VOCI
DELLA
ROTAIA

1979

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXX - N. 1 - GENNAIO 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

Bruno Di Giulio

1979: ANNO DELLA SVOLTA?

Un ampio giro d'orizzonte sulle prospettive dell'Azienda

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

- Siamo già 70mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC
- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

N. 1 - Gennaio 1979

in questo numero

4 1979: l'anno della svolta?

Riforma, investimenti, Mezzogiorno, questi alcuni dei problemi che riguardano più da vicino la nostra Azienda e che dovranno trovare soluzione nel corso del 1979. Su questi e altri temi, « Voci della rotaia » ha raccolto i pareri di Consiglieri d'Amministrazione e Dirigenti.

10 L'Officina G.R. di Santa Maria La Bruna

Continua la nostra inchiesta sulle Officine FS con un ampio servizio sull'attività del grande impianto napoletano, il più moderno della rete. Ne parlano i Dirigenti e i Rappresentanti del Consiglio dei Delegati.

16 Se l'incontro è ravvicinato...

Un articolo sulle sconcertanti e frequenti apparizioni di « Oggetti volanti non identificati », che da qualche mese vengono segnalate da ogni parte d'Italia e un'intervista a un testimone oculare di « casa nostra ».

22 Della malattia e susseguente morte di una piccola città

Il racconto secondo classificato al concorso « Penna d'oro ferroviaria 1978 », una tra le più importanti iniziative culturali del nostro Dopolavoro.

28 Francesco Ogliari: scienza e poesia

Con la pubblicazione degli ultimi volumi dedicati alla Sardegna, si conclude la monumentale opera che il Prof. Ogliari ha dedicato alla « Storia dei trasporti italiani ». Un'intervista di « Voci » all'autore.

30 Un nuovo modo di fare ferrovia

La recente pubblicazione di un volume sulla Direttissima Roma-Firenze è lo spunto per una serie di riflessioni su un'opera che è il punto fermo della tecnica e della tecnologia italiane.

Flash 15 / Dicono di noi 18 / Rubriche 19 / Binari nel mondo 27 / Incontri con... 31 / E' bene saperlo 33 / Attività D.L.F. 34 / Amici in pensione 35 / Tuttoreto: avvenimenti 36 / Tuttoreto: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 43.

Associato all'USPI: Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

"Tanto questa lettera non verrà pubblicata"

Sig. Direttore,

è da qualche tempo che leggo con particolare interesse "Voci della rotaia" in attesa di vedere, trattato più ampiamente, il problema ecologico esistente nelle FS. Sette mesi fa, Marisa Bernini scrisse un articolo su "L'Azienda e la difesa dell'ambiente" che sembrava un buon avvio per una valida campagna di sensibilizzazione, informazione e allarme per tutti coloro che amano la natura. Nei primi giorni di luglio scrissi a codesta redazione un articoletto nel quale cercavo di mettere in evidenza i danni che arrecano alle persone e all'ambiente i più comuni tipi di inquinamento atmosferico. Dopo quattro mesi non ho ancora notato un accenno, un commento o una critica al mio scritto, pur avendo un interesse di carattere generale. La mia voce anche se fa parte della stessa famiglia della rotaia si è persa strada facendo; non vi è peggior sordo di chi non vuol sentire. Si è dato rilievo alla lettera del collega Bacelli che si è lamentato, sia pure giustamente, dei disagi che si devono affrontare sui poco comodi carri dell'Officina Divisionale Lavori di Ancona, mentre l'Amministrazione pensa ad allestire la vettura ecologica come una reggia viaggiante, e non si è stampato neppure un rigo sulla degradazione dell'aria in alcune stazioni e ambienti di lavoro. La tutela dell'ambiente esige delle richieste indifferibili nell'interesse delle attività lavorative e della stessa sopravvivenza umana. La stampa, in particolare, ha il compito, a mio avviso, di sviluppare nell'opinione pubblica la coscienza di questa realtà. Della nuova vettura-laboratorio, in dotazione all'Istituto Sperimentale, occorrono più informazioni sul suo impiego, sulle analisi e sugli accertamenti fatti.

A questo punto mi viene spontanea una domanda: codesto mensile ferroviario pubblica veramente *tutte* le "voci" della rotaia oppure soltanto quelle che i responsabili della redazione, con la lunga fila di collaboratori, vogliono far sentire? Sinceramente vorrei sbagliarmi su questa mia impressione, non essendo a conoscenza di tutte quelle necessità di carattere tecnico, amministrativo, finanziario e legale che concorrono all'impostazione della rivista. Avete parlato, tutto sommato bene, delle lenzuola a perdere che verranno utilizzate nelle carrozze con cuccette, però nessuna informazione è stata data sulla composizione chimica del tessuto sintetico, sulle analisi fatte per garantire l'innocuità del prodotto. Ammesso e non concesso che queste lenzuola non contengano i PCB e i OVC che sono policlorurati con effetti tossici analoghi alla diossina, il problema ecologico lo creano ugualmente. Lenzuola da buttar via, ma dove? Lungo la linea, in stazioni di raccolta, di ritorno alle industrie produttrici per il riciclaggio, nelle discariche incontrollate o in quelle pubbliche, nel mare o nelle caverne sotterranee oppure negli inceneritori? Certamente questa biancheria dalla ignota composizione, che impedisce la traspirazione del corpo umano, che diventa attaccaticcia al calore e nella stagione calda, che non permette la dispersione dei cattivi odori, troppo liscia da comportare il rischio di far scivolare, col movimento del treno, il viaggiatore dal lettino, una volta bruciate contribuiranno, con i gas di combustione, a degradare ulteriormente l'atmosfera. In alcuni Stati, come la Norvegia, sono stati vietati per legge l'uso di contenitori a perdere, proprio per eliminare questi problemi di inquinamento, mentre le FS, per soddisfare esigenze di ordine pratico, cercano di adottare su larga scala lenzuola e federe da buttar via. Occorrerebbe maggior senso critico da parte di "Voci" per tutte quelle iniziative di carattere tecnico, amministrativo, igienico-sanitario ed anche culturale, e minore ottimismo, con poche pennellate di rosa per le novità. Nel leggere la rubrica "Attività DLF" mi è sembrato strano che tutti i programmi sportivi, letterari, artistici e di divagazione riscuotano il massimo successo con la più perfetta organizzazione. Capisco che molti, forse troppi, sono gli addetti alle sezioni DLF e quindi impeccabile il loro lavoro, tuttavia una sola volta ho partecipato alla Mostra nazionale di arti figurative di Fabriano e ne sono rimasto profondamente deluso. Prima di inviare tre miei lavori mi sono rivolto alla sezione

continua a pag. 15

AI LETTORI

Da più parti i lettori ci segnalano il grave ritardo con cui ricevono il giornale e ce ne chiedono i motivi.

Dato che ogni numero viene sempre finito di stampare entro il mese indicato in testata, i motivi del ritardo con cui il giornale arriva a destinazione non possono riguardare che il servizio postale, che notoriamente è carente soprattutto per il Gruppo III riservato alla spedizione della stampa periodica. Tale situazione si aggrava poi ulteriormente in prossimità di determinati periodi festivi. Per cui è capitato che i numeri di « Voci » di novembre e dicembre siano giunti a destinazione con circa un mese di ritardo. Nello scusarci comunque con i nostri lettori ci ripromettiamo, per quanto ci sarà possibile, di ridurre al massimo gli inconvenienti lamentati.

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Patrizia Cimini, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Iole Lang, Biagio Cotrone, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda; Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00821015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

MANOSCRITTI E FOTOGRAFIE — ANCHE SE NON PUBBLICATI — NON SI RESTITUISCONO.

Tavola rotonda sui problemi e le prospettive dell'Azienda nel nuovo anno

L'anno appena concluso è stato per la nostra Azienda denso di avvenimenti significativi, quali ad esempio l'avvio e la maturazione del discorso sulla riforma, l'accordo tra Sindacati e Governo sul contratto nazionale dei ferrovieri, che ha introdotto notevoli innovazioni, la Conferenza Nazionale dei Trasporti che, se non altro, ha posto all'attenzione della pubblica opinione la priorità dei problemi che investono il nostro settore, l'approvazione da parte del Parlamento di ingenti finanziamenti, ecc.
Tuttavia, accanto a questi momenti importanti, sono tanti i nodi che restano ancora da sciogliere in tema di politica dei trasporti, anzi, molte delle cose avviate dovranno trovare soluzione proprio nel corso del 1979.
Ed è per tale motivo che "Voci della rotaia" ha organizzato un incontro con rappresentanti del Personale e Dirigenti dell'Azienda che, per la carica ricoperta o per le funzioni svolte, possono portare un contributo di conoscenza e approfondimento su problemi di grande attualità la cui soluzione ci riguarda tutti da vicino.
Alla "Tavola rotonda" hanno partecipato i Consiglieri di Amministrazione eletti in rappresentanza del Personale — Giulio Caporali (SFI-CGIL), Gaetano Arconti (SAUFI-CISL) e Giancarlo Aiazzi (SIUF-UIL) — e, per l'Azienda, lo staff tecnico del Direttore Generale: Ing. Renato Cesa De Marchi, Ing. Carlo Focacci, Dr. Luigi Ricagni e Ing. Gianfranco Tiberi.
Per "Voci" hanno coordinato la discussione Mario Casacci, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila.

— Sembra che il dibattito sulla riforma dell'Azienda sia attualmente giunto ad una svolta decisiva. Allo stato presente quali sono le vostre impressioni circa una rapida soluzione del problema, e più in generale che valutazione date sulla riforma? Cominciamo con il sentire il parere dei rappresentanti del personale.

AIAZZI (SIUF-UIL): Innanzitutto, bisogna dire che c'è una generale identità di vedute sugli obiettivi di fondo da raggiungere con la riforma dell'Azienda: riqualificazione della gestione imprenditoriale pubblica secondo criteri di efficienza ed economicità, che tengano conto della concorrenza e delle convenienze di mercato, recupero di produttività delle risorse disponibili, necessità di integrazione del settore trasporti e riequilibrio del rapporto fra trasporto pubblico e privato a favore del primo. Di fronte a tale identità di obiettivi ci sono però diversi punti di vista sui modi di raggiungerli. Da parte sindacale si è convinti della necessità di trasformare l'Azienda in un Ente economico di diritto pubblico, con propria personalità giuridica e piena autonomia. Da questa impostazione del Sindacato consegue pure un rapporto di lavoro, per i ferrovieri, svincolato dallo status di pubblico dipendente. C'è invece un progetto di parte governativa che ipotizza una struttura aziendale che riteniamo inadeguata a perseguire gli obiettivi indicati: si parla di personalità giuridica propria dell'Azienda che però si sostanzia, di fatto, soltanto in una parziale deroga alle norme sulla contabilità generale dello Stato e nell'assegnare competenze più ampie al Consiglio di Amministrazione esclusivamente in materia di personale e di attuazione degli investimenti. In conclusione, nel progetto governativo non viene sciolto il nodo di fondo della confusione esistente fra compiti di indirizzo e vigilanza e compiti di gestione. Per questi motivi noi abbiamo espresso su questo progetto un parere negativo.

D'altra parte esistono già Enti di diritto pubblico che svolgono servizi di grande rilevanza sociale (basti pensare all'ENEL e alla SIP) e che agiscono addirittura in regime di monopolio; non si capisce allora perché nel caso delle FS che, fra l'altro, si muovono in un regime di concorrenza, non si voglia riconoscere il carattere di imprenditorialità nella sua interezza. Inoltre il progetto governativo inquadra ancora il trattamento normativo e retributivo dei ferrovieri nell'ambito dell'impiego statale, entrando anche su questo aspetto in contraddizione con l'imprenditorialità della gestione che si dice di voler realizzare. E' invece col progetto del Sindacato che si innestano veramente per il personale i concetti di maggiore responsabilizzazione, valorizzazione della professionalità e conseguente adeguata gratificazione economica dell'operare.

— Rispetto ad un anno fa, il discorso sulla riforma, così come era stato impostato dalle Organizzazioni Sindacali, ha fatto passi avanti oppure si trova ad affrontare difficoltà inattese?

ARCONTI (SAUFI-CISL): L'obiettivo della riforma non si è allontanato, tutt'altro. C'è da rilevare, invece, che l'iniziativa del Sindacato ha finalmente consentito al discorso della riforma di uscire dalle nebbie di una discussione piuttosto accademica (si pensi alle tante commissioni parlamentari succedutesi negli anni) e di portarlo al centro del dibattito politico-sindacale. Oggi la riforma dell'Azienda FS è diventata il problema della categoria dei ferrovieri e dei lavoratori dell'intero settore dei trasporti; inoltre è diventata un problema di primo piano per le Confederazioni Sindacali, come risulta dalle scelte sancite in una serie di documenti ufficiali e anche dalla piattaforma dell'EUR. Ma il problema ha fatto passi in avanti anche nella coscienza della classe politica. Lo abbiamo visto durante la Conferenza Nazionale dei Trasporti, dove la riforma è diventata uno dei temi principali di dibattito. Inoltre, sotto l'incalzare dell'azione sindacale, il Governo che pure aveva sempre nicchiato e con cui era sempre stato difficile confrontarci su tale tema, ha predisposto un suo progetto, sul quale esprimiamo un giudizio negativo ma che tuttavia può costituire un punto di avvio per un discorso costruttivo. Infine il problema è andato avanti anche in Parlamento, dove la Commissione Trasporti ha già avviato un'istruttoria sui tre disegni di legge presentati finora, quello di un gruppo di parlamentari DC, quello socialista e quello comunista. Quindi mi pare che ci sia una maturazione di fatti e di iniziative che dimostra come il problema della riforma sia di pregnante attualità.

Ci rendiamo conto, oggi così come ce ne rendevamo conto quando ci siamo posti l'obiettivo della riforma, che dobbiamo cozzare contro ostacoli di varia natura e, soprattutto, contro interessi consolidati nel Paese. Ciò, è evidente, non ci rende facile il cammino. Tuttavia il problema è andato avanti e ormai coinvolge tutte le forze politiche, economiche e sociali del Paese.

CAPORALI (SFI-CGIL): Vorrei aggiungere una cosa. Io non so come vadano le cose nella mente di chi deve decidere, è certo però che nel 1979 il problema della riforma deve trovare soluzione, perché il movimento sindacale non ha più alcuna intenzione di fornire degli alibi all'Azienda a tale riguardo. In questo senso noi, come Consiglieri di Amministrazione eletti dal personale, siamo direttamente interessati alla questione. Come sapete, infatti, con il 31 dicembre scorso scadeva il nostro mandato; l'ipotesi, a questo punto, era di andare alle elezioni per nominare nuovi rappresentanti del personale per questo Consiglio di Amministrazione, che magari poteva durare in carica altri tre anni. Ma con la riforma alle porte, il Sindacato ha assunto una posizione estremamente ri-

L'ANNO DELLA SVOLTA?

gida. Noi sappiamo, infatti, che l'elemento portante della riforma sarà proprio il Consiglio di Amministrazione, il rapporto tra questo organo e l'Azienda da un lato e il Ministro dall'altro. Il Consiglio di Amministrazione diventerà cioè la cartina di tornasole di tutta la riforma, l'elemento sul quale si misurerà la volontà politica di decidere se l'Azienda deve operare autonomamente con spirito imprenditoriale, oppure continuare ad essere uno strumento dell'Esecutivo politico. Per tutte queste cose abbiamo accettato una proroga limitata del mandato in Consiglio di Amministrazione, purché in questo breve periodo di tempo si creino le premesse per far partire la riforma. A tali scadenze abbiamo anche dato tempi precisi, perché non accettiamo il "vedremo" su questo tema. Quindi nel 1979, per noi, la riforma si deve fare. Del resto gli elementi ci sono, i partiti politici hanno presentato i loro progetti, il Governo si decida a presentare il suo e su quello ci confronteremo.

— E sul tema della riforma qual è la posizione dei dirigenti aziendali? Che valutazioni si fanno?

RICAGNI: Possiamo dire che c'è una grande disponibilità della dirigenza aziendale, anzi c'è una scelta precisa in direzione della riforma. I dirigenti sentono la necessità di dare un marcato carattere di imprenditorialità all'Azienda, una gestione più snella ed economica, più conforme agli interessi del Paese; di assicurarle la possibilità e la capacità di adeguare tempestivamente le proprie strutture ed i propri modelli operativi, nonché la programmazione della qualità e della quantità dei servizi offerti alle variazioni della domanda. Essi sono anche pronti ad assumere le nuove responsabilità che, evidentemente, deriveranno da una più marcata autonomia di scelte e di gestione. C'è però un'altra cosa che bisogna aggiungere. Per quanto riguarda i dirigenti aziendali, l'aspetto istituzionale della riforma è abbastanza secondario, nel senso che una volta assicurato un certo grado di autonomia, si ritiene che le cose da fare sarà possibile attuarle sia nell'ambito di una soluzione di personalità giuridica pubblica che di personalità giuridica privata.

CESA DE MARCHI: Sulla base degli orientamenti di tanta parte dell'alta dirigenza che abbiamo modo di avvicinare per i nostri impegni di lavoro, possiamo anche dire che ci sono altri due fattori che ci spingono verso la riforma. Il primo riguarda gli investimenti, dato che essi ci pongono nella necessità di operare un salto di qualità nella nostra capacità di spesa. Il secondo riguarda invece la situazione organizzativa dell'esercizio. La serie di problemi nuovi che ci pone la situazione del traffico (pendolari, merci, aree intensamente urbanizzate ecc.) fanno sì che gli strumenti operativi attualmente a nostra disposizione si dimostrino sempre meno efficaci e tempestivi.

— Negli ultimi tempi, da tutta una serie di segnali sembra emergere un'impressione, direte voi se giusta o sbagliata, circa un modo nuovo di concepire la politica dei trasporti. Secondo voi, tali segnali sono indici di un effettivo cambio di rotta oppure rispondono solo a delle scelte contingenti?

CAPORALI (SFI-CGIL): Effettivamente qualcosa è cambiato nel modo di concepire la politica dei trasporti e un elemento di svolta l'abbiamo riscontrato anche nella recente Conferenza Nazionale dei Trasporti. Tra l'altro, cosa è emerso in quella occasione? Che attorno all'attività dei trasporti ruota una cifra dell'ordine di 50 mila miliardi, cioè una grossa quota del prodotto nazionale lordo. Ebbene, di fronte a tali cifre non si può procedere, come nel passato, con lo spontaneismo ma occorre una programmazione seria, specifica, settore per settore. L'altro elemento venuto fuori dalla Conferenza è che non si può continuare a guardare all'attività del trasporto come a una serie di comparti stagni: trasporti marittimi, trasporti stradali, trasporti aerei, trasporti ferroviari, ognuno dei quali ignora l'altro e cerca di espandersi secondo le proprie capacità ed esigenze. I risultati di questo modo di fare politica dei trasporti sono evidenti a tutti, quando vediamo una linea di servizio automobilistico che corre parallela alla linea ferroviaria, e una

I partecipanti alla "Tavola rotonda"

Da sinistra a destra: i Consiglieri di Amministrazione, Giulio Caporali (SFI-CGIL), Gaetano Arconti (SAUFI-CISL), Giancarlo Aiazzi (SIUF-UIL), e i Dirigenti Renato Cesa De Marchi, Carlo Focacci, Luigi Ricagni e Gianfranco Tiberi

delle due naturalmente non porta traffico, oppure quando ci ostiniamo a portare le arance dalla Sicilia ai mercati del nord con il treno, impiegando 2-3 giorni, mentre sarebbe indubbiamente più comodo caricarle su una nave nel porto di Palermo e scaricarle a Genova, con un terzo di tempo, spendendo molto di meno, non intasando le linee ecc.

E' dunque ormai chiaro che bisogna guardare ai trasporti con un' ottica orizzontale, che guardi cioè a tutti gli elementi che possono concorrervi. Se le merci è più comodo ed economico trasportarle con una catena di vettori treno-auto-nave, è in quella direzione che bisogna andare, coordinando adeguatamente gli interventi nei tre settori. Se i viaggiatori mostrano di muoversi meglio utilizzando mezzi diversi di quelli che ci ostiniamo a imporgli, bisogna tenerne conto, esaminando il problema dei trasporti non dalla parte di chi li gestisce ma dalla parte di chi se ne serve.

Resta da dire che questa orizzontalizzazione dei problemi e questa programmazione complessiva del settore, che è un modo nuovo, davvero rivoluzionario, di guardare ai trasporti, era quanto il Sindacato aveva chiesto da anni.

TIBERI: Riconosco anch'io che ci sono stati dei notevoli cambiamenti di indirizzo nella politica dei trasporti. Però debbo anche dire che se sono cambiati gli orientamenti politici, non è ancora cambiata la metodologia per risolvere i problemi che questi nuovi indirizzi pongono, ad esempio in tema di integrazione dei diversi modi di trasporto. Se sulla necessità di un coordinamento siamo tutti d'accordo, sul modo di attuarlo, però, nelle diverse sfere di competenza, non c'è ancora una risposta chiara, anzi persistono ombre e zone di incertezza.

D'altra parte bisogna tenere presente che in tema di trasporti l'Azienda FS è l'unica entità presente in ogni parte del Paese e quindi si trova a dover adattare le proprie esigenze alle diverse e multiformi caratteristiche del territorio nazionale. Noi siamo, inoltre, gli unici operatori dotati dei mezzi finanziari necessari per realizzare interventi di una certa consistenza e per un determinato scopo. La mancanza di una metodologia accentua anche un altro aspetto del problema: gli interlocutori a cui noi chiediamo continuamente collaborazione per l'integrazione e la ripartizione ottimale del trasporto fra diversi sistemi non hanno le stesse disponibilità e possibilità aziendali. Il risultato è che spesso ci troviamo ad operare isolati e in un contesto disarmonico.

ARCONTI (SAUFI-CISL): Il sistema dei trasporti non è un complesso di iniziative che opera a valle della produzione, ma è un anello cruciale del processo produttivo. Secondo dati statistici molto attendibili risulta che nel 1977 il reddito nazionale non è cresciuto di un punto o un punto e mezzo proprio perché non abbiamo potuto avvalerci di un sistema di trasporti organico ed efficiente. Ciò fa comprendere come è illusorio e inutile parlare di un Piano economico, come ad esempio quello Pandolfi, se il settore dei trasporti non diventa l'elemento cruciale di un nuovo indirizzo della politica economica del nostro Paese. Si può dire che oggi c'è un'ampia convergenza di tutte le parti sociali, economiche, politiche su questo nuovo modo di concepire la politica dei trasporti. Si tratta di approntare gli strumenti finanziari, tecnici e amministrativi per attuarla.

AIAZZI (SIUF-UIL): Aggiungo che la richiesta di un nuovo modo di concepire la politica dei trasporti anche in termini di offerta alla collettività di un servizio migliore ed efficiente, corrisponde anche ad esigenze fortemente sentite di miglioramento della qualità della vita, di superamento del divario fra trasporto pubblico e privato, fra Nord e Sud. Pertanto ritengo che i segnali, sempre più forti e numerosi, che indicano una presa di coscienza più vasta sulla necessità di un modo nuovo e diverso di far politica dei trasporti, corrispondono sia ad esigenze contingenti non più procrastinabili che ad un effettivo cambio di rotta ormai irreversibile.

FOCACCI: Vorrei sottolineare un'altra cosa. Spesso si fa risalire la svolta nella concezione della politica dei trasporti alla crisi energetica. Io penso che non sia così. La crisi energetica è stata solo la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso. In realtà già prima esistevano, o erano in maturazione, altri fenomeni negativi di tipo fisico, come ad esempio l'urbanizzazione selvaggia di alcune zone del nostro territorio nazionale, oppure di tipo culturale, il decadere della concezione del mezzo di trasporto privato come un vero e proprio "status-simbolus". Tutti fenomeni che, con il sopravvenire della crisi energetica, hanno portato a una nuova attenzione verso il mezzo di trasporto collettivo. Oggi si torna a parlare di sistema bilanciato dei trasporti, come già si era fatto del resto, ma senza risultati, negli anni Sessanta. Certo in quel periodo, di fronte ad una politica che esaltava in tutti i modi il mezzo privato, la nostra Azienda si trovò nelle condizioni di chiudersi a riccio, a difesa delle proprie linee. Oggi questo comportamento sarebbe evidentemente fuori luogo, l'Azienda FS è diventata l'interlocutrice privilegiata di tutti gli Enti locali, dai quali provengono molteplici istanze, talvolta anche contraddittorie e squilibrate ma che sono sempre indicative di effettive esigenze. A mio parere il solo rischio che oggi corriamo è che la rettifica di tracciato, il raddoppio del binario, l'elettrificazione della linea, diventino un nuovo "status-simbolus" del sistema dei trasporti, stavolta non dell'individuo ma della collettività. Il problema è invece di creare un effettivo sistema bilanciato dei trasporti, in stretto collegamento con le Regioni e gli altri Enti locali, in cui il trasporto su gomma sia utilizzato come apportatore di traffico al trasporto su rotaia e dove ogni vettore sia impiegato al meglio e secondo la sua vocazione.

— Il Parlamento ha approvato e si appresta ad approvare ingenti finanziamenti per il potenziamento e l'ammodernamento del materiale rotabile e della rete ferroviaria. Qual è il vostro parere sulla misura di tali finanziamenti e sui programmi di utilizzazione?

ARCONTI (SAUFI-CISL): Bisogna distinguere tra gli investimenti già approvati dal Parlamento e che si sono tradotti in una legge di finanziamento, la 503, che riguarda in particolare il settore del materiale rotabile, e il piano di investimenti per gli impianti fissi, che ancora deve cominciare il suo iter e per il quale, come movimento sindacale, il confronto è ancora tutto da farsi.

Posso dire che in generale gli investimenti approvati per il materiale rotabile mi sembrano senz'altro congrui perché non vi è dubbio che un Piano di ammodernamento del parco rotabile non può che essere graduale. In Consiglio di Amministrazione, dopo aver espresso come rappresentanti del personale un giudizio estremamente positivo sugli indirizzi della legge 503, ci siamo astenuti sui programmi di attuazione che ci sono stati presentati. Ci siamo astenuti perché tali programmi ci hanno fatto sorgere qualche dubbio sulla coerenza tra i fini della legge, che soprattutto con gli artt. 5 e 7 è fortemente innovativa, e il modo con cui la legge stessa sembrava dovesse essere applicata. Devo dire che i dubbi più seri ci sono ve-

nuti a proposito della reale volontà politica e aziendale di dare attuazione alla legge attraverso l'avvio di un vero processo di ristrutturazione dell'industria costruttrice di materiale rotabile ferroviario. Un'industria che attraverso la specializzazione, la concentrazione e il giusto dimensionamento economico delle imprese dovrebbe essere messa in grado di rientrare su un piano di competitività sul mercato internazionale, dove attualmente non esportiamo nulla, a differenza della Francia, della Germania, del Giappone e degli USA che monopolizzano l'intero mercato mondiale delle commesse ferroviarie. Ristrutturare l'industria nazionale del settore, oltre ad avere ripercussioni sull'occupazione e sulla bilancia dei pagamenti, significa per l'Azienda F.S. anche poter acquistare carrozze e locomotori a prezzi più decenti.

Oggi infatti le imprese nazionali producono a prezzi elevati e vendono a prezzi elevatissimi.

CAPORALI (SFI-CGIL): In ogni caso il problema degli investimenti va collegato strettamente al tema della riforma. Gli investimenti potranno anche essere cospicui ma se non ci sono gli strumenti e le capacità operative per spenderli essi sono inutili.

Un altro problema da considerare è che gli investimenti devono permettere di fare anche una certa politica della spesa, non si può continuare ad andare a ruota libera: bisogna decidere bene cosa produrre, quanto e perché. Ad esempio, noi chiediamo che senso abbia dire, da un lato, che il problema del trasporto merci è prioritario per le ferrovie e, dall'altro, con i 1.665 miliardi a disposizione, ordinare solo 3.000 carri, che sono appena sufficienti a coprire un anno di svecchiamento del parco attuale, e per di più ordinarli nell'arco di tre anni. Francamente, è difficile capire il senso di queste decisioni.

Ma diciamo politica della spesa perché anche le commesse ferroviarie devono concretizzare alcuni obiettivi di carattere generale. Si sostiene, per esempio, che con la spesa pubblica, e quindi anche con le nostre commesse, si deve provvedere al rilancio del Mezzogiorno. Per questo la legge prescrive che al Sud vada il 45 per cento delle commesse; si fa finta di ignorare però che questo 45 per cento in realtà è fittizio, perché se una fabbrica di Castellammare di Stabia, per costruire un carro ferroviario, deve acquistare il 70 per cento della sua componentistica al Nord, in realtà al Mezzogiorno va il 30 del 45 per cento, cioè una miseria rispetto a quella che è la disponibilità reale.

AIAZZI (SIUF-UIL): Vorrei tornare un momento sul Piano integrativo, del quale già si conoscono le linee di fondo. E' vero che, come Sindacati, su questo Piano dobbiamo ancora iniziare il confronto specifico, ma ritengo che sia possibile fare già qualche considerazione riguardo alla strategia di sviluppo della rete ferroviaria in cui inquadrare i provvedimenti da finanziare. E' necessario che questa strategia sia coordinata nel contesto dell'intero sistema dei trasporti ed in armonia con i piani regionali. Anche le Regioni, infatti, dovranno essere coinvolte e corresponsabilizzate in una fase tanto importante che vede l'Azienda FS impegnata, dopo tanti anni e tante attese, a realizzare massicci investimenti nel settore. Le scelte di intervento non potranno prescindere da un'analisi dei costi-benefici degli investimenti proposti, da precise indicazioni di recupero di produttività aziendale, e soprattutto dall'avere come obiettivo prioritario il riequilibrio territoriale, lo sviluppo delle aree arretrate, l'aumento dell'occupazione. Non bisogna dimenticare che gli investimenti nel settore ferroviario, sia per le loro caratteristiche proprie che per gli effetti indotti che producono, possono essere fra quelli che determinano uno dei più alti tassi di occupazione per unità di investimento.

Da una prima analisi del Piano, in particolare per quanto riguarda la ripartizione di interventi per Regione, si ricava l'impressione di una distribuzione "a pioggia" senza riferimento a oggettiva priorità. Ritengo che un confronto con i piani regionali di trasporto, specialmente delle Regioni del Sud che più di altre scontano anni di immobilismo e arretratezza, metterà certamente in evidenza l'insufficienza degli investimenti preventivati e pertanto ci dovremo confrontare con problemi di scelte politiche di notevole rilevanza.

TIBERI: Dico subito che gli investimenti approvati sono compatibili con l'attuale situazione Azienda-industria, sono congrui rispetto allo arco temporale di attuazione a cui si riferiscono, ma desidero anche sottolineare che non sono troppi, come da qualche parte si dice. Non sono troppi, innanzitutto, per lo stato carente in cui si trova la rete ferroviaria. Infatti, nonostante i diversi piani straordinari che si sono susseguiti dal periodo post-bellico ad oggi, abbiamo avuto una cronica carenza di stanziamenti ordinari destinati all'ammortamento del capitale. Basti pensare che nel quinquennio 1968-1972, la parte destinata agli ammortamenti è stata del 2,23 per cento delle dotazioni di capitale dell'Azienda, mentre in quello stesso periodo uno studio Mediobanca indica al 5 per cento il valore minimo degli ammortamenti, e vari studiosi ed esperti, in considerazione dello stato degli impianti fissi e del materiale rotabile, suggerivano di attestarsi intorna al 7,5 per cento del capitale.

Quindi, in tali condizioni, gli stanziamenti non sono davvero troppi, anche perché in questo momento il Ministero del Tesoro continua nella sua politica di limitare gli stanziamenti ordinari destinati al miglioramento e al rinnovo; tanto è vero che nello schema di disegno di legge del bilancio dello Stato per l'esercizio 1979, lo stanziamento a carico del Cap. 501, che i ferrovieri ben conoscono, si trova iscritto un importo di 311 miliardi, contro i 362 miliardi del 1978. Cosa significa? Che c'è stata una decurtazione del 15 per cento circa in bilancio, e se teniamo conto della decurtazione del 20 per cento per la svalutazione, ecco che l'Azienda disporrà quest'anno del 35 per cento circa in meno per il settore rinnovamento e migliorie. Se dovremo sopperire a tali esigenze con gli stanziamenti straordinari, evidentemente questi saranno sempre insufficienti.

Vorrei dire poi qualcosa riguardo alla ristrutturazione dell'industria nazionale costruttrice di materiale rotabile. Qui, è chiaro, bisogna anche vedere come ci si pone di fronte ai problemi, e quindi riconosco che c'è una certa insoddisfazione nei Sindacati, che hanno una visione politica e che per determinati interventi si attendono determinati risultati.

Un problema di così ampio respiro, come la ristrutturazione dell'industria nazionale del settore, è evidente che non può far carico solo alla nostra Azienda, anche se essa rimane sempre il cliente più importante.

CESA DE MARCHI: Gli investimenti approvati, pur con le limitazioni e le riserve illustrate dall'Ing. Tiberi, sono comunque tra i più cospicui della storia delle ferrovie, dopo la grande ricostruzione post-bellica. Ebbene, tali investimenti sono certamente effetto dell'iniziativa e dell'azione sindacale, del dibattito politico-parlamentare, ma sono anche un successo della dirigenza aziendale che, evidentemente, ha saputo offrire, pur nei limiti in cui si trova ad operare, dei punti di riferimento e degli obiettivi ritenuti cre-

dibili e validi dalle forze politiche. Se poi andiamo a vedere nel merito di come sono stati impegnati i finanziamenti, dobbiamo rilevare che una parte non indifferente è andata a turare le falle del passato, come già è stato detto. In questo senso è vero quanto dice l'Ing. Caporali, che 3.000 carri sono pochi, ma in un parco di 110.000 carri, di cui almeno la metà è obsoleta, per l'assoluta assenza di rinnovi nel passato, sarebbero stati pochi anche 6.000 o 9.000 carri. D'altra parte vorrei dire che lo stesso succede nel settore pendolari, dove pure abbiamo concentrato il massimo sforzo, con qualcosa come 122 mila posti a sedere su carrozze di tipo specializzato. Ebbene anche qui abbiamo pur sempre un parco di 12.000 carrozze, di cui più della metà sono quasi da buttar via. E le carrozze che costruiamo non superano di molto le 1.200 l'anno.

RICAGNI: Sempre a proposito di investimenti vorrei ricordare il nuovo indirizzo programmatico dell'attuale dirigenza aziendale. Si tratta di concentrare l'azione nei prossimi anni verso il perseguimento dei seguenti obiettivi: 1) accrescimento e potenziamento del servizio merci; 2) miglioramento del servizio pendolari; 3) miglioramento del grado di regolarità nella circolazione dei treni; 4) recupero della produttività delle risorse disponibili. In tale quadro di indirizzi sono già state avviate alcune iniziative sia sul piano della gestione, sia sul piano dell'amministrazione del personale, sia sul piano degli investimenti. In questo senso gli investimenti già approvati con la legge 503, i 1.665 miliardi, e quelli che tutti auspichiamo siano approvati al più presto per gli impianti fissi, costituiscono due parti di un unico momento programmatico, del quale la "scelta merci" costituisce solo uno dei grandi obiettivi, la cui presenza nel piano è coerente ed anche congruente, come testimoniano i cinque nuovi scali di smistamento di Orbassano, Domodossola, Cervignano, Ventimiglia e Caserta.

C'è poi un altro orientamento aziendale che merita di essere sottolineato: quello cioè di abbandonare in futuro la politica dell'incerto e sussultorio flusso degli investimenti straordinari, per un flusso ordinato e continuo di finanziamenti ordinari, che dovranno essere iscritti in bilancio e dovranno essere commisurati e adeguati anche alle effettive occorrenze per i rinnovi e la manutenzione degli impianti fissi e del materiale rotabile. Soltanto con queste due chiavi di lettura si potranno superare alcune contraddizioni che ancora si leggono nel Piano integrativo, che rimane sempre un piano di interventi straordinario come prova anche l'esempio della scelta per il settore merci, di cui si diceva prima. D'altra parte, per le merci, bisogna anche dire che il problema non sta tanto nella quantità dei carri che si rinnovano, se è vero come è vero che tutti i giorni registriamo 30.000 carri vuoti a disposizione per il carico. Semmai, un problema attuale riguarda la qualità dei carri; e a questo proposito occorre dire che i 3.000 carri ordinati sono tutti di tipo speciale, dei quali una grossa parte è destinata ai trasporti intermodali.

Ma insisto nel ripetere che il nocciolo del discorso sugli investimenti rimane quello della programmazione tempestiva e generale dei rinnovi ed il loro regolare finanziamento nelle previsioni annuali di bilancio.

— Uno dei grandi problemi da sempre al centro del dibattito politico-sindacale del nostro Paese è certamente il Mezzogiorno. Ma anche all'interno della nostra Azienda esiste un problema meridionale e nei programmi aziendali sono previsti numerosi interventi a favore del Mezzogiorno. Quali valutazioni date a tali scelte? Secondo voi, sono sufficienti a produrre un riequilibrio della situazione nord-sud della rete?

ARCONTI (SAUFI-CISL): Noi concepiamo i piani di intervento delle F.S. in una duplice funzione: a) di effettivo spostamento dell'asse produttivo verso il Mezzogiorno attraverso il potenziamento o la creazione di stabilimenti legati alle commesse di materiale ferroviario in genere; b) di potenziamento e di specializzazione della infrastruttura ferroviaria in funzione di una politica di trasporto integrato strada-mare-rotaia che supporti i piani di sviluppo economico e sociale del Sud.

In questo senso per il materiale rotabile valgono le osservazioni già fatte da Caporali, mentre per il Piano integrativo bisogna dire con chiarezza che se si vuole incidere veramente sulla realtà depressa del sistema di trasporti meridionale, allora nel settore ferroviario bisogna fare uno sforzo maggiore per aggredire in tempi credibili alcune situazioni quali lo stretto di Messina, le trasversali in Calabria, l'asse Bari-Taranto, la linea passante Vesuviana con investimenti concentrati in un arco di tempo relativamente breve, che consentano un riequilibrio tra le due parti della rete.

Si tratta di chiedere al Parlamen-

continua a pag. 32

Il parere del Consigliere Angrisani (FISAFS)

COME sarà l'anno 1979 in ordine al rilancio del mezzo di trasporto ferroviario? Ricavando la deduzione dagli stanziamenti approvati, il 1979 dovrebbe essere un anno storico per il decollo del mezzo di trasporto su rotaia.

Gli investimenti, infatti, messi in bilancio dalle F.S. per quest'anno, prevedono cifre superlative: 496 miliardi e 100 milioni per gli impianti fissi; 670 miliardi per il materiale rotabile. Qualora venissero approvati i finanziamenti del programma integrativo per impianti fissi e sistemazione idrogeologica, attualmente al vaglio del Parlamento, si raggiungerebbe il "record" di 1.885 miliardi e 700 milioni, che tradotti in giornate lavorative, secondo uno studio tecnico aziendale, darebbero il risultato di 14.163.463 giornate lavorative, di cui 6.052.970, in teoria, al Sud ed alle Isole, in base alle disposizioni della legge 18 agosto 1978, n. 503.

E' stato specificato il termine "in teoria" poiché la realtà operativa è diversa; infatti la riserva delle commesse al Sud ed alle Isole non è stata mai rispettata per il gioco dell'approvvigionamento al Nord dei macchinari, degli accessori e semilavorati, occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

Un altro riscontro negativo con la realtà concreta ferroviaria è che le 43 aziende, costruttrici di materiale ferroviario, non riescono ad assolvere alle commesse oltre la cifra annua di 300 miliardi circa.

Com'è possibile, dunque, rispondere in termini fattivi a commesse di 670 miliardi, senza conteggiare le altre centinaia di miliardi del citato programma integrativo? E l'apparato tecnico-amministrativo dell'Azienda F.S. è adeguato all'aumentata mole di investimenti? La risposta continua ad essere negativa poiché detto apparato è rimasto immutato, se non peggiorato, per gli effetti della legge 778/1972, rispetto a quando le possibilità di spesa da parte dell'Azienda erano tre-quattro volte inferiori (Piano decennale 1962, Piano ponte 1973, PIS 1974).

Un altro aspetto sconcertante nella ridda di tanti miliardi, nel contesto di una spesa totale di 6.500 miliardi da spendere dal 1979 al 1984, è che il fine primario, lo scopo principale di questi investimenti non è rappresentato dal rilancio del mezzo di trasporto ferroviario, ma dalla necessità impellente di assicurare il lavoro alle citate aziende, costruttrici di materiale ferroviario. Cosa di cui la stampa ha dato ampio risalto.

In base a queste valutazioni, l'anno 1979 non dovrebbe discostarsi notevolmente dagli anni precedenti in merito al problema del rilancio del trasporto ferroviario. « Il piano di 1.665 miliardi, di cui alla citata legge, prevede, fra l'altro, la costruzione nel triennio 1978-'80 di 3000 carri merci! », viene citato. Ebbene, questa cifra non serve neanche a far fronte al depauperamento parco dei 120 mila carri merci poiché per conseguire questo risultato occorrerebbe che il rinnovo dei 3.000 carri merci fosse annuale e non triennale; ed in questo caso staremo sempre al di fuori del potenziamento ed ammodernamento del parco. Lo stesso discorso vale, nel debito rapporto, per le 10.530 carrozze, di cui 3.172 ancora coi sedili di legno, e per i 5.500 mezzi di trazione.

Se non si muta indirizzo nella politica dei trasporti, il 1979 sarà un anno uguale e identico a quelli precedenti; se non si dà una decisa sterzata alla concezione, tuttora perseguita, di privilegiare i trasporti, legati agli interessi dei monopoli del petrolio, dell'auto, del cemento, della gomma, ecc., il traffico ferroviario continuerà la sua curva discendente.

Nel 1950 le ferrovie assorbivano il 41,6 per cento delle merci trasportate ed il 46,2 dei viaggiatori; nel 1977 questo volume di traffico è sceso rispettivamente al 14 ed al 10 per cento: la percentuale più bassa d'Europa.

Eppure alla spesa di 7 lire nelle ferrovie per viaggiatore chilometro fanno riscontro le 92 lire del trasporto stradale individuale; alle 5 lire nelle ferrovie per tonnellata-chilometro sono contrapposte le 54 lire delle merci trasportate con autotreni ed autoarticolati. Nel 1966 le risorse destinate ai trasporti, espresse in percentuale del prodotto intero lordo, erano del 20,08 per cento; dieci anni dopo, 1976, sono passate al 34,45 per cento. Questa constatazione allarmante, nel contesto di un servizio di trasporto irregolare, caotico ed inefficiente, dimostra che bisogna invertire la rotta nella conduzione della politica dei trasporti. Eppure l'attuale Ministro dei Trasporti, Vittorino Colombo, ha presentato alle Organizzazioni sindacali dei ferrovieri un documento di riforma dell'Azienda F.S. che ricalca pedissequamente le "trapassate orme": il potere politico sovrintende, assolutista, alla politica gestionale ferroviaria. Il Ministro continua a restare inamovibile, il capo dell'Azienda F.S. ed il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

La mancanza dell'autonomia decisionale aziendale non ha determinato, forse, l'attuale dissesto ferroviario? Determinati Ministri dei Trasporti sono giunti "a far viaggiare, addirittura, treni viaggiatori su certe relazioni per assicurarsi un più comodo rientro a casa a fine settimana..." (Avanti! 10-10-78).

Oggi il Ministro in carica, in analogia alle richieste dei sindacati Sfi, Saufi e Siuf presenta nel suo citato documento di riforma dell'azienda F.S., l'abolizione della rappresentanza del personale nel Consiglio di Amministrazione. Le motivazioni, addotte dai promotori, sono infondate e contraddittorie poiché la rappresentanza mentre viene rifiutata nel comparto delle F.S., è mantenuta nel settore della Pubblica Amministrazione e rivendicata, anzi, nell'Azienda dei Monopoli di Stato, come dimostra il relativo contratto di lavoro, firmato dalla triplice sindacale nel settembre scorso. La storia si ripete. Il fascismo soppresse il Consiglio d'Amministrazione prima (RD 31-12-1922, n. 1681) e, ripristinatolo, la rappresentanza del personale poi (RDL 22-5-1924, n. 8683); ma è notorio come il nero regime ebbe il suo epilogo il 29 aprile 1945 a Piazzale Loreto di Milano.

Come sarà l'anno 1979? Se si inverte decisamente rotta nella politica dei trasporti, conferendo all'Azienza F.S. piena autonomia decisionale, con indirizzo e gestione a criteri industriali di scioltezza, proficuità e rispondenza alle reali esigenze degli utenti, nel contesto di un piano generale di trasporti, allora rappresenterà il primo passo di una lunga marcia che ha per meta l'efficienza dei trasporti, con effetti positivi e moltiplicativi in tutti gli altri settori dell'economia del nostro Paese.

CIRO ANGRISANI

La "503"

IN ATTESA della definizione di un organico Piano ferroviario da inquadrare nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti, l'Azienda ha messo a punto la propria strategia a breve e medio termine che ha per obiettivo il recupero del traffico merci, il miglioramento dei servizi per viaggiatori pendolari, l'organizzazione più produttiva e razionale del lavoro, la normalizzazione della circolazione dei treni anche mediante la creazione d'itinerari alternativi, la maggiore omogeneità della rete, assicurando in particolare al Mezzogiorno più efficienti e rapidi collegamenti con i mercati dell'Italia settentrionale e con quelli esteri.

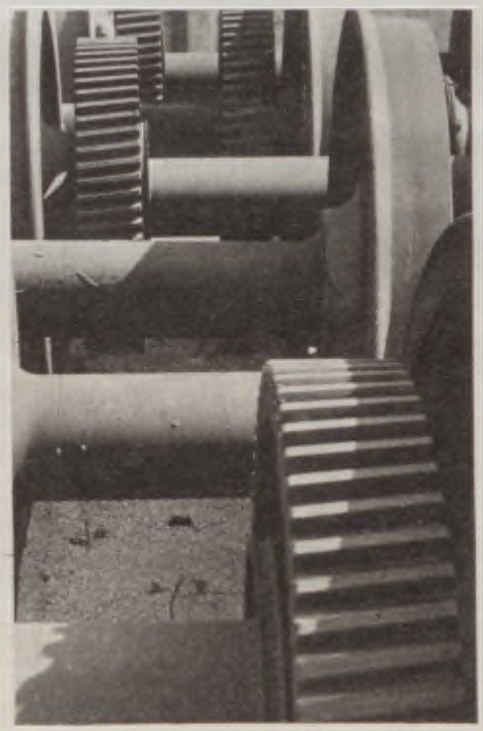
Per l'attuazione di questo disegno, è stato elaborato il "Programma Integrativo" che si trova ora all'esame del Parlamento e che è stato preceduto dalla legge 18 agosto 1978 n. 503. Questa ha stanziato 1665 miliardi per far fronte alle più urgenti esigenze del parco del materiale rotabile ed a quelle degli impianti fissi, limitatamente ad una prima "tranche" d'interventi concentrata nel settore degli apparati di sicurezza e di segnalamento.

Nel precedente articolo, abbiamo cominciato ad illustrare le varie misure d'intervento (già in corso d'attuazione) previste dalla legge 503. Per completare l'esposizione, accenneremo alle tre nuove Officine di grande riparazione a Saline di Reggio Calabria, a S. Nicola di Melfi e nella zona di Nola, che saranno specializzate per la riparazione e la revisione ciclica, rispettivamente delle locomotive elettriche, delle locomotive diesel e delle automotrici termiche. Varie circostanze avverse, soprattutto di carattere extra-aziendale, legate all'esproprio delle aree e alla loro disponibilità ed idoneità, avevano confinato il progetto in prospettive remote. Con lo stanziamento di 65 miliardi ora intervenuto (che integra il precedente di 63 miliardi, appena sufficiente per l'esproprio e l'attrezzatura delle aree e per realizzare i capannoni di lavorazione e i fabbricati di servizio in genere) si spera in un'attuazione ragionevolmente sollecita, anche se non tutte le difficoltà sono appianate.

L'ubicazione dei tre nuovi Impianti nell'Italia Meridionale ci consente di portare il discorso su quella che potremmo definire una seconda chiave di lettura della legge 503. Infatti essa s'inserisce, e in maniera più incisiva delle precedenti leggi di finanziamento dei Piani ferroviari, nell'azione d'industrializzazione del Mezzogiorno, non solo riservando un'ingente quota vincolata delle commesse agli stabilimenti dell'Italia del Sud, ma stabilendo che questi ultimi « sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, purché ivi prodotti ed a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimento a parametri obiettivi di mercato » (art. 5). L'importanza di questa innovazione è così evidente che ci esonera dal commentarla.

Degno di attenzione è anche un altro aspetto della "ratio" politico-economica della legge in esame. Essa statuisce che nell'assegnazione delle commesse, da esperire di norma con gara a licitazione privata, « sono da preferire imprese, raggruppamenti d'imprese o consorzi capaci di conseguire la dimensione economica, il grado di specializzazione, l'organizzazione anche per la ricerca e la esportazione adeguate alle esigenze del settore delle costruzioni ferroviarie; a tale fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da condurre dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato sulla base delle capacità produttive dimostrate dalle singole Ditte e dell'esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le Ferrovie dello Stato e finalizzata al conseguimento di una ristrutturazione produttiva del settore » (art. 7).

Dietro questa formulazione, c'è il preciso orientamento del Governo di ottenere il drastico riassetto e lo svecchiamento dell'industria metalmeccanica delle forniture ferroviarie che è attardata da disaggregazione dispersiva ed obsolescenza. Per evitare la disoccupazione delle maestranze del settore, le F.S. sono state costrette finora a suddividere le forniture tra le tante commissionarie, sopportando l'aggravio dei costi e il ritardo di serie. Un tale stato di cose non è conforme nemmeno agli interessi degli imprenditori che, attraverso una riqualificazione tecnologica, potrebbero conquistarsi un posto anche sul mercato straniero. Sollecitata da un'energica presa di posizione del Ministro dei Trasporti, sta prendendo l'avvio una riforma che ha come prologo la separazione dell'attività di riparazione da quella di costruzione. Queste attività non potranno essere più esercitate promiscuamente ed ogni stabilimento dovrà dedicarsi in esclusiva all'una o all'altra, con evidente vantaggio delle lavorazioni. Nella stessa logica, le Imprese intendono darsi un ordinamento per gruppi di specializzazione produttiva, in corrispondenza di altrettanti gruppi di materiale ferroviario.



Nel processo d'incentivazione della ricerca scientifica ferroviaria applicata, s'inserisce una significativa iniziativa: la costituzione, che è già in corso, di una Società con la partecipazione maggioritaria delle F.S., incaricata d'individuare i temi e di gestire lo sviluppo dell'anzidetta ricerca.

Per completare l'analisi della legge 503, conviene ora illustrarne gli altri aspetti di rilievo. L'art. 2 concede all'Azienda la facoltà (già prevista dalle precedenti leggi di finanziamento) di assumere anche in via immediata impegni di spesa fino alla totale concorrenza dei 1665 miliardi accordati, purché i pagamenti non superino per ciascuno esercizio i seguenti limiti di spesa: 400 miliardi per il 1978; 580 miliardi per il 1979; 685 per il 1980. Lo stesso articolo 2 inserisce peraltro una clausola innovativa: la possibilità di modificare la ripartizione nelle leggi di approvazione dei bilanci annuali, al fine di adeguare gli stanziamenti iscritti in bilancio all'effettivo andamento dei pagamenti.

Circa il reperimento dei fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di 1665 miliardi, l'art. 4 autorizza l'Azienda « a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero e ad emettere direttamente obbligazioni in relazione alle effettive necessità... ». Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere saranno rimborsate dal Ministero del Tesoro alle F.S., mentre l'onere per interessi è a carico dell'Azienda. Si è voluto così perseverare in un orientamento che non può non destare preoccupazioni, tenuto conto che il bilancio F.S. è già fortemente gravato dagli interessi passivi dei precedenti Piani e dovrà ora subire un ulteriore appesantimento che accrescerà le cifre in rosso, senza contribuire a quell'auspicato chiarimento sulle cause e sulla reale entità del deficit annuale.

Un ultimo aspetto della legge 503, e questo altamente positivo, va segnalato. I programmi d'intervento da attuare nell'ambito del finanziamento dei 1665 miliardi saranno approvati con decreto del Ministro dei Trasporti, mettendo fine alla vigente pletorica procedura che imponeva l'emanazione di un decreto ministeriale Trasporti-Bilancio-Tesoro.

MARCELLO BUZZOLI

(2 - continua)

Visita al grande impianto napoletano, inaugurato nel 1972

L'OFFICINA GRANDI

SI COMINCIO' a parlare di una nuova grande officina per Napoli sin dal 1960, quando già da tempo si avvertiva la necessità di smobilitare completamente e di sostituire la vecchia e gloriosa Officina Grandi Riparazioni Locomotive di Pietrarsa e l'altrettanto antica e storica Officina Veicoli di Granili, le quali, disponendo di spazio limitato ed essendo ormai vetuste nelle opere fisse ed irrazionali nella disposizione dei reparti di lavoro, non si prestavano ad essere ampliate, ammodernate e potenziate, come da più parti si chiedeva.

In particolare l'Officina di Pietrarsa, specializzata nella riparazione delle locomotive a vapore, quasi ovunque sostituite dai mezzi di trazione elettrici o diesel, era ormai del tutto superata né si poteva pensare ad una conversione della produzione. Già nel 1961 venne predisposto un progetto di massima per la costruzione della nuova officina e, come ubicazione fu scelta la zona di Poggioreale, molto vicina alla città e perciò agevolmente raccordabile alla stazione di Napoli.

Ma per una serie interminabile di difficoltà di varia natura, la nostra Azienda fu costretta a lasciar cadere tale scelta e a far sorgere il nuovo impianto in altra zona. Precisamente a S. Maria La Bruna, nelle immediate vicinanze della stazione omonima, nel comune di Torre del Greco, sul mare, a 18 chilometri da Napoli.

Apportate le varianti necessarie al progetto già predisposto, nel 1966 i lavori iniziarono, e nei primi mesi del 1971 la nuova, grande e modernissima Officina G.R. di S. Maria La Bruna era completamente realizzata.

Per la sua costruzione vennero spesi complessivamente circa 6 miliardi e mezzo, con impiego di oltre 300.000 giornate lavorative. L'Officina sorge su un'area di circa 172.000 mq., di cui 50.000 coperti dai capannoni per le lavorazioni, dai locali degli Uffici, degli spogliatoi, della mensa, dell'ambulatorio, della centrale termica e degli altri edifici accessori, mentre i restanti 122.000 mq. sono occupati dal parco vetture, dal parco sale, dal carrello trasbordatore a raso da 65 tonnellate e da vari piazzali, nonché da ampi spazi di zone verdi e di parcheggio per auto.

RIPARAZIONI DI SANTA MARIA LA BRUNA

Nella Officina G.R. di S. Maria La Bruna è impiegato il personale tecnico ed operaio delle ormai smobilitate Officine di Pietrarsa e Granili ed altro proveniente da nuove assunzioni. Inaugurata il 12 aprile 1972 dal Ministro dei Trasporti dell'epoca, on. Scalfaro, il nuovo Impianto aveva in realtà iniziato la propria attività alcuni mesi prima, allorché vi si erano trasferite le maestranze delle Officine di Granili e di Pietrarsa.
Il personale attualmente in forza all'Impianto è così ripartito: 1) Personale dirigente (I); 2) Perso-

Sopra, due vetture in riparazione. Nell'Impianto napoletano passano annualmente, per la manutenzione e il collaudo, circa mille carrozze

A sinistra, un altro interno dell'Officina. Nell'Impianto lavorano 822 operai e 123 tra funzionari e impiegati

Nella foto grande della pagina accanto, una veduta esterna dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna. L'Impianto, inaugurato ufficialmente nell'aprile del 1972, è dotato, in tutti i settori, di attrezzature tecniche moderne e avanzate

Pietrarsa e Granili: la "meccanizzazione del regno"

I PRIMI anni di governo di Ferdinando II, videro il sovrano intensamente impegnato nel tentativo di far emergere il Regno delle Due Sicilie, e soprattutto la sua capitale, dalla penosa situazione di ristagno economico e culturale in cui versava.
Nonostante l'indole reazionaria e il suo "napoletanismo", definito dal Settembrini "gretto e pettegolo", il re non fu insensibile alla necessità di industrializzazione del regno, e a tale scopo destinò ingenti stanziamenti.
Decisiva riprova di questo atteggiamento fu, certamente, la solenne inaugurazione della prima ferrovia a vapore italiana, la Napoli-Portici, che anticipò di un anno l'apertura della Milano-Monza e di ben nove anni quella della Torino-Moncalieri.
Si trattò tuttavia di un "exploit" destinato a rimanere isolato, così come era accaduto nel settore della marina mercantile. Intorno alla metà del secolo decimonono, infatti, la quasi totalità dei vascelli della flotta borbonica erano ancora del tipo a vela, nonostante che fosse stato "napoletano" il primo piroscafo che aveva solcato i mari, nel lontano 1818.
Ferdinando II diede anche un notevole impulso alle nascenti industrie siderurgiche e metallurgiche, conscio, in primo luogo, della loro importanza bellica. Rientra in questo disegno la fondazione del "Real Opificio di Pietrarsa" (1840) e dell'Officina di Granili (1834). Nell'opificio di Pietrarsa il sovrano istituì persino una scuola per macchinisti "perché del braccio straniero a fabbricare le macchine mosse dal vapore, il Regno delle Due Sicilie più non abbisogna".
Gli opifici di Pietrarsa e di Granili, vere isole in un mare di sottosviluppo e di arretratezza, nonostante gli squilibri e la precarietà dei tentativi di industrializzazione del Regno, registrarono una notevole attività lavorativa ed un buon indice di produzione.
L'Officina di Granili fu la prima importante fonderia privata. Era gestita da una società straniera, la ditta "Zino ed Henry". Dopo l'unificazione, nel 1863, con la costituzione della Società Nazionale d'Industrie Meccaniche di Napoli, l'Opificio di Granili fu aggregato a quello di Pietrarsa. In questa Officina, nel 1845, fu impostata la prima serie di locomotive sul modello inglese "Veloce".
Arretrati risultavano, tuttavia, i processi tecnologici di lavorazione, per cui i prezzi del ferro prodotto dalle fonderie napoletane erano di un terzo più alti di quelli del ferro svedese, russo o inglese, la cui importazione, di conseguenza, andò sempre più aumentando.
La costruzione delle strade ferrate procedeva, d'altra parte, con estrema lentezza. Nel 1860 c'erano soltanto 125 chilometri di binari nella parte continentale del Regno, mentre erano del tutto assenti in Sicilia. Gli unici tronchi in funzione collegavano, infatti, Napoli con Caserta, al Nord, e con Salerno al Sud. Poiché la richiesta di locomotive e carrozze si manteneva su livelli molto bassi, l'Opificio statale di Pietrarsa riusciva a soddisfarla senza bisogno dell'apporto dell'industria privata. Fu anche per questo, per il fatto cioè che mancò, come dice il Caizzi nella sua "Storia dell'industria", l'affermarsi di quella catena di medie e piccole imprese che nella stessa epoca avrebbe costituito l'ossatura della futura grande industria meccanica della Lombardia e del Piemonte, che Pietrarsa e Granili rimasero purtroppo isolate. Il loro destino era in questo modo segnato.

M. B.

L'interno della fonderia Zino ed Henry dell'Officina di Granili fondata da Ferdinando II nel 1834

nale direttivo (2); 3) Personale di concetto (23); 4) Personale esecutivo (30); 5) Dirigenti Tecnici (55); 6) Personale operaio (645); 7) Personale di manovalanza (176); 8) Personale di manovra (1).
Comunque, rispetto all'organico stabilito, c'è qualche carenza di Personale operaio (circa 10 unità).
In assenza del Dirigente dell'Officina, ing. Vincenzo Lombardi, siamo stati ricevuti dall'ing. Silvio Iuliano, Capo Sezione Esecuzione. Egli, nel corso della nostra conversazione, ci ha detto che, in generale, nell'Impianto tutto va discretamente bene, che la produzione è più che soddisfacente e che non vi sono grossi problemi per quanto concerne l'organizzazione del lavoro e l'esecuzione delle lavorazioni. Spesso, però, si incontrano difficoltà notevoli per l'approvvigionamento dei materiali e dei pezzi di ricambio, particolarmente per le carrozze di più recente costruzione, poiché « una volta commissionata una vettura, si pensa all'approvvigionamento dei pezzi di ricambio solo quando la vettura stessa deve essere sottoposta a riparazioni, e questo comporta ritardi nell'esecuzione dei lavori ed intralci nell'organizzazione degli stessi ».
La difficoltà di approvvigionamento dei materiali dipende anche dal fatto che le vetture da riparare sono di svariati tipi e quindi occorre approvvigionare pezzi di ricambio diversi presso svariate ditte, molte delle quali addirittura straniere. Altre difficoltà si sono incontrate a seguito della recente immissione in esercizio di carrozze nuove, più moderne e sofisticate, per cui è stato necessario istituire appositi corsi di istruzione professionale per il personale.
Guidati dal Capo Tecnico Sovraintendente Michele Del Fosco, Capo del Reparto Organizzazione, abbiamo poi compiuto una

Un giorno tra gli uomini e le macchine dell'Officina

UN'ARIA gelida spinta da un vento sferzante, spazza l'ampio piazzale dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna. Un'occhiata in giro: come dicono quelli del cinema, una panoramica di ambientazione. La prima impressione che si ricava di fronte ai vari padiglioni e fabbricati di questo complesso è di efficienza e funzionalità: non ci sono segni di abbandono e di decadenza e, del resto, l'Officina ha una storia breve, l'inaugurazione risale infatti al 12 aprile 1972.
La nostra visita ha inizio dall'ambulatorio medico dell'Impianto. Qui ci riceve il dott. Vincenzo Cacace, Medico di reparto di Portici II, che ci illustra l'organizzazione del Centro. Nell'ambulatorio, costantemente presenziato da un medico e da due infermieri, ogni giorno, dalle ore 12, un sanitario ed un infermiere dell'E.N.P.A.S. visitano ed assistono gli operai in cura. Questa iniziativa è intesa ad evitare il disagio degli spostamenti ai rispettivi ambulatori mutualistici di quartiere. Nel Centro, che è dotato anche di una autoambulanza, vengono inoltre prestati servizi di pronto soccorso e di medicina preventiva.
A questo punto io ed il collega Piscitelli incontriamo i rappresentanti del Consiglio dei Delegati dell'Officina con i quali improvvisiamo una « tavola rotonda » nell'aula dove abitualmente si svolgono i corsi di addestramento professionale. Quali sono i problemi dell'Impianto più sentiti dal personale? Innanzitutto c'è un disagio molto diffuso per la particolare ubicazione dell'Officina, che è notevolmente decentrata rispetto ai centri abitati. Disagio aggravato — mi dicono — dall'insufficienza dei mezzi di trasporto pubblici e, soprattutto, dalla lontananza dell'Officina dalla stazione FS di S. Maria La Bruna e dalla stazione della ferrovia circumvesuviana.
Per andare e tornare all'Impianto, sono stati istituiti due treni navetta, l'uno in partenza da Pozzuoli, l'altro da Cava dei Tirreni, che effettuano solo due corse: all'entrata — ore 8 — e all'uscita — ore 16,30 — dal posto di lavoro. Di qui, problemi per il rientro per chi pratica un orario spezzato, oppure deve prendere un mezzo congedo o recarsi in permesso; se non si dispone di un mezzo proprio si è praticamente bloccati in Officina.
Un rimedio al decentramento dell'Impianto, suggeriscono i colleghi, sarebbe costruire degli alloggi per il personale nell'ampio ter-

minuziosa visita all'Officina, che seppur costruita per le « Grandi Riparazioni », esegue anche, ed in prevalenza, riparazioni « Piccole » e « Medie ». I veicoli qui inviati ad una scadenza prestabilita vengono sottoposti — a seconda dei casi — ad una piccola, media o grande riparazione. Dalla stazione di Santa Maria La Bruna (sulla linea Napoli-Salerno) le carrozze giungono ad un grande « Parco Riparande », ove sostano per un tempo più o meno breve, in attesa di essere avviate alle varie fasi di lavorazione.

Tutte le vetture, prima di essere introdotte nei capannoni, vengono sottoposte ad accurate operazioni di disinfestazione. Successivamente si definiscono i lavori da eseguire su ciascuna vettura, in relazione al tipo di riparazione cui deve essere sottoposta (piccola, media, grande) e se ne predispone il programma stabilendo i tempi di esecuzione (nonché i tempi di impiego del personale per ciascuno dei settori di specializzazione). Tale programma — redatto mese per mese — stabilisce anche il giorno in cui una vettura entrerà in lavorazione ed il giorno in cui uscirà dall'Officina. Ogni giorno vengono immesse nel ciclo lavorativo quattro carrozze, mentre altre quattro lasciano l'Officina perfettamente efficienti, con una media mensile di 80 in entrata ed altrettante in uscita.

Ogni veicolo, viene prima sottoposto alla « prova della pioggia », per verificare l'integrità dell'« imperiale »; la stessa prova viene ripetuta al termine di tutte le operazioni di riparazione.

Una volta entrata nei capannoni dell'Officina, ogni carrozza viene « scollegata » dai carrelli e, mediante il carrello trasbordatore, avviata alle operazioni di smontaggio eseguite dal personale dei vari settori di lavoro (falegnami, tappezzieri, elettricisti, pannellisti, lamieristi, idraulici, verniciatori, ecc.).

PRODUZIONE DELL'OFFICINA G.R. S. MARIA LA BRUNA NELL'ANNO 1977

Mese	N. carrozze che hanno subito riparazioni di vario genere	N. carrozze nuove poste al collaudo definitivo prima di essere immesse in esercizio
Gennaio	91	5
Febbraio	81	9
Marzo	91	8
Aprile	85	4
Maggio	91	10
Giugno	75	10
Luglio	49	6
Agosto	45	3
Settembre	72	12
Ottobre	78	11
Novembre	77	11
Dicembre	80	4
TOTALE	915	93

Un momento dell'incontro degli inviati di « Voci » con alcuni rappresentanti del Consiglio dei Delegati

reno circostante l'Officina, per l'80 per cento di proprietà dell'Azienda. E' un'idea certamente ambiziosa ma che forse meriterebbe di essere valutata seriamente. Tanto più che l'ubicazione di S. Maria La Bruna è una delle ragioni principali dell'alto numero di domande di trasferimento e, in particolare, della quasi totale assenza di donne-lavoratrici (a S. Maria La Bruna lavora infatti una sola donna, che espleta mansioni di pulizia dei locali). E' evidente, in proposito, che le donne, data la ricorrente condizione di doppio lavoro a cui debbono sottostare, vedono i problemi comuni ingigantirsi oltremisura.

Tra i vari interventi che ascoltiamo, polemico ma interessante ci pare quello del collega Pugliese: « L'organizzazione del lavoro non ancora ottimale — dice — è causa di notevoli disfunzioni, che determinano, poi, la natura contraddittoria dell'Officina. Potenzialmente, dal punto di vista strutturale, efficiente, ma di fatto, spesso degradata a produrre lavori di piccola entità.

Fonti di dispersione di energia e di tempo, sono, in primo luogo, le carenze nell'approvvigionamento dei materiali e il rapido avvicendarsi di tipi di macchine da riparare che, presentando caratteristiche tecniche sempre diverse, neutralizzano le specializzazioni conseguite e presto superate ».

Altri colleghi fanno presente alcune esigenze ai fini della tutela della salute dei lavoratori: ad esempio la realizzazione di una platea di lavaggio e disinfestazione delle carrozze, operazioni che attualmente vengono eseguite artigianalmente, con manipolazione di acidi pericolosissimi; la disponibilità di un'area in cui possano venir bruciate le materie inquinanti.

A proposito del vestiario poi, il collega Savarese dice che « il personale che lavora nel parco-ruote o sul carrello trasbordatore avrebbe bisogno delle giacche a vento previste, ad esempio, per i manovali che lavorano all'esterno. Inoltre, data l'esposizione dell'Officina al vento di mare e di montagna e i conseguenti sbalzi di temperatura, ritengo indispensabile per gli operai una tuta da lavoro pesante ».

La tavola rotonda termina qui, è ora di pranzo e i colleghi ci accompagnano alla mensa aziendale. Le sale, amplissime e luminose, possono ospitare fino a mille persone. A tavola abbiamo modo di constatare il buon livello qualitativo del vitto e l'efficiente organizzazione del servizio self-service. Per l'occasione i colleghi hanno previsto un gradevole fuori programma gastronomico: una bottiglia di frizzante vino vesuviano.

Anche a pranzo, come poi nella visita ai servizi (tra cui spiccano le moderne docce), il nostro discorso continua, vivace e appassionato.

Direi che l'atteggiamento dei colleghi di S. Maria La Bruna — anche se spesso polemico — non si esaurisce in un confronto con l'Azienda puramente contestativo. E' molto avvertita, invece, l'esigenza di una collaborazione costante e impegnata con la dirigenza aziendale ai fini della soluzione dei problemi più gravi e impellenti dell'Officina.

E noi vogliamo augurarci che questa nostra cronaca possa portare un suo contributo all'auspicata collaborazione.

MATILDE BASILONE

tori, ecc.), che procede poi alle necessarie riparazioni.

Dopo lo « smontaggio », la carrozza viene condotta al « Rialzo » dove la cassa viene separata dai carrelli e sollevata, onde consentire le lavorazioni.

Ultimate le operazioni di riparazione la cassa viene collegata nuovamente ai carrelli e, mediante il carrello trasbordatore, viene trasferita al reparto montaggio, per la messa in opera dei pezzi precedentemente smontati e riparati.

Successivamente la carrozza giunge ai « posti di prova » (inizialmente due, ora se ne sta allestendo un terzo) per la verifica della perfetta efficienza del freno, dell'impianto di condizionamento, dell'impianto d'illuminazione e di tutte le altre apparecchiature di cui è dotata. Viene quindi sottoposta ad accurate operazioni di pulizia e di lavaggio ed, infine, ad un più generale controllo delle avvenute riparazioni. Finalmente la vettura lascia l'Officina, per percorrere ancora centinaia di migliaia di chilometri.

Il banco ottico, una delle più moderne attrezzature dell'Impianto

L'Officina è dotata in tutti i settori di attrezzature tecniche che possono considerarsi moderne e avanzate. Uno dei settori più interessanti del complesso è senz'altro il reparto torneria ruote, ove è collocato un tornio a portale « Hegenscheidt » automatico, di fabbricazione tedesca, che è un vero gioiello della tecnica. Vi si eseguono le riparazioni delle sale montate con un processo di lavorazione tutto affidato a macchine speciali. Separati i carrelli dalle casse delle vetture, pervengono in tale reparto dove viene in primo luogo eseguito il controllo agli ultrasuoni delle sale per accertarne le eventuali lesioni o imperfezioni. Successivamente le sale vengono portate ad un banco ottico « Hegenscheidt » dove il profilo della sala montata da riparare viene proiettato su di uno schermo sul quale è disegnato un « profilo teorico » della sala stessa. La macchina automaticamente stabilisce la differenza esistente tra il profilo teorico e la sala montata da riparare e determina la quantità di materiale da asportare con il tornio.

Altro reparto importante dell'Officina è il « centro freni », ove vengono eseguite non solo tutte le riparazioni concernenti i freni, ma anche quelle necessarie ai vari elementi o pezzi del freno già smontati che vengono qui inviati dalle Officine, dai Depositi Locomotive e dalle Squadre Rialzo dell'Italia centro-meridionale.

Da segnalare anche il reparto riparazione delle apparecchiature elettroniche, dove alcuni tecnici particolarmente qualificati provvedono a ridare perfetta efficienza ai delicati e complicati strumenti ed impianti di cui sono dotate le vetture di più recente costruzione

L'Officina G.R. di S. Maria La Bruna è anche dotata di un efficiente e moderno impianto di depurazione delle acque, nonché di impianti centralizzati di ossigeno ed acetilene, occorrenti per le saldature. Un vasto impianto di diffusione sonora abbraccia tutto il vasto complesso e consente una rapida ricerca del personale. Occorre dire, infine, che le operazioni di revisione e riparazione ai rotabili che esegue l'Officina di S. Maria La Bruna vengono effettuate anche presso altre Officine della Rete (es. Firenze P.P.).

Vi sono però vetture di più recente costruzione, dotate di impianti di climatizzazione più moderni e complicati, ed altre vetture speciali che possono essere riparate solo presso l'impianto di S. Maria La Bruna, dotato di attrezzature e mezzi tecnici adeguati.

PASQUALE PISCITELLI

A colloquio con l'ing. Tescola

L'Officina più moderna

PER RENDERE più completo il nostro servizio sull'Officina Grandi Riparazioni di Santa Maria La Bruna, abbiamo voluto anche sentire l'Ing. Giorgio Tescola, Capo Ufficio del Servizio Materiale e Trazione, che si occupa della grande riparazione del materiale rotabile e della attrezzatura di tutte le Officine adibite a questa attività.

— In qualità di Capo dell'Ufficio che coordina l'attività delle Officine G.R. della Rete, cosa pensa dell'Officina di S. Maria La Bruna? Della sua organizzazione e della sua produttività?

— Come è noto l'Officina di S. Maria La Bruna, che è specializzata nelle riparazioni cicliche delle carrozze di più recente costruzione, quali quelle di tipo europeo unificato (UIC-X) e le TEE, RIC e Gran Comfort, è la più recente tra le Officine G.R. dell'Azienda.

L'impianto, sia per la distribuzione delle superfici di lavoro adottata in sede di progettazione che per l'attrezzatura tecnica di cui è dotata, può considerarsi nel suo complesso un modello di razionalità e funzionalità. Di particolare rilevanza è poi l'aspetto organizzativo dei cicli di riparazione, che sono stati studiati avvalendosi di moderne metodologie per l'analisi e la revisione dei programmi di lavoro, che consentono minimi costi di produzione e ridotte giacenze dei veicoli in riparazione. In sostanza si tratta dell'impiego del sistema P.E.R.T. (Program Evaluation and Review technique) che permette di coordinare le diverse operazioni necessarie all'attuazione di un programma di lavoro, in modo da delimitarne convenientemente i tempi di esecuzione.

Per quanto riguarda la produttività, premesso che in fase di progetto l'Officina era stata prevista per una produzione dell'ordine di 1.000 carrozze all'anno, risulta che in effetti, una volta superata la fase di avviamento, l'Impianto si è mantenuto su una produzione globale di veicoli, di tale ordine di grandezza. Occorre peraltro aggiungere che l'Impianto, per la potenzialità di mezzi e di uomini di cui è in possesso, potrebbe realizzare ulteriori progressi sia in termini quantitativi che qualitativi.

— A quanto ci risulta ci sono dei disagi per la particolare ubicazione dell'Impianto. Cosa può dirci della proposta di costruire degli alloggi per il personale nel terreno circostante l'Officina?

— Data l'ubicazione decentrata dell'Officina, ritengo senz'altro auspicabile l'adozione di un piano di costruzione di alloggi da destinare almeno a quella aliquota di personale che si trova in condizioni di maggior disagio. Da evidenziare che nel caso specifico l'iniziativa sarebbe favorita dall'esistenza nei pressi dell'Officina di importanti aree di proprietà F.S.

Ovviamente il mio auspicio non può trovare pratico soddisfacimento che in sede politica.

L'ing. Giorgio Tescola

— Ecco, a proposito dell'organizzazione del lavoro abbiamo raccolto delle critiche; è dell'avviso che si possa fare qualcosa?

— L'esperienza ci insegna che l'organizzazione del lavoro, anche se in linea teorica studiata in modo perfetto, non è mai altrettanto perfetta in fase applicativa.

Non si può quindi mai dire che l'organizzazione abbia raggiunto il suo punto migliore, essendo la stessa suscettibile di ulteriori miglioramenti, artefice l'uomo con la sua volontà, la sua capacità, la sua intelligenza.

Nell'ufficio di un dirigente di industria ho avuto occasione di vedere una targhetta con una scritta che all'incirca suona come segue: « Per soddisfare le vostre esigenze siamo disposti anche a fare l'impossibile! Vi preghiamo però di non chiederci miracoli! ». Tale epigrafe ben si adatta alla lamentata carenza di certe indispensabili parti di ricambio, per il cui sollecito approvvigionamento (a scanso di miracoli) è stato interessato l'Ufficio competente.

— Oggi, dopo 8 anni di vita, si può dire che l'attività di questa Officina è tale da confermare l'utilità della sua costruzione?

— Ho già accennato come, sin dall'origine, l'attività dell'Officina di S. Maria La Bruna si sia sostanzialmente svolta nel campo della riparazione delle carrozze di tipo più moderno. Tali carrozze sotto il profilo dimensionale sono caratterizzate da una lunghezza fra i respingenti maggiore di quelle dei veicoli meno recenti; tale dimensione limita l'introduzione di tale tipo di veicoli alle sole Officine G.R. di Firenze P.P. e S. Maria La Bruna. Dato il continuo aumento, per effetto delle nuove costruzioni, della consistenza di tali tipi di veicoli, la costruzione dell'Officina di S. Maria La Bruna non solo è stata utile, ma indispensabile per fronteggiare le esigenze riparative del parco veicoli di recente costruzione.

(a cura di OSVALDO MONTELATICI)

flash

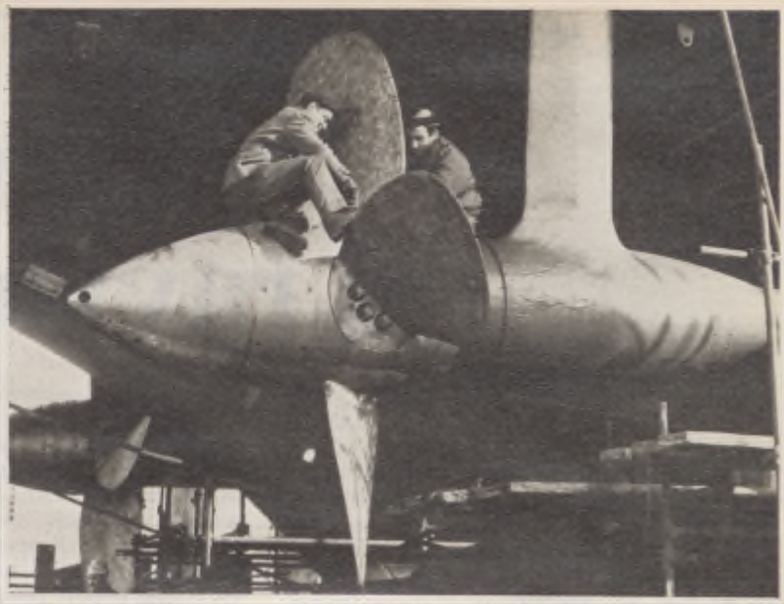
NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

E' nato l' "Inter Rail Senior"

Dopo la tessera ferroviaria europea per i giovani, sta per arrivare anche quella per gli anziani, ossia per coloro che hanno compiuto il sessantacinquesimo anno di età.
Dal primo marzo sarà infatti introdotta sulla rete europea la formula "Inter Rail Senior", alla quale hanno aderito 18 Amministrazioni ferroviarie tra le quali anche la nostra Azienda.
Si tratta di una carta speciale dalle caratteristiche simili a quella detta "Inter Rail Junior" introdotta anni addietro con grande successo in favore dei giovani. Consente al titolare di viaggiare nell'arco di un mese a tariffa dimezzata sulla rete che ha emesso il documento e gratis sulle altre reti aderenti al "pool".
L'iniziativa sarà sperimentata per due anni e se alla fine i risultati saranno positivi verrà adottata definitivamente.

Nuovo scalo ferroviario a Cervignano

Il progetto del nuovo scalo ferroviario di Cervignano, nel Friuli-Venezia Giulia, che risolverà il problema del traffico merci non soltanto del porto di Trieste ma dell'intera regione, è stato recentemente illustrato alla stampa dai rappresentanti della Regione, della nostra Azienda, dell'Anas e del comune di Cervignano.
L'opera — per la quale si prevede una spesa di 150 miliardi — consiste in due gruppi di binari per complessive 81 linee. Molteplici saranno le costruzioni collaterali: parco-containers, depositi per l'immagazzinamento delle merci, ecc.
A pieno regime l'impianto potrà movimentare oltre 3.000 carri ferroviari al giorno, pari a circa 60 treni per ognuna delle direzioni Trieste-Venezia-Udine. Il traffico globale dovrebbe superare il miliardo di tonnellate-chilometro all'anno.
Il progetto comprende anche il raddoppio e la rettifica di due tratti ferroviari e numerose opere d'arte, la più importante delle quali sarà il viadotto, battezzato "Cervignano", che avrà due diramazioni: per 827 metri sulla linea Trieste-Venezia e per 1.054 metri su quella Cervignano-Palmanova.
La realizzazione di questo importante complesso richiederà manodopera per 500 unità, e la sua entrata in funzione creerà 1.000 nuovi posti di lavoro. Secondo le previsioni, lo scalo dovrebbe entrare in attività entro il 1985.



Si lavora all'elica di una nostra nave traghetto. Sulla rotta Continente-Sardegna entrerà presto in servizio una nuova nave FS

Una nuova nave traghetto sulla rotta della Sardegna

Il Consiglio di Amministrazione ha recentemente espresso parere favorevole all'acquisto della quinta nave traghetto da adibire al collegamento Continente-Sardegna e ciò consentirà alla "S. Francesco di Paola" di ritornare a fare servizio nello Stretto di Messina. La nuova nave traghetto potrà trasportare 78 carri-merci e 24 containers. Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre approvato l'acquisto di 38 carrelli leggeri per una spesa complessiva di 1 miliardo e 500 milioni.
Infine 2 miliardi e 886 milioni sono stati destinati alla sistemazione e al potenziamento della stazione di Golfo Aranci in vista della costruzione della seconda invasatura per le navi traghetto.

lettere a "voci"

continua da pag. 3

DLF di Milano per avere informazioni in merito e lì nessuno ne sapeva niente. Evidentemente manca coordinazione fra i vari DLF. Dopo due mesi durante i quali ho cercato di sapere come si era svolta la Mostra e che fine avessero fatto i miei quadri, senza successo, mi sono stati consegnati dall'Ufficio di Milano tre rottami con cornici rotte e legate con dello spago. Poi un diploma, senza alcuna indicazione, che io sdegnato ho rifiutato.

Concludo questa mia serie di impressioni con commenti, forse troppo pesanti, senza illudermi che sia pubblicata, tuttavia mi auguro di aver contribuito a dare qualche idea per migliorare il contenuto del vostro mensile. La saluto distintamente.

Domenico Lovergine - C.S. Sup.
D. M. Stazione di Codogno

● *Veramente la lettera del Sig. Lovergine più che delle « idee per migliorare il giornale » (come ottimisticamente dice nella parte finale), esprime dei giudizi in apparenza inappellabili, la maggior parte dei quali, però, non possiamo condividere. Ma a parte questo, la lettera è abbastanza esemplare di un atteggiamento tipico di alcuni lettori, molto attenti e interessati alla vita e all'attività dell'Azienda e a come di essa ne riferisce il giornale, ma poi immediatamente pronti a presupporre chissà quali malevolenze e censure non appena "Voci" viene meno a qualche loro attesa: una risposta che tarda, un articolo non pubblicato ecc. Allora non conta più nulla che il giornale ogni mese cerchi di affrontare argomenti nuovi, anche scottanti, che tenti di coinvolgere in maniera diretta il personale sui problemi di più largo interesse, che apra le sue pagine alle voci più diverse e non solo a quelle "aziendalistiche" (come dimostrano le inchieste dell'ultimo anno, sulla riforma dell'Azienda, sulle nostre Officine, sullo stato delle linee minori, sul Personale Viaggiante ecc.). Niente. Per questo tipo di lettori, "Voci" con la sua « lunga schiera di collaboratori », fa sentire solo « le voci che vuole », ha « poco spirito critico », trasuda « ottimismo », dà « troppe pennellate di rosa » e così via. Detta in modo diverso, riemerge così la ormai vieta (e sempre più fievole accusa di « voce del padrone »). Naturalmente, in chiusura di lettera, non manca poi la frase fatidica: « non mi illudo che queste righe saranno pubblicate ». E invece ci si illude. Una lettera, un articolo (o un lunghissimo pamphlet come quello del Sig. Lovergine) possono non essere pubblicati per una molteplicità di ragioni, ma certamente non per censura.*

Innanzitutto ci sono gravi motivi di spazio. Ogni mattina, sui tavoli della redazione, vengono rovesciate centinaia di lettere, e in esse ci si trova di tutto, dal quesito in materia pensionistica o contrattuale alla richiesta di aiuto, dalle proposte di collaborazione ai manoscritti più diversi (articoli, saggi, biografie, poesie ecc.). E' evidente che non possiamo pubblicare tutto (nessun giornale può farlo). Ma di tutto però teniamo conto. Ad esempio, per quanto riguarda il problema ecologico in ferrovia, dopo il nostro servizio pubblicato sul numero di aprile di quest'anno, non ci ha scritto solo il Sig. Lovergine, ma in redazione sono pervenute decine di indicazioni e proposte da parte di altri lettori, alcune anche interessanti. Potevamo pubblicare quelle lettere una dietro l'altra, ma francamente non ci sembrava il modo migliore di tornare su un argomento come quello ecologico che, proprio per l'interesse con cui è seguito dal personale, merita di essere affrontato in modo ben più organico e approfondito. Quindi, torneremo presto a parlare di ecologia e di difesa dell'ambiente di lavoro, con un'inchiesta di grande respiro che prenderà spunto anche dalle recenti campagne di stampa che hanno avuto come oggetto la nostra Officina di Foligno. In tale occasione ospiteremo il parere dei responsabili dell'Azienda, dei sanitari, dei tecnici, dei sindacalisti, delle maestranze e di tutti coloro che in qualche modo sono interessati al problema e possono portare un contributo qualificato alla discussione.

Per quanto riguarda il resto della lettera, dobbiamo solo precisare qualcosa. Non è vero che abbiamo espresso un parere positivo sull'uso delle lenzuola da « buttar via ». Ci siamo limitati, in un articolo di cronaca, a riferire di un esperimento in atto sulle relazioni Torino-Roma e Trieste-Roma, riportando i pareri di coloro che, per il momento, erano gli unici che potevano esprimerli: i viaggiatori e il personale addetto alle cuccette. Naturalmente, anche qui, malgrado che il lettore Lovergine sembra sapere già tutto, torneremo sull'argomento e in modo ben più circostanziato quando si conosceranno ufficialmente i risultati dell'esperimento.

Per quanto riguarda, infine, il D.L.F. dobbiamo dire preliminarmente che il più delle volte il nostro compito si limita a riportare la cronaca degli avvenimenti e non sta a noi, almeno in questa sede, entrare nel merito dell'attività dopolavoristica. Sui fatti specifici denunciati dal lettore, relativamente ai quadri restituiti con le cornici rotte ecc., non possiamo esprimere alcun parere, non conoscendo i termini esatti della questione. Comunque saremo lieti di ospitare gli eventuali chiarimenti che i responsabili dei Sodalizi chiamati in causa vorranno dare.

Dopo le sconcertanti apparizioni di "Oggetti volanti non identificati"

Se l'incontro è ravvicinato...

QUANDO il 30 ottobre 1938 Orson Welles simulò alla radio uno sbarco di extraterrestri, l'effetto immediato della notizia fu il totale disorientamento della popolazione statunitense, che ebbe i suoi punti limite in alcune morti per infarto e per suicidio. Fu, insomma, un singolare e crudele test dei timori inconsci dell'americano medio.

Questo ieri. Ma oggi? Come si risponderebbe, oggi, a una finzione del genere?

Un recente esempio ce l'ha dato un settimanale satirico che ha pubblicato il fac-simile della prima pagina di un'edizione straordinaria del "Corriere della Sera". Titolo a nove colonne: "L'uomo non è più solo nell'universo. DA UN' ALTRA GALASSIA HANNO RAGGIUNTO LA TERRA".

A quanto si dice, molti, almeno per qualche secondo, hanno creduto che, sì, i "marziani" erano finalmente sbarcati sulla Terra. Il noto scrittore Gianni Rodari, in un articolo apparso su un quotidiano romano, confessa di aver creduto anche lui alla notizia, almeno per un po', e di non aver provato timore e angoscia, come accadde a chi, tanti anni fa ascoltò la trasmissione di Welles, ma, invece, speranza e curiosità. Un passo avanti, allora, è stato fatto, e, a forza di parlarne, questi extraterrestri li sentiamo già un po' amici e, certo, quando verranno per davvero li accoglieremo con calore e simpatia.

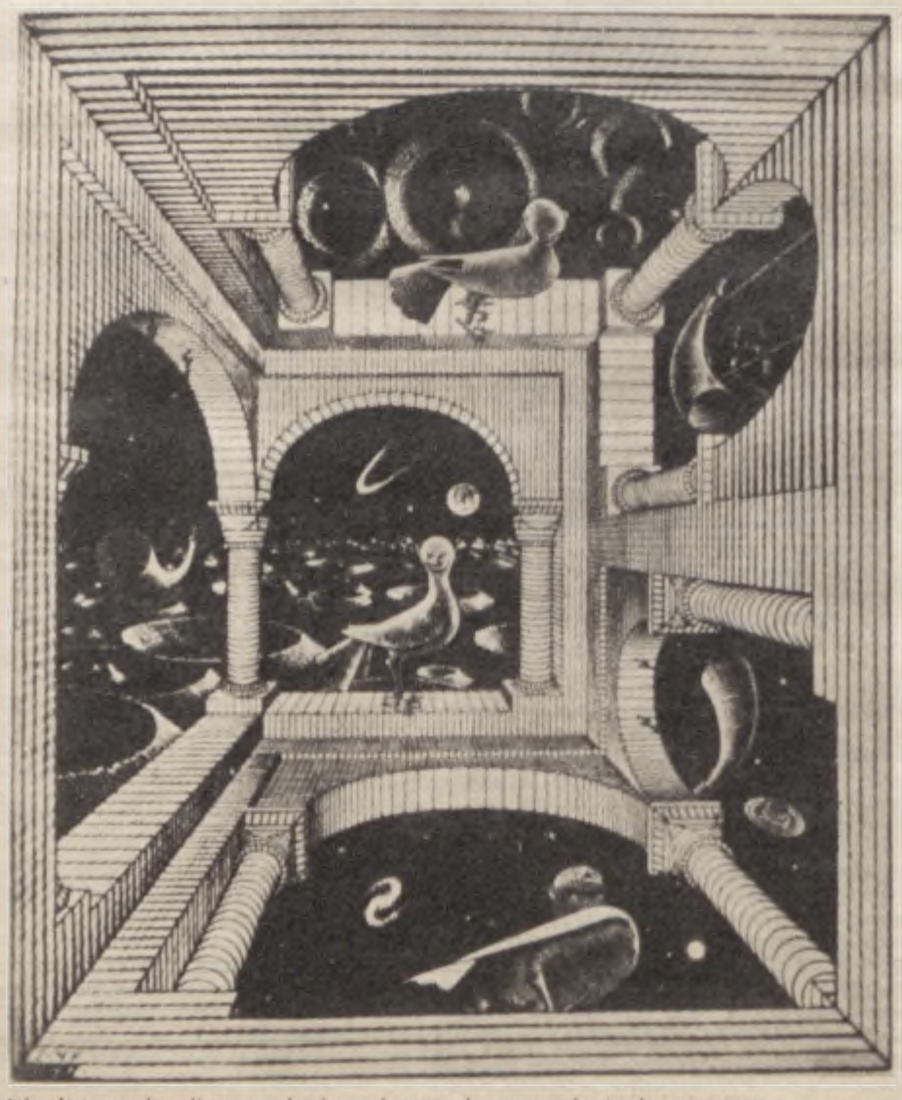
Ma la prima pagina del "Corriere della Sera" non è stata imitata a caso. E' arrivata, infatti, in un clima preparato dai numerosi avvistamenti di UFO che in questi mesi sono stati segnalati in tutta Italia. Navi spaziali venute da altri mondi o più semplicemente insoliti fenomeni atmosferici, è la prima volta che in Italia l'avvistamento degli UFO assume un carattere così vasto e collettivo. A vederli sono tutti: grandi e piccini, settentrionali e meridionali, marinai e aviatori, ferrovieri e guardie giurate e così via.

Trascurare il fenomeno, per i mass-media, questa volta è stato impossibile. Ne hanno parlato i giornali (quelli veri), ne ha parlato la TV. Tutti i mezzi di comunicazione di massa hanno dovuto registrarlo, tentandone, a volte, un'interpretazione. E come capita spesso in questi casi, quando si passa a cercare di dare un senso a ciò che ancora non si conosce (non dimentichiamoci che UFO vuol dire Unidentified Flying Objects e cioè: oggetti volanti non identificati), emerge subito il pregiudizio. Allora, a seconda del segno che marca la visione del mondo dei diversi operatori dell'informazione, ecco che esce il "pezzo" che ironizza sugli avvistamenti oppure che cerca di fare sensazione. Di volta in volta siamo di fronte allo scettico, all'uomo d'informazione educato ad un rigido positivismo che non lascia spazi alla tolleranza, al moralista che ritiene suo dovere "smitizzare" un fenomeno che potrebbe scatenare le "insane" fantasie di un'intera popolazione. Solo così, ne è convinto, può difendere i suoi lettori dall'allucinazione collettiva che dell'avvistamento è figlia e madre. E' come un buon padre di famiglia che per risparmiare ai propri figli le delusioni, gli impedisce di nutrire qualsiasi illusione. Oppure, troviamo l'uomo d'informazione che per fare notizia crede (o fa finta di credere) a tutto e a tutti, avallando le dichiarazioni di qualunque tipo. Anche questo atteggiamento, se pure particolare, nasconde una "morale": quella che manda avanti tanti giornali scandalistici, quella del "prima di tutto la tiratura".

Così, il costante avvistamento di UFO è stato e continua ad essere un vero e proprio banco di prova delle diverse anime dell'informazione italiana. Noi, da queste pagine, vorremmo essere sereni il più possibile nell'affrontare l'argomento, evitando il paternalismo di chi sconsiglia di credere all'incredibile e l' "ingenuità" di chi all'incredibile dà subito credito.

Un dato è certo: da qualche mese c'è un incessante susseguirsi di segnalazioni di strani oggetti luminosi e velocissimi che si aggirano sulle nostre teste. Sono stati visti uscire dal mare globi di fuoco e razzi incandescenti, tanto che si è incominciato a definire triangolo maledetto (in analogia con quello più famoso e "maledetto" delle Bermude) la zona dell'Adriatico tra Ascoli e Pescara dove gli strani fenomeni sono avvenuti. Poi, come a macchia d'olio, triangoli colorati, lampeggianti sigari volanti hanno incominciato a volare dai cieli di Frosinone a quelli di Genova, da quelli di Pavia a quelli dell'Asinara in Sardegna. In termini "ufologici", tutti questi avvistamenti sono definibili come "incontri ravvicinati del primo tipo" e fin qui le barriere del possibile non sono ancora varcate. Gli extraterrestri, si sa, quando raggiungono un altro pianeta o le sue vicinanze non vi lasciano una lunga e snella asta, dove, in cima, sventola una bella bandiera colorata. No. Gli extraterrestri non sono così patriottici e se vengono a trovarci lo fanno con discrezione e sensibilità politica, dandoci, per altro, una meritatissima lezione di stile. Cosa penseremmo noi umani trovando una mattina nel bel mezzo, diciamo, di piazza San Marco, una coloratissima bandiera, simbolo di uno dei mondi della Terza Galassia? Certo penseremmo all'invasione e interpreteremmo quel gesto come sintomo di una precisa volontà colonizzatrice da parte del misterioso invasore.

Ma, per nostra fortuna/



Gli altri mondi e l'aspetto dei loro abitanti, da sempre fonte di ispirazione per gli artisti, sono il tema di questa suggestiva incisione di M.C. Esche

INTERVISTA COL COLLEGA FRANCESCO DELLA BELLA, DELLA STAZIONE DI BENEVENTO

"Non ho dubbi. Era proprio un UFO"

NELLE settimane scorse è stata data notizia da diversi quotidiani dell'apparizione di "UFO" nel cielo sovrastante la stazione ferroviaria di Benevento, e, nonostante le testimonianze e le affermazioni anche di numerosi colleghi, si è parlato di suggestione collettiva.

Per amore di cronaca e di verità anche noi ci siamo recati a Benevento e abbiamo ascoltato dalla viva voce dei testimoni il racconto della loro avventura.

In particolare abbiamo rivolto alcune domande al Manovratore Capo della stazione di Benevento, Francesco Della Bella, che è stato tra i primi, il 9 dicembre scorso, ad avvistare l'oggetto volante nel cielo sovrastante lo scalo ferroviario.

— Prima di tutto, vuole raccontare ai lettori di "Voci" come si è svolto l'avvistamento, che cosa è apparso di preciso nel cielo di Benevento?

— Saranno state le sette e mezza circa e mi trovavo con la squadra di manovra nel piazzale della stazione quando ho notato in cielo, al di sotto di uno strato di alte nubi, un oggetto luminoso di forma affusolata che si spostava lentamente, tanto che è stato possibile osservarlo per diversi minuti. Sembrava provenire dalla parte di Avellino e dirigersi verso Caserta. Ho fatto subito notare la strana cosa ai miei compagni di lavoro e per primo al collega Giovanni Iannielli. Così, per un po', siamo rimasti tutti attoniti a guardare il cielo.

— E chi altro ha potuto osservare lo strano oggetto volante?

— Molte persone. Nella stazione, infatti, in quel momento sostavano il treno proveniente da Foggia e diretto a Napoli, il treno giunto da Napoli ed in partenza per Foggia e "la Freccia del Molise" proveniente da Campobasso e diretta a Napoli. I marciapiedi, quindi, erano gremiti di viaggiatori, studenti e lavoratori, ed in un attimo, come per contagio, tutti hanno incominciato ad osservare il cielo e l'oggetto misterioso che lo solcava.

— I giornali hanno anche parlato di « alcuni minuti di generale paralisi del piazzale della stazione ». Cosa è successo in realtà?

— La notizia che un UFO stava sorvolando la stazione, si è diffusa in un baleno anche tra i viaggiatori che si trovavano sui treni in sosta. Ne è nato subito un gran caos, poiché molti dei viaggiatori hanno incominciato a salire e scendere dalle vetture e a muoversi confusamente per il piazzale, forse per osservare meglio il fenomeno o forse perché impauriti. Anche io ed i miei compagni di lavoro siamo rimasti per breve tempo sbalorditi per la strana visione. Poi, per evitare un maggiore ritardo ai treni in partenza, ci siamo adoperati per far risalire nelle vetture i passeggeri, sempre continuando a seguire il percorso del misterioso oggetto volante che dopo poco è scomparso dalla nostra vista.

— Lei era informato degli avvistamenti che in quei giorni stavano avvenendo in tutta Italia?

— Avevo letto e sentito di numerosi avvistamenti del genere in molte altre località d'Italia, ma devo ammettere che in proposito sono stato sempre scettico e che non ho mai prestato fede a tali cose. Ma dopo che ho visto con questi occhi quello strano oggetto, devo ricredermi.

— Qual è stato il suo primo pensiero alla vista dell'oggetto?

— Quando l'ho visto non ho avuto alcun dubbio: era proprio un disco volante o, come dicono tutti, un UFO. Del resto non sono stato il solo a vederlo ed a ritenerlo tale: in quel momento erano lì, presenti in stazione, centinaia di altre persone.

— Adesso che è passata qualche settimana, che interpretazione dà del fenomeno del quale è stato testimone?

— Ci ho pensato bene e non poteva trattarsi di una stella, perché si muoveva in cielo ed era giorno, né di un aereo, di un elicottero o di altra cosa del genere, ma non so neanche spiegarmi in alcun modo cosa ho visto. Penso, comunque, che una spiegazione del fenomeno ci deve pur essere, anche se per ora non si riesce a trovarla. Dell'accaduto ho parlato anche con i miei compagni di lavoro testimoni dell'avvenimento, e certo abbiamo anche supposto che potesse trattarsi di "dischi volanti", astronavi telecomandate o guidate da extraterrestri e inviate sulla terra per scopi che non possiamo conoscere né intuire, ma che speriamo siano pacifici. Del resto anche noi terrestri abbiamo inviato ed inviamo tuttora satelliti nello spazio, siamo andati alla conquista della Luna e ci prepariamo ad andare in futuro su Marte, su Venere e su altri pianeti. Allora, non è che la mia sia un'ipotesi così incredibile, non le pare?

PASQUALE PISCITELLI

sfortuna, gli extrarrestri non lasciano in giro biglietti da visita e così non ci riesce facile stabilire se sono proprio loro a fare capolino dalla profonda vastità dell'universo, oppure se si tratta solo di qualche raro fenomeno astronomico.

Così si aprono le porte all'interpretazione.

Saranno loro che non si vogliono far riconscere, oppure no?

Ma c'è l' "incontro ravvicinato del terzo tipo", voi direte, a non lasciare dubbi. L'incontro "vis à vis" di un umano con un extraterrestre a fugare definitivamente ogni dubbio. E invece no. Non basta.

Quando l' "incontro" viene raccontato c'è sempre negli ascoltatori dell'incredulità. E anche se si salva la buona fede del testimone si propende a ritenere il suo racconto frutto di allucinazioni e di uno stato psichico piuttosto fragile.

L' "incontro del terzo tipo" in questi mesi, comunque, c'è stato.

Protagonista un metronotte di Genova che con modalità che ricordano molto da vicino quelle descritte da Steven Spielberg nel suo ultimo film "Incontri ravvicinati del terzo tipo", uscito in Italia nei primi mesi del '78, il 7 dicembre scorso ha visto un extraterrestre alto sui tre metri, verdastro e coperto di scaglie.

Troppo facile, a questo punto, pensare a un influsso della finzione sulla realtà, anche perché, se è vero che un film può stimolare l'immaginario collettivo fino al punto di condizionare in qualche modo l'attività fantastica del suo pubblico, è anche vero che un film nasce anche come specchio di questo immaginario.

In America un film come quello di Spielberg era atteso e inevitabile. Quel grande Paese, infatti, da anni sta facendo i conti col fenomeno UFO, ma ciò si spiega facilmente se è vero che, come suggerisce Spielberg nel suo film, è cento volte meglio prendere il volo su una nave spaziale in compagnia di extraterrestri che non continuare a vivere secondo l'americana "way of life", nevrotica, noiosa, quella sì, davvero inumana.

Ma noi europei?

Di che colore si tingono i nostri "incontri ravvicinati", ora che anche noi siamo un bel po' americanizzati, robotizzati e annoiati, colonizzati da occulti persuasori? Anche noi incominciamo a proiettare le nostre frustrazioni?

Certo, i fenomeni sono stati percepiti, esistono. Che siano navi spaziali, ora come ora, non lo si può certo dire, come non si è in grado di affermare il contrario.

Intanto, però, è un dato che lo Stato Maggiore della Difesa ha inaugurato un dossier che, burocraticamente, si chiama "Aeromobili non identificati (UFO)" e che riguarda cinque avvistamenti UFO segnalati da piloti militari, ufficiali della Marina militare, ufficiali americani della flotta NATO.

Ma gli USA anche in questo settore sono arrivati prima e al Pentagono già da anni esiste un settore UFO.

E l' "incontro del terzo tipo" del metronotte genovese?

Anche in questo caso si ripete il modulo americano, e come successe nell'ottobre del '73 a Pascagoula nel Mississippi, quando due uomini raccontarono di essere stati catturati e poi rilasciati da extraterrestri, anche il nostro metronotte ha deciso di sottoporsi a una seduta di ipnosi, e, come per i due americani, secondo quanto riferisce un noto settimanale, la seduta ha avuto esito positivo confermando il suo racconto.

Siamo, comunque, certi che su tutte queste vicende, come successe nel '73 a Pascagoula, scenderà presto il silenzio.

Silenzio che a noi sembra molto più pericoloso della stessa allucinazione (se allucinazione fosse), perché anche mettendoci dalla parte di chi crede che sia tutta un' "illusione", siamo convinti che: "L'esigenza di abbandonare le illusioni sulla propria condizione è *l'esigenza di abbandonare una condizione che ha bisogno di illusioni*".

TIZIANA GAZZINI

dicono di noi

SULLA STAMPA

All'inizio di un nuovo anno i consuntivi sono di prammatica. Lo sono a maggior ragione per un'Azienda come quella ferroviaria, chiamata a svolgere ogni giorno di più un ruolo di primo piano nel Paese. E proprio tenendo conto di questa sua funzione di asse portante dell'economia che si stanno, tra l'altro, svolgendo gli incontri tecnici tra il Ministero dei Trasporti e le Regioni, per la messa a punto delle proposte per l'utilizzazione in sei anni dei 6.500 miliardi previsti per le FS dal programma integrativo approvato dal Parlamento sul finire dello scorso anno.

Il Fiorino

Ferrovie dello Stato: in totale sono stati trasportati 388 milioni 700 mila viaggiatori, con una diminuzione dell'1,2% rispetto all'anno precedente, e 56 milioni e mezzo di tonnellate di merci (meno 0,4% rispetto al 1977). In compenso sono stati incassati nel 1978 circa 1.052 miliardi di lire, con un aumento del 13,7% rispetto all'anno precedente, grazie all'aumento del 20% delle tariffe. In particolare, 626 miliardi di lire provengono dal traffico viaggiatori, 420 miliardi dalle merci e 6 miliardi dai bagagli.

l'Unità

Aumentano passeggeri, incassi (e problemi) per il Compartimento ferroviario milanese. Il ritorno massiccio al mezzo ferroviario si è notato particolarmente con l'approssimarsi della cattiva stagione, mentre era rimasto su una media stazionaria l'afflusso dei viaggiatori durante il periodo estivo. Un'enorme sollecitazione per un nodo ferroviario afflitto da mali cronici, solo in minima parte alleviati nel corso dell'annata trascorsa. Si spera che l'anno appena cominciato sia di effettivo rilancio per le Ferrovie e c'è da augurarsi che i soldi che verranno messi a disposizione vengano sapientemente utilizzati nei tempi tecnici stabiliti... La risposta a tutto questo sta essenzialmente nella riforma dell'azienda che sindacati, FS e governo si sono impegnati a portare avanti e che sola è in grado di garantire un futuro più moderno ed efficiente. (L. Botta).

VITA SERA

Il 1979 si presenta come un anno denso di aspettative per l'intero sistema dei trasporti nel nostro Paese: esso segnerà infatti il passaggio dalla fase degli studi all'avvio della pratica attuazione di quanto emerso dalla recente Conferenza Nazionale. In particolare il mese di gennaio è stato caratterizzato dagli incontri bilaterali fra l'Amministrazione centrale dei trasporti e ciascuna delle Regioni per approfondire il giudizio di queste ultime sul programma integrativo delle Ferrovie oltre che sul progetto di assetto delle ferrovie in concessione e a gestione governativa.

IL GIORNO

La Direzione Generale delle FS ha manifestato la massima apertura e disponibilità nei confronti dei problemi indicati dalla Regione Lombardia, riconoscendone la validità e fondatezza. Esistono ovviamente problemi di compatibilità e di limitazione delle cifre a disposizione, essendo il Piano volto in notevole parte al completamento di opere precedenti.

IL SOLE 24 ORE

Le Marche chiedono relazioni più strette con il resto del Paese. Anno nuovo ma problemi vecchi per le Marche in tema di trasporti ferroviari, marittimi e aerei. Problemi ancora all'ordine del giorno perché la carenza di collegamenti con il resto del Paese ha isolato la Regione anche dal punto di vista economico. Il primo nodo da sciogliere è quello ferroviario allo scopo di riequilibrare il sistema qualificando rapidamente tutta la direttrice adriatica.

L'UNIONE SARDA

La Regione contesterà il piano dei trasporti. La Sardegna infatti giudica insufficienti le proposte formulate per l'Isola dal Piano Nazionale dei trasporti e considera rilevante la mancanza di una pianificazione che tenga in primo luogo conto della sua insularità, condizione questa che richiede un sistema autonomo, all'interno del quale soltanto si potrebbero decidere riduzioni, correzioni di tracciato, passaggi da un modo all'altro di trasporto.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

E' l'ora della professionalità anche per i ferrovieri

GLI ACCORDI intervenuti con le Organizzazioni Sindacali del personale ferroviario in merito al rinnovo del contratto dei dipendenti dell'Azienda Autonoma delle F.S. hanno trovato, alla vigilia di Natale, attuazione legislativa nel provvedimento che prevede nuove norme sull'inquadramento, sull'ordinamento organico, sullo stato giuridico e sul trattamento economico. Ma siamo ancora a mezza strada, perché il disegno di legge presentato dal Ministro dei Trasporti Sen. Vittorino Colombo, e che la competente Commissione della Camera ha approvato in sede legislativa, deve ancora ottenere il voto favorevole del Senato.

La nuova realtà porta ad una modifica strutturale globale nel rapporto d'impiego del personale dell'Azienda ferroviaria. Ci troviamo davanti ad una svolta decisamente innovativa, poiché viene sostituita la molteplicità delle qualifiche prevista dalla precedente normativa con una più agile ripartizione in categorie e profili strettamente legati alla professionalità delle mansioni svolte.

Si restituisce così, alla organizzazione dei ferrovieri, quella snellezza e quella mobilità indispensabile per assicurare una piena funzionalità all'organizzazione del lavoro.

Condensare nello spazio assegnato a questa rubrica il contenuto dei trentatrè articoli del provvedimento, cui si legano quadri e tabelle di natura esplicativa, non è possibile, e d'altra parte "Voci" ne ha già più volte parlato. Ci limiteremo perciò, a sottolineare gli aspetti più salienti della legge.

Anzitutto vengono specificate le declaratorie delle sette categorie del personale ferroviario (operatore comune, operatore qualificato, operatore specializzato, tecnico, tecnico superiore-direttivo, coordinatore-vice dirigente e vice dirigente-coordinatore) e viene demandato al decreto del Ministro dei Trasporti la definizione delle declaratorie dei singoli profili professionali.

Di notevole importanza è l'introduzione del sistema dell'accertamento professionale come unico mezzo per il passaggio da una categoria ad un'altra di livello superiore; un sistema, questo, destinato a sostituire quelli di avanzamento per merito comparativo, merito assoluto, e concorso interno per esami che correlativamente vengono aboliti. Così come vengono aboliti il rapporto informativo e la nota di qualificazione per il personale dell'Azienda ferroviaria, nei cui confronti trovano applicazione le norme contenute nel nuovo strumento legislativo con le quali si stabiliscono anche le conseguenze che procedimenti disciplinari, istituiti nei confronti del personale stesso, avranno sull'ammissione agli accertamenti professionali per il passaggio di categoria.

Ancora qualche particolare: viene eliminata, per il personale interessato al rinnovo contrattuale, la norma che prevedeva la possibilità di scatti anticipati per merito, e viene prevista la frazionabilità a quote mensili dell'ultima classe o dell'ultimo aumento periodico per i pensionandi, il cui collocamento in quiescenza avviene in anticipo sul tempo necessario per avere diritto al conseguimento delle classi o dello scatto.

Il provvedimento — come ha sottolineato il Sottosegretario Degan, concludendo il dibattito svoltosi in seno alla Commissione — fa coerentemente seguito all'istituzione del premio di produzione, che si pone anch'esso nell'ottica della futura riforma dell'Azienda, per la quale è in corso un'appassionata discussione.

SALVATORE BRANCATI

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

L'ultimo rito

Una delle immagini iniziali di "Un matrimonio"

« QUANDO qualcuno viene assassinato, in primo luogo si sospetta del coniuge; cosa che la dice lunga su quello che la gente pensa del matrimonio ». Così scriveva Orwell tanti anni fa. Praticamente la stessa cosa, ma con qualche veleno e molta acrimonia in più, dice oggi Robert Altman con la sua ultima opera, **Un matrimonio,** che inizia dove in genere gli altri film finiscono, appunto con la celebrazione di quel rito religioso, e poi si diverte (e intestardisce) per quasi due ore a dimostrare il già dimostrato, e cioè il groviglio di interessi e ipocrisie, di inganni e rancori che spesso covano dietro la facciata delle cosiddette convenzioni sociali. In realtà, Altman si guarda bene dal contestare il matrimonio come istituzione sociale o valore morale, ma si limita a sezionarlo e analizzarlo come rito pubblico e privato, come simbolo significativo ed eloquente della società che lo produce. Ma perché, poi, il matrimonio? Perché insieme ai funerali, dice Altman, i matrimoni sono gli unici riti che tutt'ora resistono in quanto tali, in una società in cui tutto si contesta, tutto si abbatte. Come si vede, è un discorso in cui una volta resa esplicita la tesi tutto diventa scontato e a poco serve a nobilitarlo la consueta istrionesca abilità di Altman. Il risultato è una pellicola ben confezionata e, a suo modo e in certi momenti, anche divertente, ma chiaramente di "routine" e inerte come la materia di cui tratta.

L'azione del film si svolge in una grande villa sulle rive del Michigan, dove due ricche e potenti famiglie del Midwest (la zona più conservatrice degli Stati Uniti) festeggiano le nozze dei loro figlioli. Il clima è cordiale, i larghi sorrisi, i baci alla sposa e i tagli della torta si susseguono sotto l'occhio vigile e goffo dei detectives privati che sorvegliano la sala dei regali e sotto i comandi della maestra di cerimonia che pateticamente si sforza a far osservare regole che nessuno ha intenzione di rispettare. Ma nell'aria ci sono già inquietanti segnali d'allarme. Molti invitati non si presentano e i vuoti sono frettolosamente colmati dai servitori (che per vizi e virtù non si discostano molto dai loro padroni); al piano di sopra muore la vecchia capostipite della famiglia e l'evento viene tenuto nascosto per non turbare i festeggiamenti. Ma non servirà a niente, perché basterà lo esplodere di un temporale a far precipitare la situazione. Gli odi a lungo repressi, i segreti inconfessabili, le intese sessuali, le fobie dei vari componenti le due parentele si manifestano tutte insieme in una bolgia infernale, mentre in un'atmosfera diventata cupa la sorridente letizia della cerimonia svela la sua doppia natura, trasformandosi in lampi e singhiozzi, sussurri e grida. Tra una citazione di Bunuel (**L'angelo sterminatore**) e un'altra di Renoir, tra toni di vaudeville e accenti di farsa o denuncia sociale, emerge così il solito discorso di Altman sul "sogno americano", sul naufragio di una società che per quattro-cinque secoli si è fondata sul mito del perseguimento della felicità. Come sempre in Altman il racconto è corale e articolato in una miriade di personaggi; questa volta sono ben 48 (li abbiamo contati) e tra loro c'è di tutto: la ninfomane, il drogato, l'omosessuale, il donnaiolo attempato, il medico ubriacone, la socialista "bizzarra" e così via. Ma come anche in **Nashville** (l'altro film-affresco di Altman) tutti costoro, con i loro tic, vizi e virtù, non servono a spiegare meglio una situazione ma solo ad illustrarla: in questo senso vedere il film è come sfogliare un album di figurine, tutte divertenti e colorate, ma messe una accanto all'altra e senza che aspirino ad un disegno in qualche modo unitario.

Del film resta soprattutto, al di là dell'apparente vitalità, un gran senso di morte: una presenza annunciata già nelle prime sequenze con la morte serena e solare di nonna Nattie (interpretata da Lillian Gish, la grande star del cinema muto), e riproposta alla fine, tragicamente, con il rogo dell'incidente automobilistico. Ed è proprio su questa scena di morte che anche il discorso di Altman sembra trovare una via di uscita, nel desiderio di fuga, dopo tanti anni messo in atto, di Luigi Corelli (interpretato da Vittorio Gassman). Ma di che segno è, poi, tale liberazione, se per ottenerla è occorso bruciare tutta una vita? Il film non lo dice, ma a questo punto sembra alludere ad un tema alla moda, il pubblico e il privato, però ribaltandolo.

Si sa che i cultori del "privato" hanno sempre invitato a "non immischiarsi", a pensare al lavoro, alla famiglia. Altman, con un ultimo colpo di coda, sembra dirci dall'America dei nostri sogni, dall'America del mito: "ma dov'è il lavoro? dov'è la famiglia?".

Accanto ai già citati Vittorio Gassman e Lilian Gish, occorre citare tra i numerosi interpreti, Mia Farrow, Nina Van Pallandt, Geraldine Chaplin e Howard Duff.

Il Carnevale di Pietra

SE IN DIVERSE epoche molti hanno scritto della settecentesca e inquietante « Villa dei Mostri » di Bagheria (Goethe, Tomasi di Lampedusa, forse Roussel, con « Locus Solus », tanto per fare alcuni nomi), villa che era uno dei luoghi sacri di quel rituale « viaggio in Italia » che gli intellettuali romantici non mancavano mai di compiere, nessuno, o quasi, aveva mai soffermato l'attenzione su Ferdinando Francesco Gravina Cruylas e Alliata, Principe di Palagonia, Grande di Spagna, Cavaliere dell'Ordine di San Gennaro, ma soprattutto Architetto ideale di questa mostruosa villa e demiurgo paziente che tramite l'incerto scalpello degli artigiani locali ha saputo dare forma alle sue visioni, ai suoi sogni.

Di lui e dei suoi deliri ci parla l'ultimo libro di Giovanni Macchia che si intitola, appunto « Il principe di Palagonia ».

Nel libro la villa viene descritta in tutti i suoi particolari più suggestivi, interni ed esterni: il lungo viale di accesso soffocato da alti muri di cinta, gli infiniti specchi, disposti in varie sale della villa, le sedie dai piedi segati in modo disuguale, le poltrone con i lunghi spilli nascosti tra i cuscini, la cappella col Cristo appeso, disteso, alla volta, e poi, fuori, la miriade di statue dall'aspetto mostruoso, assurde nelle proporzioni, nelle posizioni e nell'identità; mostri che potrebbero uscire da un diabolico « shaker » che cosa può essere se non la mente del principe dove, rinchiusa, simile a una scimmia ubriaca, c'è anche la sua follia?

Ma Macchia privilegia su tutto e su tutti la figura del principe e attraverso un'attenta lettura dei diversi luoghi letterari che a questo personaggio rimandano, arriva a dargli, infine, una vita e una voce immaginarie.

Nell'ultimo capitolo (che ci sembra senz'altro il più riuscito, anzi, ci sembra addirittura che tutto il libro sia stato scritto proprio per partorire queste pagine e per preparare il terreno alla messa in scena finale) si svolge un dialogo, impostato teatralmente, tra il principe e un nobiluomo veneziano. E qui, il principe sperimenta quel ritorno alla vita che qualche volta, per arte o per magia, ai morti viene concesso.

In questo dialogo immaginario si va da una sottile teoria della cultura, che nasce dal confronto-scontro tra il nobiluomo veneziano e il principe siciliano, il settentrione e il meridione, tra illuminismo e romanticismo, storia e mito, ragione e follia, all'autoanalisi del principe, dalle motivazioni profonde e contingenti della costruzione della villa e delle sue mostruose maschere (le maschere, dice a un certo punto il principe, esprimendo la sua personale ideologia, servono non per nascondere un volto, una persona, ma per svelarne, in un'unica smorfia, la più profonda essenza), alle riflessioni sul sogno e sulla sua funzione.

In questo libro la storia, le citazioni, l'erudizione, sono funzionali a un momento conclusivo di assoluta creazione artistica. Macchia, non più critico, ma autore di letteratura, dedica queste sue pagine al sogno, alla follia, che non rappresentano più nell'universo di Palagonia, la negazione del razionale, ma anzi, la sua più esasperata realizzazione.

Rovesciamento totale dell'ideologia di un altro grande visionario, Goya, che attraverso un suo famoso quadro afferma che « il sonno della ragione produce mostri ».

No, sembra dire Macchia per voce del principe, gli unici veri mostri, quelli sanguinari e mortali è la ragione stessa a produrli.

Al sogno tutt'al più può capitare di concretizzarsi in un innocuo trionfo della trasgressione alle regole e diventare, come nel caso della villa di Bagheria, un silenzioso carnevale di pietra.

TIZIANA GAZZINI

« Il principe di Palagonia » di Giovanni Macchia, ed. Mondadori, pp. 162, L. 6.000.

Venti volte c'era una volta

GUERRE planetarie, visitazioni interstellari, imperi galattici, robot cibernetici, mostri pluritentacolati, asteroidi, vascelli spaziali. Un mondo raggelato di plastica e di alluminio sul quale scenderà il sipario della noia e della sazietà se non appariranno alla ribalta autori degni dell'eredità degli Asimov, Heilein, Simak, Capek, Zamyatin e degli altri "Padri Fondatori » della fantascienza.

Nonostante il battage pubblicitario, qualche ruga, qualche sintomo di stanchezza deturpano anche la "Fantasy", turgido genere letterario che ha remote ascendenze ottocentesche e che è stato rimesso in auge da J.J. R. Tolkien, il cattedratico di Oxford.

Ed ecco allora, a sollievo del nostro desiderio di evasione dal quotidiano, farsi avanti e trionfare la favola, la favola canonica, semplice e preziosa, popolana e nobile, antica e pur sempre moderna. Potrebbero essere questi i termini di un discorso nel quale diventerebbe inevitabile il richiamo a Bruno Bettelheim, il grande pedagogo e psicologo dell'infanzia, a Geneviève Bersihand (ammiratrice del Bettelheim e della Scuola Ortogenica di Chicago). Non meno inevitabile, su un altro versante, sarebbe il richiamo a Vladimir Propp. Ma perché gravare di tanti significati ideologici la riapparizione e il trionfo della favola? perché non abbandonare alla loro sorte magra i critici-abatini che discettano sul Pinocchio "umbertino", dalla morale modesta e solida, contrapponendogli il Pinocchio del "sottosviluppo mediterraneo"?

La tentazione di buttare a mare il proprio bagaglio culturale e di abbandonarsi al piacere della lettura diventa irresistibile di fronte a libri come questo di Salvatore Ascenzi "C'era una volta in Italia" *(Editrice Le Stelle, Milano)*. Dal patrimonio della favolistica nazionale, l'Ascenzi ha scelto — regione per regione — venti favole, tra le più curiose, significative e piacevoli. Alcune le ha apprese dalla fonte viva della tradizione orale, altre le ha dedotte, e liberamente riscritte, da opere di vari autori, raccoglitori del dettato popolare. Con l'intuito dell'uomo di cultura e la sensibilità dello scrittore, l'Ascenzi ha ridisegnato situazioni e personaggi, restituendoci venti racconti giocati in crescendo su tutti i toni, eppure fluidi, senza fratture e squilibri. Un carosello di avventure imprevedibili e grottesche, amabilmente assurde. Le vanterie, le ferocie, le metamorfosi, le miracolose fortune, le repentine catastrofi, gli animali parlanti, i re, le regine, i ricchi e i poveri; insomma i luoghi, i personaggi, le azioni del meraviglioso fiabesco s'alternano in queste pagine, sorvegliate da un filtro critico invisibile ma operante. A citare non si finirebbe più: da "Il diabolico camoscio" a "Il re gobbetto", da "Le tre sorelle" a "I tre doni", a "Il frate e il notaio", ecc.

Avventurosa ed irreale, eppure allusiva alla realtà sostanziale della vita, la favola ci trasporta lontano dal quotidiano, ma poi ad esso ci riconduce sulle ali d'impensabili analogie, di sottili riferimenti che hanno anche il valore di monito.

Alcune delle favole raccolte dall'Ascenzi hanno una chiusura drammatica, altre si sciolgono nel lieto fine. In ogni caso, nelle fiabe manca (fortunatamente) la rappresentazione del futuro nelle forme aberranti e terrifiche della fantascienza. Nonostante la ferocia, le ingiustizie, le morti violente, le ruberie, le truffe, la fiaba vuole amabilmente persuaderci che il mondo è regolato da un certo equilibrio e compensazione, se non proprio da un'armonia provvidenziale.

MARCELLO BUZZOLI

Novità librarie

LA « VIE DU RAIL », con una iniziativa che ha suscitato il più vivo apprezzamento da parte dei bibliofili ferroviari, ha provveduto a far ristampare un prezioso libretto, « L'Orléans a tout vapeur » di Henri Haguet, pubblicato nel 1908 in occasione del 70° anniversario della fondazione della famosa compagnia ferroviaria francese. Particolarmente piacevole per lo stile, la grafica e l'impaginazione decisamente « inizio di secolo », il libro di Haguet è la storia della Compagnia d'Orléans che fu costituita in società anonima nel 1838 per l'esercizio ferroviario da Parigi a Orléans. Parallelamente a questa Società, embrione della futura grande Compagnia che nel 1908 esercitava oltre 7.000 km di linee, si svilupparono la Compagnie de chemins de fer d'Orléans à Bordeaux, La Compagnie du chemin de fer de Tour à Nantes e la Compagnie des chemins de fer du Centre con le linee da Vierzon a Saincaize e da Vierzon a Limoges. Il 24 agosto 1852 queste Compagnie si fusero sotto il nome della più antica tra di esse: la « Compagnie d'Orléans ».

Il libro, il cui prezzo di vendita e spedizione per l'Italia è di 32 franchi, può essere richiesto con vaglia internazionale direttamente a « La Vie du Rail », 11, rue de Milan, 75440 Paris CEDEX 09.

Il geniale Weber

Di un compositore di fama si preferisce apprezzare la « precocità » anziché deprecarne la fine prematura. Mi pare di aver già detto in questa rubrica che la precocità è insita nel grande musicista: è un fatto naturale e non deve sorprendere. Difficile è darsi ragione del perché molti grandi abbiano avuto vita breve (il genio brucia l'esistenza?) e consideriamo il fatto con rammarico consapevoli di ciò che hanno saputo creare nella tarda età quei grandi che hanno avuto la ventura di arrivarci. Hanno avuto vita breve, tanto per citarne alcuni, Mozart, Chopin, Mendelssohn, Bellini, Weber.

E proprio di quest'ultimo vorrei parlare, stroncato dal male del secolo, a poco meno di quarant'anni. Me ne dà l'occasione l'ascolto del suo Grande concerto per piano e orchestra in do maggiore, inciso dalla Turnabout sul disco TV S 34406, concerto che considero il ritratto sonoro dell'autore.

La vita di Weber si svolge fra il classicismo del tardo '700 e il romanticismo del primo '800, risentendo l'influenza di entrambi, ma è improntata da una personalità inconfondibile. Una personalità che risente certo della dilettantistica formazione giovanile, ma sviluppata grazie all'innato amore per la musica ed in virtù di un talento ereditario, con un senso aristocratico di fare musica (chissà perché, ma mi viene spontaneo l'accostamento, per taluni forse blasfemo, con Cole Porter, il canzonettista americano degli anni '20). Personalità permeata di eleganza, buongusto, intelligenza che comincia a esprimere « l'aspirazione musicale del pensiero romantico » senza tuttavia lasciarsi travolgere da depressioni allucinanti ma con espressioni che saranno poi degli Chopin, degli Schumann e dei Mendelssohn.

Nel gran concerto tutto ciò che vado dicendo lo si sente. Tonalità (do magg.) e la spartizione (allegro-adagio-presto) sono ancora della tradizione classica. L'allegro prende l'avvio alla maniera di molti concerti di Mozart: attacco orchestrale seguito quasi subito dal piano che, dopo alcune battute introduttive, enuncia il tema seguito da scale e arpeggi dove frequenti si odono sequenze di terze, di clementiana memoria. La concertazione fra piano e orchestra è brillante con interventi orchestrali che ci ricordano il Weber grande operista, l'innovatore della lirica in chiave germanica. Al passaggio in minore, pervaso da accenti chopiniani (ma Chopin deve ancora venire), dopo un intervento festoso dei fiati, ricompare il tema in forma di sonatina alla Mozart. Ma Mozart è dimenticato nel finale che è tutto weberiano.

Stupendo l'adagio che rammenta l'adagio del 3° concerto di Beethoven, pur con originalità di contenuto. E dico poco!... Brano profondo e drammatico ma senza enfasi; elegantissimo.

Nel presto, siamo in pieno romanticismo con spunti brahmsiani (ma anche Brahms verrà dopo). La pianista Maria Littauer, ungherese, non è una consumata concertista, ma ciò, forse, è bene. Spontaneità, freschezza, impegno, generosità ce la fanno apprezzare, qualità non sempre presenti in certi consumati concertisti, talora ormai decrepiti. L'orchestra sinfonica di Amburgo diretta da Köhler accentua gli aspetti operistici della partitura.

GIANFRANCO ANGELERI

Live '78

Ormai come ogni Natale, quasi fosse la strenna che la musica leggera italiana offre ai suoi appassionati, entra nei negozi di dischi l'album nuovo di Mina. « Mina live '78 » è il titolo di questo disco interamente registrato dal vivo durante un concerto tenuto il 23 agosto 1978 alla Bussoladomani e composto di venti brani di cui soltanto uno inedito. Fra un'esplosione e l'altra di entusiasmo si riconoscono, fra gli altri, « Stayin' alive » dei fratelli Gibb, « Emozioni », « Ancora tu », « Sì, viaggiare » e « I giardini di marzo » di Lucio Battisti, « Margherita » di Riccardo Cocciante, « E poi... » di Shel Shapiro e ancora « El porompompero », « Città vuota », « Lacreme napulitane », « We are the champions » tanto per citare le prime canzoni che tornano alla memoria. Inutile sottolineare la grandezza di Mina che qui conferma di essere la più grande ed incontrastata interprete italiana. Molto bella la copertina del long playing e c'è da ricordare che l'album è corredato da un bellissimo volumetto di fotografie del concerto stesso.

Il disco porta, ovviamente, l'etichetta PDU.

E' il momento della musica francese che dopo un lungo silenzio si riaffaccia sul mercato mondiale anche con ottimi risultati. Esce in questi giorni un 45 giri di Catherine Bardin, il primo pubblicato in Italia, composto di due brani simpatici ed accattivanti: « Si tu savais » e « Les filles d'aujourd'hui ».

PAOLO MAGLIOZZI

Sogni premonitori e voci dell'aldilà

MOGLIE di ferroviere interessata alla sua rubrica, amo in lei la cieca fiducia nelle persone che le scrivono e confido che crederà anche a me. Ho perso da poco la mia seconda mamma, alla quale ero molto affezionata; molti mesi prima ho vissuto in vari sogni la sua malattia, così come poi si è svolta, giorno dopo giorno. Nell'ultimo sogno ho visto la mia vera mamma che mi parlava, ma io non sentivo alcun suono uscire dalla sua bocca. Ebbene la seconda mamma era stata in ultimo colpita da paralisi, con perdita della parola. Vorrei tanto riudire la sua voce. Lei crede alla signora Gabriella Alvisi che asserisce di parlare con l'aldilà? E' vero che potrebbe essere il diavolo? Cattolica praticante, credo nel diavolo e ne ho paura. Qui a Bari c'è chi fa questi esperimenti, ma esito ad avvicinarli. Qual è il suo pensiero al riguardo? Non è la prima volta che io in sogno veda e preveda, mentre non mi riesce il «gioco del piattino».

Rina Mancini, Bari

Gentile signora Rina, la sua lettera mi ha toccato e provo piacere a risponderle, proprio per quella fiducia che lei dice io provo nei confronti di chi mi scrive. E perché non dovrei? Dialogo con i lettori di « Voci » perché credo che la sincerità debba essere il denominatore comune di ogni rapporto umano (sarò un idealista fuori del mondo, ma mi ci trovo bene). L'uomo è ancora « questo sconosciuto » e le sue possibilità non sono state sondate neppure in superficie, per cui sono profondamente convinto che ogni esperienza umana vada presa sul serio, quando sul serio essa venga narrata e confidata, proprio come tentativo di comprensione del grande mistero della più grande creatura che Dio abbia fatto sulla terra.

Lei mi racconta due esperienze oniriche sulla cui realtà io non dubito, vivendo io in contatto frequente con persone che mi raccontano episodi consimili e dei quali, ormai, sono fermamente convinto.

Certi stati come il sonno, il sogno, il dormiveglia, l'ipnosi, la trance, ecc., non sono altro che una miniera di esperienze come la sua e, pur essendo soggettive ed irripetibili, le trovo attendibili tanto quanto può esserlo un esperimento di laboratorio fatto nelle più rigorose condizioni metodologiche.

Persone come lei vivono in una « dimensione » vitale ed esistenziale durante la quale il sogno o la visione premonitoria (specie se si tratta di persone care ed intensamente amate) vengono quasi ad essere reali ed intimamente connotati con l'essere, per cui l'eccezione sarebbe che esse non si verificassero. E' però molto difficile che sia possibile riudire la voce dei defunti. Circa le « voci » paranormali registrate su nastro non ho dubbi: di voci realmente si tratta; ma quello che mi è molto difficile credere è che dette voci provengano *realmente* dall'aldilà.

La mia natura razionale non mi porta ancora a questa certezza, come invece è successo alla signora Alvisi: ciò che sento sono sicuramente voci, ma non posso ancora affermarne la provenienza con certezza. Credo anch'io in Dio e nel diavolo, ma non è certo l'esistenza di queste due Essenze, il bene ed il male, possa essere dimostrata da un mezzuccio, come un registratore e relativo nastro, o con un piattino od un bicchierino. La questione è tutta qui: c'è chi crede di essere nel giusto dicendo che le voci provengono dall'aldilà, da Dio o dal diavolo, e c'è chi ancora non ci crede volendoci « vedere chiaro »; io appartengo alla seconda schiera e resto in attesa di conferme. Ma non arrivo a dire che gli altri sbagliano a credere in ciò che credono.

Lei intanto, se vi si sente portata, si accosti al fenomeno con onestà, senza timori e senza remore di carattere fideistico-religioso. Con la sua intelligenza e col suo raziocinio, ma soprattutto con grande serenità ed umiltà, indaghi, osservi, provi e cerchi delle conferme: solo così potrà dire di avere affrontato il problema per risolverlo. La risposta sta in lei e solo lei potrà trovarla positiva o negativa; non voglio che il mio pensiero la fuorvii o la confonda perché, lo ripeto, è lei che deve formarsi un'opinione ed una convinzione. Io credo nell'uomo e nelle sue dimensioni ancora ignorate e non approfondite, per cui penso che le voci provengano dall'uomo. Ma sono pronto, di fronte all'evidenza dei fatti — ripeto, dei fatti — anche a ricredermi ed a riconoscere onestamente di aver sbagliato. Per ora le cose non soddisfano questa esigenza e credo di essere nel giusto a continuare a pensarla come la penso.

MASSIMO INARDI

Il racconto secondo classificato al concorso "Penna d'oro ferroviaria 1978"

Della malattia e susseguente morte di una piccola città

Elenco delle ultime cose ivi accadute

di BALILLA BELTRAME

GLI OCCHI dell'uomo in coma da molti giorni, cominciarono a roteare come per cercare qualcosa o qualcuno nella stanza. La bocca si muoveva ma non usciva suono, solo un respiro affannoso. Poi il corpo ebbe un sussulto ed il letto di ferro tremò. A quel rumore, il Sindaco diresse gli occhi verso il malato. Era seduto su una poltrona e s'era appisolato con la testa all'indietro e la bocca aperta. Nella mano stringeva un fazzoletto bianco piegato più volte, che gli serviva per attenuare il rumore, comprimendolo sulla bocca, dei frequenti colpi di tosse grassa.

Anche il Segretario comunale in piedi vicino alla finestra, intento ad asciugarsi il sudore del collo, si volse di scatto quando il letto vibrò tutto.

I due attesero in silenzio e un attimo dopo che l'infermo ebbe esalato l'ultimo dei tre respiri, gli occhi del Segretario comunale, un uomo smilzo, un po' calvo con il volto perennemente mal rasato, si incontrarono con quelli del Sindaco, calvo, sciupato, dall'aspetto malaticcio.

Allora, con un sospiro di sollievo il Segretario trasse dal taschino la penna e scrisse su un taccuino: nome e cognome, anni, malattia e, guardando l'orologio, il momento del decesso dell'uomo. Nel contempo, il Sindaco con gesti lenti, fermandosi ogni tanto per tossire ormai senza ritegno, serrava tutte le finestre, chiudeva il rubinetto del gas, apriva il circuito della forza motrice con consumata abilità. Usciti che furono sulla strada, si apprestarono a dar corso all'Ordinanza Comunale n. 2835. Nel caso specifico, il comma tre. Chiusero infatti il portone a chiave, con uno spago il Segretario legò tra loro le due "bussarelle", applicò un piombo ai due estremi del filo e con una pinza dilatò il sigillo con la dicitura: « Comune di... O.C. 2835 ». Lo sforzo per stringere la pinza gli provocò difficoltà respiratorie e dovette fermarsi per prendere fiato. Il piombo lucido rimase qualche secondo a dondolare mentre i due si allontanavano diretti alla Residenza Comunale. Spirava un leggero vento basso, il sole a picco scaldava i muri di mattoni della Città arroventando l'aria come avveniva da sempre in questo luogo, nel mese di agosto. Un sacchetto di plastica pieno di vento rotolava sul selciato senza rumore. I due, dai vicoli di Sant'Agata, passando dietro il Collegio "Gentile", attraversarono il tunnel che passa sotto Castel vecchio. Avvolto nell'oscurità di quel posto, al Sindaco apparve nella mente, nitido, il ricordo della tempestosa seduta del Consiglio Comunale, quando fu decisa l'apertura del traforo. « Non tutti erano d'accordo di collegare Piazza bassa e la Pisana con 280 metri di galleria. Gli oppositori (TCI, TD, TSI) sostenevano che la "direttissima" avrebbe ucciso il florido commercio dei vicoli; i difensori del progetto (TRI, TSDI, "Indipendenti Sempre" e il Comitato "Si salvi chi può") affermavano che se non si voleva far morire il Centro Storico nei prossimi anni, occorreva un passaggio diretto e agevole fra la nuova Città, già tutta sul pianoro di Santa Maria, e la vecchia ».

Ritornati alla luce all'inizio di via Ramelli e giunti all'incrocio del Corso, i due uomini lo risalirono. Sulla Piazza alta il pavimento in porfido era pieno di crepe; la fontana "sturinalto", ricoperta d'erbacce gonfie di acqua e spaccata in più punti. Dal portone centrale si diressero verso gli uffici del Governo al piano nobile. Il Segretario con gesti lenti rimosse la bandiera bianca e rossa esposta sul balcone, avvolgendola intorno all'asta, come aveva fatto per tanti anni dopo ogni ricorrenza importante per la Città. Questa sarebbe stata l'ultima volta.

Il Sindaco intanto, in una apposita valigetta sistemava con cura i sigilli, i timbri e la Magna Carta Comunale del milleduecento. In un astuccio nero, foderato di velluto rosso, erano già pronte le chiavi della Città.

Con la bandiera avvolta, il Segretario entrò nella Sala Consiliare (trasformata di recente in Sala del Trono e drappeggiata di velluti rossi e oro) e su un voluminoso libro aperto trascrisse velocemente le generalità dell'ultimo cittadino defunto; tracciò poi una riga in fondo all'elenco e scrisse il numero diciannovemilasettecentottantacinque. Lasciò la penna rotolare in mezzo alla pagina dopo aver scritto in maiuscolo "amen". Null'altro rimaneva da fare in quel luogo: solo applicare il comma tre bis dell'O.C. n. 2835. Uscirono dalla Residenza Comunale e si avviarono in silenzio un poco tristi (negozi chiusi, insegne spente, piccioni comunali, emigrati) verso la Porta del Piano. Per la salita del Seminario vecchio dovettero fermarsi più volte a causa dei loro disturbi fisici. Il Segretario si meravigliò un poco quando il Sindaco improvvisamente dovette urinare. Appoggiato con una mano al muro, curvo per il dolore che gli procurava la funzione, guardava il rivolo scendere vertiginosamente, sulla strada come un serpente, per scomparire in una crepa in fondo alla salita.

Strada facendo, mentalmente, il Segretario ripassava (deformazione professionale) tutte le operazioni eseguite in precedenza, previste dal primo comma dell'O.C., per il timore di averne dimenticata qualcuna. "Rubinetto generale acqua potabile: chiuso. Paratia generale fogne: aperta. Innesco automatico derattizzazione con radiazioni al cobalto: inserito. Chiavi di tutti gli uffici pubblici: piombate negli appositi quadri. Generatore d'emergenza corrente elettrica: disattivato e la chiave depositata in cassaforte. Interruttore illuminazione pubblica e pompe acqua: disinseriti. Impianto elettrico del terminal anagrafe tributaria: disattivato. Corrente continua degli Orologi cittadini e della Torre Civica: disattivata centralina alle ore 12 precise, come da raccomandazione dell'ultimo Consiglio Comunale". L'ultimo Consiglio Comunale... il Segretario ebbe un brivido a quel ricordo. "Dopo aver fatto l'appello dei Consiglieri egli comunicò al Sindaco che lui era solo presente e che per tanto, visti gli articoli di Legge tal dei tali, la seduta non poteva essere aperta. Allora il Sindaco con fare solenne chiese a lui: Semplice Segretario Comunale (S.S.C. non era S.C.G. ossia Segr. Com. Gen.: gli era andato male il concorso) di proclamarlo Governatore della Città. Alla richiesta del Sindaco il Segretario rimase un momentino perplesso: la Storia lo guardava severa! ma, consultando il codice di Diritto d'Emergenza, scoprì un articolo che contemplava questa situazione "storica" e poté farlo. Lo articolo, per la cronaca, terminava in questo modo:« ... (omissis) il Governatore dopo la nomina, riveste la fascia tricolore fregiata in oro, con quercia e olivo incrociati. Può altresì usare il verbo "noi" (sic) nei rapporti con il Popolo ». A questo punto il Segretario si commosse. Fu in quell'occasione che venne promosso dal Governatore: Esse, Ci, Gi, sul campo! Un boato sordo fece tremare la terra e scosse anche i ricordi nella testa del Segretario. Proveniva dalla parte del Borgo: erano case che crollavano. Strade deserte, portoni chiusi e piombati; sempre più spesso incontravano grosse crepe sul selciato; tegole rotte e calcinacci ovunque. Le chiese, per espresso desiderio (messo a verbale) del Consiglio Comunale, erano rimaste aperte ed i massicci portoni di noce, rimossi e collocati a terra.

Sui muri erano ancora attaccati, sbiaditi ma visibili, i manifesti bianchi e rossi del Comune nei quali si riportava: « Noi Sindaco, Governatore della Città. Decano dei Consiglieri comunali. Assessore Anziano. Capo Ripartizione servizi demografici. Capo del personale. Capo delle Commissioni Comunali. Capo ufficio elettorale. Capo delle Circoscrizioni, abbiamo deciso di ripristinare, con apposito regolamento, l'uso dei portoni chiodati nelle quattro porte della Città ». Firmato ecc. ecc. Dal giorno dell'entrata in vigore dell'Ordinanza fino a quando la Città non ebbe più nessun abitante, trascorsero 17 anni.

I due giunsero alla Porta del Piano. Fuori le mura appoggiarono le loro cose e si apprestarono a chiudere la Città. Il Sindaco ebbe un attacco di tosse catarrosa e il Segretario con il viso bluastro, respirava a stento mentre serrava il chiavistello bloccato con uno scatto dal lucchetto gigante. Con cilindro nero, abito da cerimonia e guanti bianchi, fascia tricolore con fregi in oro, il Sindaco con volto serio, pervaso da mesta serenità come uno che sa di aver fatto fino in fondo il suo dovere e ne va fiero, aprì l'astuccio delle chiavi, prese quella con la dicitura "ingresso est" e la fece girare otto volte nel lucchetto gigante. Il Segretario sull'attenti a capo scoperto, lievemente commosso, guardava i gesti del Sindaco. Con la mano sinistra reggeva la bandiera avvolta. Un leggero vento dei Monticelli gli alzava i radi capelli.

Riposta la chiave, i due uomini si accinsero a dar corso all'ultimo comma dell'ociduеottotrecinque. Il Segretario infilò lo spago negli appositi occhielli del portone; il Sindaco introdusse il piombo e fece i nodi; l'altro con sforzo sovrumano strinse la pinza, quasi le tempie scoppiavano!

I due si guardarono intorno per assicurarsi che tutto fosse in ordine e si avviarono verso Santa Maria Maddalena, strada per Roma. Ma, fatti pochi passi, il Sindaco trattenne per un braccio il Segretario che girò la testa di scatto con sguardo interrogativo. L'altro fece un cenno per indicare qualcosa a sinistra. Il Segretario annuì ed entrambi si diressero verso il giardino pubblico, che è a ridosso delle mura castellane, sostando ai margini a guardare il prato pieno di fiori bianchi e rossi. Entrarono poi nel recinto di filo spinato osservando in alto gli ippocastani. I frondosi alberi erano stracarichi di una specie di mele, mele bitorzolute, colorate, grosse come meloni. Intenti ad osservare quella stranezza vegetale i due uomini non si avvedevano che gruppi di gnomi, per nulla intimoriti dalla loro presenza, giocavano a rincorrersi in mezzo ai fiori. Un dinosauro intento a mangiucchiare bacche di tiglio cadute sul prato, alzò mansueto il lungo collo per guardare gli uomini.

Negli ultimi anni il giardino pubblico, un tempo orgoglio della Città, era rimasto completamente abbandonato a se stesso. La vegetazione, dopo la fuga della popolazione avvenuta con i primi crolli degli edifici, si era moltiplicata a dismisura. Rami e radici possenti come tentacoli di piovra, avevano attaccato le mura disintegrandole in più punti. Alcune radici giganti si erano infilate sotto le case vicine sollevandole dal suolo e inclinandole di circa un metro. Nella ex Caserma Spacca, grosse lesioni si erano aperte sui muri rovinando i preziosi affreschi restaurati. Era accaduto insomma, come nelle altre parti della Città. In sostanza, così riportavano i giornali di tutto il mondo, i vegetali si erano ribellati all'ordine precostituito della natura. Nel corso degli anni, alberi, arbusti, rampicanti, piante grasse, tuberi e sempreverdi di dimensione innaturali, mostruose, avevano invaso, giorno dopo giorno, la Città distruggendola lentamente nel modo e con la tecnica tipica degli esseri vegetali.

Non si può concludere fedelmente una cronaca se non si riportano anche quei fatti ritenuti marginali, che non troverebbero posto nelle pagine della Storia.

« Nei paesi limitrofi la gente racconta questo. Il Botanico Ponti, attento osservatore dello stranissimo fenomeno, ha di recente previsto la fine della Città per il prossimo inverno. La sua tesi è avvalorata dal fatto che un gigantesco ceppo di edera affonda le sue radici nel profondo sottosuolo della Città succhiando tutta la linfa che da millenni s'è formata sotto di essa con la decomposizione dei suoi abitanti. Si dà per certo che gli occhi di alcuni rami di edera provenienti dalla parte del Piano, si incontreranno, secondo il Ponti, con altri tentacoli provenienti dalla parte del Borgo per stringere così la Città nella stretta finale. Per calcolare la velocità di avanzamento degli occhi dell'edera, il Botanico fece mesi or sono, alcune ispezioni nel sottosuolo attraverso il condotto fognario. In una di queste visite il suo assistente tecnico, il rag. cap. De Feo, vide uscire da un tombino ed allontanarsi verso la Serraloggia due strani individui ricoperti di pelli di ratto.

Leggende erano state tramandate dai vecchi circa l'esistenza nel sottosuolo della Città di due esseri viventi: Igaloo e Lumornia considerati da qualcuno l'anima che ogni città ha nelle sue viscere quando nasce. Riporta un giornale nella cronaca locale che il rag. cap. De Feo tentò di accennare la cosa al Botanico e che questi liquidò la storia con il verbo "pirla" (sic!) ». Ecco l'ultimo fatto accaduto dopo la partenza dei due uomini.

Non appena i due si furono allontanati fino a scomparire dietro la curva delle Cartiere, una specie di sommesso, lunghissimo sibilo percorse tutto il giardino. Allora migliaia e migliaia di gnomi senza peso specifico, vestiti di petali, salirono sulle mura diroccate e guardarono curiosi la Città abbandonata. Uno di loro — non era il capo — con un balzo superò le macerie e sul ritmo del saltarello, accompagnandosi con un flauto ricavato dallo stelo di spiga di grano, si incamminò spavaldo. La Città finalmente era tutta sua.

Marmotte nei piazzali FS

PITTORESCA, davvero pittoresca, la denominazione di "marmotte" assegnata in passato, e tuttora valida, a determinati congegni di segnalazione in uso nelle F.S.

Il nostro **Regolamento sui segnali** riporta questa definizione, e lo fa tra parentesi, quasi noticina di trascurabile significato; precisa poi che si tratta di segnali bassi « costituiti da fanali girevoli che hanno due facce, disposte ad angolo retto fra loro, dipinte l'una a strisce diagonali di colore bianco e nero e l'altra in bianco con filettatura di colore nero ». Nulla si aggiunge per fare in modo che il lettore possa comprendere le ragioni di tale attributo, ma ben si intende che il compito di un regolamento ferroviario non è certo quello di soddisfare curiosità di questo genere.

Opportunamente connesse con i deviatoi, in maniera che la manovra degli scambi ne comporti la simultanea rotazione attorno ad un asse verticale, le "marmotte" (che bisogna aver cura di non confondere con gli altri segnali bassi esistenti, quelli di tipo luminoso), rendono più agevole lo svolgimento dei servizi di manovra negli impianti di grossa e media importanza che ne sono provvisti, assumendo, all'occorrenza, aspetto di via libera (faccia bianca filettata in nero / e di notte: luce bianco-lattea) o di via impedita (faccia con strisce diagonali / e di notte: luce violetta).

Come i rimanenti segnali fissi, le "marmotte" sono collegate con l'apparato centrale di manovra, che ne ripete i simboli e le indicazioni fornite su un "quadro luminoso". Con congettura abbastanza verosimile possiamo ritenere che la scelta del termine "marmotta", di cui si hanno testimonianze anche in **Bollettini Ufficiali** di circa cinquanta anni fa, sia stata a suo tempo suggerita dalla singolare analogia fra il segnale e la marmotta roditore di montagna.

Una prima affinità, alquanto intuitiva, è quella che riguarda la quasi identica dimensione fra il segnale e la marmotta propriamente detta: il segnale ha altezza limitata rispetto al piano della rotaia, normalmente compresa fra i 60 ed i 70 cm.; la marmotta, di cui il segnale richiama il tipico e frequente drizzarsi sugli arti posteriori (e questa pare un'altra non dubbia rassomiglianza), non supera i 75 cm.; cosicché Gianni Papini nel volume **Di parola in parola** (edizione ERI - Torino, 1970) ha argomentato che l'uso del nome "marmotta" avrebbe tratto origine « dal fatto che questo segnale è piccolo, basso, all'altezza del binario... ».

E' comunque utile osservare che la denominazione di "marmotta" sembra dovuta, con maggior fondamento, alla caratteristica di segnale "girevole": la marmotta, animale alquanto pigro, sta volentieri immobile, ma è capace di eseguire mosse fulminee, così repentine quali sono appunto le rotazioni delle "marmotte" F.S.; inoltre è evidente che se tale nome dovesse unicamente dipendere dalla modesta dimensione del segnale, sarebbe del tutto giustificato definire "marmotte" anche i segnali bassi luminosi sopra accennati, che analogamente hanno piccola dimensione.

CARMELO NERI

ITALIA

Il giorno 8 novembre le Poste italiane hanno emesso due francobolli della serie ordinaria "SANTO NATALE".
Le vignette riproducono ciascuna un particolare di un'opera del GIORGIONE.
Per il valore da L. 80, la PALA di Castelfranco Veneto.
Per il valore da L. 120, L'ADORAZIONE DEI MAGI conservata alla National Gallery di Londra.
TIRATURA: dieci milioni di esemplari per ciascun valore.

Il giorno 26 novembre è stata emessa la consueta annuale serie celebrativa della GIORNATA DEL FRANCOBOLLO.
Siamo arrivati alla XX emissione che per il 1978 è stata dedicata al tema dell'EUROPA UNITA.
I disegni scelti sono quelli di Silvia Colazilli della Scuola Media Statale "Giovanni Chiarini" di Chieti, di Grazia Gazzari della Scuola Media Statale "Jacopo da Volterra" di Volterra e di Pierriccardo Porceddu della Scuola Media Statale "Michelangelo" di Bari.
La tiratura dei tre francobolli, tutti del facciale di L. 120, è di dieci milioni di pezzi.

Il giorno 4 dicembre è stato emesso il famoso francobollo da Lire 5.000 facente parte di una serie definita "ALTI VALORI". Questo francobollo sarà utilizzato per la spedizione di raccomandate e di pacchi postali all'estero.

POSTE VATICANE

Si parlava da molto tempo della serie dedicata al Pontificato di GIOVANNI PAOLO I conservata gelosamente nelle casseforti del Vaticano, ma l'Ufficio Filatelico non ha mai ammesso l'esistenza di questa serie. Finalmente il comunicato del 10 novembre.
La serie è stata emessa il giorno 11 dicembre ed è composta da

quattro valori per un importo complessivo di L. 790.
Il valore da L. 70 raffigura il Papa seduto in trono, il valore da L. 120 il Papa sorridente, quello da L. 250 mentre passeggia nei giardini vaticani e quello da L. 350 mentre benedice.
TIRATURA: 1.450.000 serie complete.

SAN MARINO

Le Poste sammarinesi chiudono il 1978 con la emissione di due serie: una dedicata al NATALE e composta da tre valori per i quali sono state utilizzate tre composizioni grafiche allegoriche basate sui simboli natalizi più popolari. I tre francobolli hanno il facciale di L. 10, L. 120 e L. 170. L'altra vuole celebrare il 30° anniversario della dichiarazione universale dei DIRITTI DELL'UOMO, ed è composta da un solo valore da L. 200.

L'allegoria rappresentata nel francobollo è opera del pittore Renato Guttuso.
Le due serie della tiratura di 750.000 ciascuna sono state emesse il giorno 10-12-1978.

MANIFESTAZIONI FILATELICHE A CARATTERE FERROVIARIO

Dal 26 al 28 novembre si è tenuta a Messina la 2ª Mostra Intercompartimentale F.S. di Filatelia e Numismatica. La Manifestazione patrocinata dal Ministro Colombo ha avuto un lusinghiero successo. Ai colleghi del Circolo Filatelico del D.L.F. di Messina che hanno organizzato la Mostra le nostre congratulazioni.
Il giorno 3 dicembre, presso la palazzina di rappresentanza della Stazione di FIRENZE si è svolta una Manifestazione Filatelica per ricordare il 130° anniversario della inaugurazione della Ferrovia FIRENZE-LIVORNO. In quella occasione è stato utilizzato uno speciale annullo.

SEBASTIANO DI MAURO

L'orologio dei romani

NELLA nostra epoca l'orologio è diventato ormai un accessorio indispensabile e, quindi, molto comune, tanto che averne uno non è più un privilegio di pochi e controllare l'ora è un atto così facile e abitudinario che a volte ne proviamo quasi un senso di fastidio. Se invece andiamo indietro negli anni ci accorgiamo allora che i mezzi per misurare lo scorrere del tempo erano assai rari e il possederne uno indicava certamente un segno di prestigio. Anche se presso gli antichi popoli non veniva data eccessiva importanza al trascorrere del tempo, poiché si basavano soprattutto sull'alternanza del giorno e della notte e sul susseguirsi delle stagioni, fu sempre grande aspirazione di quei popoli escogitare sistemi per calcolarlo. Gli orologi a pendolo e a molla, quelli cioè che si servono del caratteristico gioco di rotelle dentate a voi sicuramente ben noto, furono inventati solo verso la fine del Medio Evo; i Romani dovevano contentarsi di sistemi primitivi e poco precisi, ragion per cui potevano calcolare il giorno in maniera molto approssimativa. L'ora dei Romani non era come la nostra di 60 minuti primi, che divide la giornata in 24 parti uguali, ma era una suddivisione in 12 parti del giorno di luce, con il risultato pratico che le ore d'estate erano più lunghe di quelle dell'inverno quando il periodo di luce è più breve. A quel tempo per sapere il momento della giornata il sistema più diffuso e normale era quello di osservare la posizione del sole, cosa non sempre possibile a causa delle condizioni del tempo! Esistevano, però, degli strumenti che potremmo definire orologi: quello « a sole », il *solarium*, e quello « ad acqua », la *clepsydra*. Il primo orologio a sole, più noto comunemente come meridiana, fu portato a Roma da Catania al tempo della prima guerra punica, nel 250 circa prima di Cristo, ma dovettero passare quasi 100 anni perché questa meridiana venisse adattata all'ora di Roma. D'allora in poi l'uso delle meridiane si venne sempre più diffondendo, tanto che la loro sorveglianza era affidata nientemeno che ai Censori. La meridiana consisteva di una tavola di marmo semicircolare suddivisa in settori su cui si proiettava l'ombra di un indicatore di metallo infisso al centro, ombra che, spostandosi in relazione alla posizione del sole, indicava l'ora sul corrispondente settore. E' stato accertato che i Romani possedevano anche meridiane portatili da viaggio. La clessidra, l'orologio « ad acqua », venne introdotto a Roma più tardi, all'incirca 150 anni a.C.; consisteva di due ampolle di vetro coniche, intercomunicanti ai vertici per mezzo di uno strettissimo orifizio da cui il liquido (o sabbia) passava lentamente. Le clessidre erano di due tipi, quelle che servivano a misurare un determinato periodo di tempo, quanto cioè ne impiegava il liquido a passare da una parte all'altra della clessidra, e quelle, più perfezionate, che consentivano di misurare le ore decorse mediante una scala graduata incisa sui recipienti.

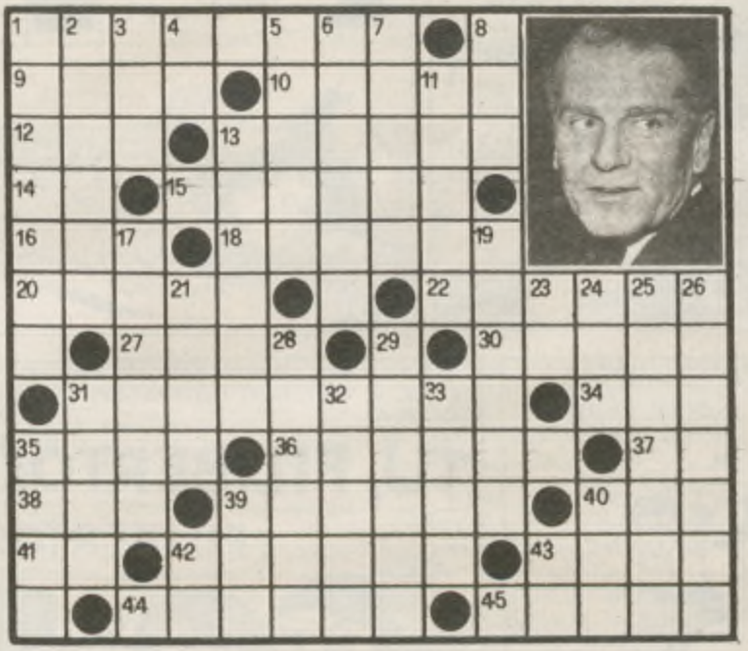
Libri per voi

Il movimento operaio, di Pietro Riccabone, Editrice La Scuola, Brescia, Collana "Il segno dell'uomo", pp. 192, L. 3.200 - Il movimento operaio costituisce un aspetto tra i più rilevanti della storia della nostra civiltà e quindi non se ne può ignorare la portata. Il libro offre una serie di documenti commentati e seguiti da un insieme di proposte di riflessione, che corrispondono ad altrettanti flash sui momenti più significativi della storia di quel movimento. Pregio notevole del volume è l'assoluta obiettività .(Età: 13-15 anni).

Pellirosse: fine di un popolo?, di Antonio Fruttu, Editrice La Scuola, stessa Collana, pp. 160, L. 2.000 - L'opera parte da un panorama sulle grandi culture precolombiane per passare alla storia dei primi rapporti delle popolazioni indigene con gli europei, su su fino alla conquista dell'Ovest e alle guerre di frontiera, fino al tragico epilogo del massacro di Wounded Knee. (Età: 12-15 anni).

Il grande Verdi, di Bruno Paltrinieri, Editrice Le Stelle, Collana "Scrittori moderni per la scuola", Milano, L. 2.500 - E' la storia della nascita di un amore, quello di Verdi per la musica, e del consolidarsi di una vera vocazione attraverso soddisfazioni e fatiche, crisi e delusioni, fino al primo grande successo ottenuto col "Nabucco". Libro che si legge con vivo piacere. (Età: 9-12 anni).

CRUCIVERBA *(di Salvatore Chiesa)*

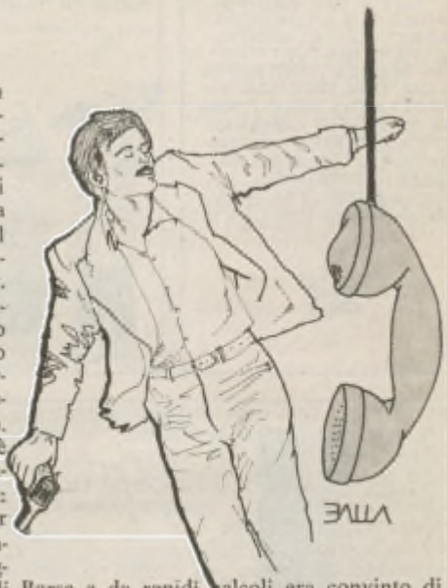


ORIZZONTALI: 1) Il nome del grande attore inglese in foto. 9) Bagna Firenze. 10) Mitico re dei Locresi di Opunte. 12) Varietà di cipresso. 13) Nell'antichità era sede principale del culto di Afrodite. 14) Le ultime di posto. 15) Il libro sacro dei Maomettani. 16) Il nome della Miranda. 18) Cittadina in prov. di Bolzano. 20) L'arte della fattucchiera. 22) Le casse dello Stato. 27) Soffia a Trieste. 30) Graticola. 31) Sogna sempre il suo principe azzurro. 34) Genero di Maometto. 35) Pasto serale. 36) Un nobile. 37) Quattro romani. 38) Pianta saponacea. 39) Con le sue frecce colpiva al cuore... 40) Gioielli. 41) La prima in musica. 42) Un accanito fumatore invernale... 43) Se ne dà molte il borioso. 44) Comune in prov. di Milano. 45) Ha una antenna rotante.

VERTICALI: 1) Crosta lattea. 2) Ben ventilata. 3) Si cita con l'altra. 4) Lettera greca. 5) Catena montuosa della Francia. 6) Chiamare a giudizio. 7) La bella moglie di Menelao. 8) Un segnale galleggiante. 11) Famoso matematico greco dell'antichità. 13) Colei che tiene a battesimo un bambino. 17) Patria del pittore Moroni. 19) Strumento musicale. 21) La nona lettera dell'alfabeto greco. 23) Arezzo. 24) Malvagia. 25) Regione storica della penisola balcanica. 26) Il cognome del personaggio in foto. 28) La chiara dell'uovo. 29) Capoluogo del Piemonte. 31) Da solo non vale niente. 32) Serve se ha una punta... 33) Unisce due pezzi di spago. 35) Magistrato musulmano. 39) Uno che porta la sua croce... 40) Abbreviazione di ordine. 42) Caserta. 43) Iniziali di Aleardi.

QUIZ GIALLO

Alfred Taylor si è ucciso



L'avvocato Robert Fulton telefona al capitano Delly pregandolo di recarsi urgentemente a casa del notissimo finanziere Alfred Taylor: dice di essere sicuro che è successa una disgrazia. Il capitano e il legale arrivano contemporaneamente alla villa di Taylor. Si recano verso lo studio, immerso nell'oscurità, e dopo averne accesa la luce vedono Alfred Taylor che giace a terra: una ferita alla tempia destra e una rivoltella in mano. Il ricevitore del telefono è staccato e la comunicazione interrotta. Fulton così racconta: « Taylor mi ha chiamato per telefono. Estremamente eccitato mi ha detto che stava leggendo i listini delle principali Borse e da rapidi calcoli era convinto di essere completamente rovinato. Mi ha detto che la faceva finita una volta per tutte e infatti, con mio grande raccapriccio, ho sentito attraverso il telefono una detonazione... ». Sul piano della scrivania il capitano trova i listini di borsa e un foglio con dei conti. Ma due particolari non convincono Delly che, pertanto, accusa l'avvocato di omicidio. Quali sono questi due particolari?

Soluzione: Se Alfred Taylor si fosse suicidato mentre leggeva i listini di borsa e faceva dei conti, la luce dello studio sarebbe stata trovata accesa. Inoltre, poiché è stato il finanziere a chiamare per telefono l'avvocato — così ha detto, evidentemente mentendo, Fulton — la comunicazione, dato che il ricevitore, al momento del ritrovamento del cadavere era ancora staccato, non si sarebbe interrotta.

I MAIALI

Un contadino possiede 5 maiali e ne vuol portare 2 al mercato che pesino, insieme, 202 chili. Fra tutte le possibili pesate a due a due non riesce a trovare la combinazione voluta perché ottiene: 182 chili; 190; 192; 196; 198; 200; 206; 214; 216. Quanto pesa ciascun maiale?

RISPOSTA: I maiali pesano rispettivamente: Kg. 88, 94, 102, 104, 112.

ARITMETICA LETTERALE

A lettera uguale corrisponde numero uguale, compreso lo zero.

```
A B C D E +
  B F E F D =
-------------
D G G A F —
H F E I L =
-------------
  B C H H X
    E C B =
-------------
A C H D G H :
    B I H =
-------------
  E A L I
```

SOLUZIONE: A=4 - B=1 - C=7 - D=6 - E=2 - F=8 - G=0 - H=5 - I=9 - L=3.

PARTITA A CARTE

Pietro si vanta di essere un forte giocatore di carte e pertanto giocando con Luigi gli dà questo vantaggio: per ogni partita da lui vinta incasserà solo 500 lire mentre ne pagherà 1000 per ognuna di quelle perdute. Dopo 20 partite Luigi vince 500 lire. Quante partite hanno vinto rispettivamente Pietro e Luigi.

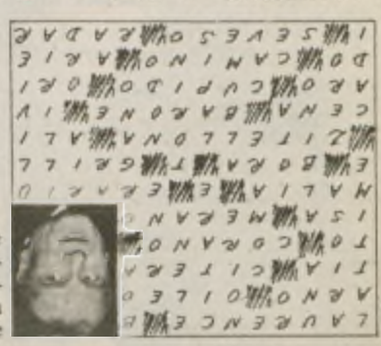
RISPOSTA: Pietro ne ha vinte 13 e Luigi 7.

CHI E' IL CANTANTE?

Le iniziali dei nomi dei seguenti personaggi formeranno il nome e il cognome di un noto cantante:

1 = ROVETTA; 2 = PIZZETTI; 3 = MEUCCI; 4 = GOGOL; 5 = BIXIO; 6 = ZANICCHI; 7 = RIVA; 8 = VERGANI; 9 = TRAMAGLINO; 10 = SCIESA; 11 = ROCCO; 12 = ARGENTO; 13 = BALBO.

SOLUZIONE: 1) Girolamo - 2) Ildebrando - 3) Antonio - 4) Nicola - 5) Nino - 6) Iva - 7) Mario - 8) Orio - 9) Renzo - 10) Amilcare - 11) Nereo - 12) Dario - 13) Italo. Il cantante: GIANNI MORANDI.



LA MIGLIORE DELL'ALTRA VOLTA

— Ha del fegato?
— Sì.
— Beh! Allora mi dia un bacio!

Tra le tante battute arrivate in redazione questa è stata giudicata la migliore. L'autore è il Sig. Luigi Ambrosi di Ceraino (VR), al quale inviamo un simpatico premio.

CRIS & GIANNI EFFESSEBI

di Joc e Kas

GIANNI, CRIS E I RAGAZZI DEL GRUPPO "FIDUCIA E SICUREZZA BABY" STANNO PARTENDO PER UNA "SETTIMANA BIANCA". PURTROPPO SARA' UNA VACANZA DI ADDIO. CRIS DEVE TORNARE IN SVEZIA E GIANNI SI TRASFERIRA' IN UNA ALTRA CITTA'. MA I RAGAZZI SPERANO DI RITROVARSI TUTTI INSIEME, APPENA POSSIBILE.

QUESTA SETTIMANA DI VACANZA DEVE ESSERE INDIMENTICABILE

E IL NOSTRO NON SARA' UN ADDIO MA UN ARRIVEDERCI

UN INCIDENTE IMPREVISTO...

EHI! RUBANO LE NOSTRE VALIGIE!

...E SUBITO INIZIA LA CACCIA AL LADRUNCOLO...

DA QUELLA PARTE!

...CHE SI E' GIA' PENTITO DEL SUO GESTO.

MAMMA MIA E ORA CHE MI SUCCEDERA'?

L'INSEGUIMENTO E' GIA' CONCLUSO...

AIUTO!

BRIO, NEVEDICK, BUONI!

GRRRR

GRRRR

...E ORA I RAGAZZI SCOPRONO CHE IL LADRO E' UN LORO COMPAGNO DI SCUOLA.

TU, FILIBERTO!

FILIBERTO!!

CRIS, GIANNI, NON MI FATE ARRESTARE.. SONO RIMASTO SOLO E NON HO NEMMENO IL NECESSARIO PER MANGIARE

I RAGAZZI SGOMENTI SI CONSULTANO...

CHE SI FA?

IO DICO CHE LO DOBBIAMO AIUTARE

MA E' UN LADRO!

...E OGNUNO DICE LA SUA.

AVANTI, LASCIAMOLO ANDARE

PERO' CI VORREBBE UNA LEZIONE

ERA LA PRIMA VOLTA, VE LO GIURO!

CRIS FA UNA PROPOSTA CHE NESSUNO SI ASPETTAVA.

SAPETE CHE VI DICO? PORTIAMO FILIBERTO CON NOI ALLA SETTIMANA BIANCA.

!?!?!

!?!?!

UNA BREVISSIMA DISCUSSIONE E TUTTI ORA SONO D'ACCORDO

MA SI, VIENI CON NOI FILIBERTO

VEDRAI CI DIVERTIREMO

NON PENSARE PIU' A QUELLO CHE E' SUCCESSO

GIRO TONDO PIZZI - PIO GIROTONDO DELL'ADDIO PER L'AMICO SFORTUNATO CHE E' GIA' STATO PERDONATO.

Francia

PARIGI: SI ESTENDE LA RETE REGIONALE

L'8 DICEMBRE dello scorso anno il Presidente Giscard d'Estaing ha aperto all'esercizio, guidando personalmente il treno inaugurale, tre nuovi tronchi della RER (Reseau Express Régional).
I tronchi in questione, pur avendo uno sviluppo complessivo di soli 17 km, conferiscono alla RER l'aspetto di una vera e propria rete e permettono di spostarsi tra le opposte periferie della capitale francese attraversandone il sottosuolo a 100 km/h. Infatti, il collegamento Auber-Nation (5,6 km) ha permesso di realizzare un'unica arteria (linea A) che collega St. Germain en Laye ad Ovest con Boissy St. Léger ad Est con un percorso di 45 km, attraversando in galleria il centro di Parigi. Il collegamento Luxembourg-Châtelet, lungo 2,6 km con due attraversamenti sottofluviali, ha permesso a sua volta di incorporare nella rete 36 km dell'ex linea di Sceaux (linea B). Infine, la diramazione di 8,6 km della linea A verso la futura città di Marne La Vallée, ha permesso di collegare col centro un altro importante settore della "banlieue".
La realizzazione della RER ebbe inizio nel 1938, con la trasformazione della linea di Sceaux, lunga 36 km, in metropolitana regionale. Un'altra tappa importante fu l'elettrificazione della linea di Vincennes, che divenne così il ramo orientale dell'attuale linea A. Il ramo occidentale della stessa, da Défense a St. Germain en Laye, fu attivato in tre fasi, dal 1970 al 1972, e richiese la costruzione di opere civili di rilevante impegno tecnico e finanziario per l'attraversamento del sottosuolo di Parigi.
La RER comprende 92 km di linee che dal centro di Parigi si irradiano nell'Ile de France, servendo con 57 stazioni una popolazione di 1.250.000 persone, residenti nella sua zona d'influenza.
La regione di Paris-Ile de France è una delle agglomerazioni più importanti del mondo, sia per l'entità della popolazione, valutabile in circa 10 milioni di persone, che per l'estensione. In essa si possono distinguere due zone. La più interna comprende Parigi ed una prima cintura di quartieri periferici, con un tessuto urbano praticamente continuo ed una popolazione di circa 6,4 milioni di abitanti. L'altra, esterna alla precedente, è caratterizzata da una densità demografica inferiore e comprende circa 3,5 milioni di persone. La regione ha visto rallentare la sua espansione demografica, ma è tuttora interessata da un progressivo trasferimento di popolazione verso i quartieri più esterni (banlieue). La vita economica, però, seguita a dipendere dal centro, poiché il 40 per cento degl'impiegati è concentrato a Parigi.
La Rete Regionale è stata concepita in funzione delle esigenze di mobilità di questa popolazione, che compie quotidianamente spostamenti casa-lavoro dell'ordine dei 20-30 km. Essa collega quindi la banlieue direttamente col centro di Parigi e permette di effettuare percorsi diametrali senza trasbordi. Essa consente, inoltre, mediante 7 stazioni di corrispondenza con la metropolitana e 3 di corrispondenza con la SNCF, di raggiungere praticamente dalla banlieue qualunque zona di Parigi e viceversa.
Con la RER la regione parigina è dotata di un sistema di trasporti articolato su tre livelli:
— l'autobus, che assicura un servizio d'apporto alla rete su rotaia;
— la metropolitana, che serve la zona più densamente urbanizzata e che viene progressivamente estesa verso l'esterno;
— la RER, che assicura collegamenti a carattere regionale.
Quest'ultima, a differenza della metropolitana, le cui stazioni distano tra loro 500-600 m, presenta stazioni ubicate ad intervalli di circa 2 km, che consentono velocità commerciali dell'ordine dei 50 km/h. Nel centro di Parigi le stazioni sono ancora più distanziate, con intervalli finanche di 4,5 km, essendo affidato alla metropolitana il compito di servire la zona in modo capillare.
Gli orari comprendono anche treni diretti, per consentire ai viaggiatori provenienti dalle stazioni più esterne di raggiungere rapidamente il centro. La potenzialità della Rete Regionale potrà elevarsi progressivamente fino a 40.000-50.000 viaggiatori per ora e per verso, valori quasi doppi di quelli della metropolitana. Già adesso circolano nelle ore di punta convogli di nove pezzi che possono accogliere circa 2.000 viaggiatori.
Le stazioni sono dimensionate per questi elevati volumi di traffico e risultano particolarmente curate sia nell'architettura che nella scelta dei materiali per gli arredi, cui si richiedono ad un tempo costi accettabili, elevata resistenza all'usura ed al danneggiamento ed un gradevole effetto estetico. I risultati ottenuti sono notevoli, sia dal punto di vista estetico che da quello funzionale, grazie

Un treno della rete regionale francese (RER). A destra, una stazione lungo i 17 chilometri sotterranei della RER, recentemente inaugurati da Giscard d'Estaing

anche al largo e ben studiato impiego di scale mobili e di ascensori che rendono agevoli i trasbordi con la metropolitana, con i treni SNCF e con la rete di superficie.
La vendita dei biglietti è assicurata in gran parte con distributori automatici ed il controllo dei titoli di viaggio avviene automaticamente all'ingresso, all'uscita e nelle corrispondenze con la metropolitana.
Le gallerie della RER sono ubicate ad una profondità di 25-30 m., in luogo degli 8-10 della metropolitana. Ciò è dovuto sia all' "ingombro" del sottosuolo parigino, dove gli itinerari migliori sono stati già sfruttati per la metropolitana, che all'esigenza di evitare taluni vincoli derivanti dalle fondazioni dei fabbricati. A tale profondità, infatti, è stato possibile adottare un tracciato indipendente da quello delle strade urbane, con raggi di curvatura maggiori di quelli normalmente usati nelle metropolitane, e più adatti alle esigenze di una ferrovia regionale.
I sistemi di scavo delle gallerie sono stati molteplici, scelti di volta in volta in funzione delle diverse situazioni del difficile sottosuolo parigino. Spesso si è fatto ricorso ad operazioni di consolidamento preventivo dei terreni e lunghi tratti di galleria sono stati scavati a "foro cieco", senza imporre soggezioni al traffico stradale, con l'impiego di moderne perforatrici rotanti.
Attualmente sono in corso importanti lavori per realizzare l'interconnessione tra la Rete Regionale e la rete "banlieue" delle Ferrovie Statali (SNCF). L'interconnessione avverrà attraverso tre stazioni: Gare du Nord, Gare de Lyon e Nanterre, e permetterà di collegare direttamente tra loro le periferie nord e sud, nord e sud-est, est ed ovest. Ciò imporrà di realizzare le necessarie opere nelle stazioni suddette e di attrezzare la tratta Châtelet-Gare de Lyon per un esercizio con treni, in ore di punta, ad intervalli di un minuto.
Il materiale rotabile dovrà poter circolare su linee elettrificate con tensioni diverse (corrente continua 1500 V sulla RER e sulla regione sud-est della SNCF e corrente alternata monofase 25 kV 50 Hz sulla regione nord della SNCF) e dotate di marciapiedi di stazione di tipi ed altezze differenti.
La realizzazione dell'interconnessione avverrà in tre fasi e si concluderà nel 1985.
Il parco del materiale rotabile RER comprende 148 motrici serie Z risalenti al 1938 a cui si sono aggiunti dal 1969 321 vetture MS 61 (216 motrici e 105 rimorchi) e nel 1977 altri 11 convogli di tre elementi ciascuno, sempre della serie MS 61. Nell'ottica dell'interconnessione la RATP e la SNCF hanno studiato un nuovo tipo di convoglio bicorrente, denominato MI 79, che potrà circolare indifferentemente su entrambe le reti. Circa 80 convogli di questo tipo, composti da 4 elementi ciascuno, verranno consegnati alla RATP tra la fine del 1978 e la fine del 1983. Essi consentiranno anche di ritirare dal servizio le vecchie motrici della serie Z di cui si è detto dianzi.

RENZO MARINI

Francesco Ogliari: poesia e scienza

SI CHIUDE, con i quattro volumi dedicati alla Sardegna, la «Storia dei Trasporti Italiani» di Francesco Ogliari.
Trentacinque volumi, quindicimila pagine, quasi vent'anni di lavoro: questa la monumentale opera. E' inoltre di prossima pubblicazione un 36° volume nel quale verranno compendiate le varie realizzazioni relative ai trasporti che gli italiani hanno portato a termine in terre d'oltremare, in Eritrea, in Libia, in Albania.
Ma innanzitutto vogliamo soffermarci un attimo sulla figura di Francesco Ogliari. Chi è infatti quest'uomo che ha dedicato vent'anni della sua vita alla stesura di questa eccezionale enciclopedia ferroviaria? Francesco Ogliari è nato a Milano il 17 maggio 1931. E' avvocato patrocinante in Cassazione. Attualmente è il Presidente del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica e Assessore alla Cultura e allo Spettacolo del Comune di Milano. Ha ricevuto quattro volte il premio della cultura da parte della presidenza del Consiglio dei Ministri. Tra le pubblicazioni di Ogliari, oltre alla « Storia dei Trasporti Italiani » ricordiamo: « Dall'omnibus alla metropolitana », « Quando una gita costava due soldi », « Albe e tramonti di prore e binari », « Stiffelius e berretto rosso », scritti in collaborazione con Franco Sapi.
Frutto di una certosina ricerca e di un paziente e scrupoloso lavoro di documentazione, la « Storia dei Trasporti Italiani » non è solo una rassegna, divisa per singole regioni, dell'evoluzione dei trasporti dalla fine del '700 ai giorni nostri, ma è qualcosa di più.
E' una storia sociale, politica, amministrativa d'Italia, è una storia di usi, abitudini, costumi, una storia che alterna ad una precisa e particolareggiata documentazione, leggende, tradizioni, piccole curiosità.
La divisione dell'opera in regioni, ad esempio, ha permesso all'autore di dare la massima evidenza alle caratteristiche specifiche delle singole zone prese in esame. Ogni regione, nelle pagine di Ogliari, balza viva dinanzi ai nostri occhi con tutte le sue peculiarità e tutti i suoi problemi. Si parla di trasporti, certo, ma quanto diversi gli aspetti umani e sociali tra la Basilicata e la Lombardia, tra le Puglie e il Piemonte. La storia dei trasporti diventa così storia d'Italia.
Lentamente, dal tram a cavalli, dalla diligenza, si arriva ai problemi aeroportuali dei nostri giorni, ai progetti del nuovo ponte sullo Stretto di Messina.
Le armate di Napoleone sono scese in Italia, quindi gli austriaci si sono impadroniti della Penisola. Alle guerre d'indipendenza ha fatto seguito l'unità d'Italia con tutti gli infiniti problemi che comportava il riunire sotto una unica amministrazione un popolo abituato a sistemi di governo totalmente diversi. Poi la prima guerra mondiale, la dittatura e quindi la II guerra mondiale e la difficile ricostruzione di un paese devastato. Tutto questo, attraverso l'evoluzione dei trasporti, appare chiaramente nelle pagine di Ogliari.
Scritti in una prosa discorsiva, leggera, mai noiosa nonostante i problemi tecnici spesso trattati, gli avvenimenti si succedono gli uni agli altri, incalzano quasi. Un'opera, come dicevamo, senz'altro unica nel suo genere, unica per mole, per interesse, per impegno.
Un cenno a parte meritano poi la veste grafica, curatissima ed elegante, e le riproduzioni fotografiche. Tra disegni, stampe e fotografie vere e proprie, le illustra-

La stazione ricostruita dal professor Ogliari nel suo giardino di Malnate. In primo piano la locomotiva « Busseto » della Breda, costruita nel 1892

Un vecchio orario dell'Ufficio Tecnico delle Ferrovie Sarde

Due dei ventimila biglietti ferroviari raccolti da Ogliari

Il prof. Ogliari nel suo studio

zioni sono più di un migliaio e ciascuna è frutto di un paziente e tenace lavoro di ricerca in biblioteche ed archivi privati.
Ci associamo quindi a Pietro Soddu, Presidente della Regione Autonoma della Sardegna, che nella prefazione agli ultimi volumi dedicati appunto all'Isola, scrive: « L'opera Sua è un completo affresco, vissuto con viva partecipazione da tutti coloro che Le sono stati vicino e dai lettori che attraverso dieci edizioni — un ben meritato traguardo — l'hanno seguita. Lei è storico, appassionato e onesto ».

MARINA DELLI COLLI

LA STRADA FERRATA

in

SARDEGNA

ODE

di

G. NINO

Frontespizio dell'Ode pubblicata nel 1881 per il prolungamento della ferrovia da Monti a Terranova

Nella "storia dei trasporti" c'è anche la storia d'Italia

COME, quando, professor Ogliari è nato il suo interesse per il mondo dei trasporti?

Da quando mio nonno, che era Cancelliere Capo della Corte di Cassazione, ormai in pensione, mi portava a Milano - Lambrate e mi spiegava, pazientemente e affettuosamente, le mete dei vari convogli in transito. Più di quarant'anni fa.

La Ferrovia è stata per così dire, il suo "primo amore" o il suo è un amore derivato da quello più generale per la storia?

Il mio primo amore è stato e resta mia moglie. E' lei che mi ha intelligentemente consentito, in tante ore che sarebbero state più sue, di dedicarmi alla passione della Storia realizzando la prima meta: l'insegnamento della Storia del Diritto Romano.

Ma, dentro, frutto di un interesse giovanile che andava sempre più accentuandosi e maturando, avevo sempre la passione per i trasporti intendendoli come una tematica ideale per raccontare anche una Storia d'Italia degli ultimi due secoli. Una storia che non fosse, però, di parte né dei cosiddetti "fatti famosi" per lo più falsati e retorici.

Nel 1946, avevo 15 anni, stavo terminando il liceo e avevo seguito dolorosamente dapprima le vicissitudini della mia Patria; poi avevo assaporato la gioia della libertà. Mi offendeva, però, il senso di parte che si faceva strada, artatamente cancellando dalla Storia una generazione. Sottolineo "una generazione" e non "un regime".

Il secondo è inaccettabile e da obliare; la prima è il retaggio dei nostri padri e un'intera generazione non può avere commesso solo errori o essersi dilettata esclusivamente di idiozie. E mi sono domandato se, con analogo settarismo, non fosse avvenuto lo stesso per le generazioni precedenti, da parte di nuovi arrivati, che, come è noto, raramente sono le stesse persone che, soffrendo e pagando in proprio, hanno realizzato il passaggio storico.

Ho scelto il settore dei trasporti. Il problema era di raccogliere i testi e i documenti originali prima che venissero ingoiati dall'oblio, di ascoltare direttamente le testimonianze comprendendone i sogni, le ansie, le speranze, le motivazioni e anche gli errori, prima che il giro della vita ne cancellasse le voci, per sempre.

Qual è e perché, a suo avviso e in base alla sua personale esperienza, la più efficiente azienda ferroviaria del mondo?

Ogni azienda per essere efficiente, necessita di alcuni elementi fondamentali: dirigenti esperti e collaboratori appassionati a ogni livello; programmi ampiamente studiati nei fini secondo i mezzi economici disponibili, agilità di decisioni nell'ambito dei programmi approvati, disciplina e professionalità. Apro un inciso. Non faccio parte di coloro che per parlare di regole, di disciplina, di professionalità, debbono fare contorte circonvoluzioni di parole perché le predette furono già usate in un'altra stagione politica. Se ogni epoca storica dovesse cancellare le espressioni della precedente, noi potremmo oggi utilizzare forse solo un centinaio di vocaboli desueti e non potremmo, quindi, vivere in un consorzio civile.

La più efficiente azienda ferroviaria è, a mio avviso, la "Transit Authority" di New York. La conosco profondamente e ne comprendo, nell'assoluta democraticità, il preciso senso gerarchico di competenza, di dignità nel lavoro e nelle retribuzioni, di rispetto della personalità umana che può essere violentata anche non consentendo l'esplicazione produttiva della stessa o ammettendone la sottoutilizzazione che la distrugge.

A suo giudizio la classe politica italiana ha il giusto interesse per i problemi ferroviari?

La classe politica italiana, troppo spesso obbligata a impegnarsi nei distinguo, nei libri bianchi, nella fantapolitica, con pregevoli eccezioni, ha avuto ricorrentemente un personalizzato interesse in funzione anche elettorale.

L'impotenza nel decidere, l'adattamento delle proposte dei nostri tecnici che sono fra i più preparati d'Europa a clientele o peggio; la continua variazione dei piani - progetto; le repentine decisioni prese a livelli esterni all'Azienda F.S. e quindi non con competenza specifica, hanno troppe volte messo alle corde l'intera struttura ferroviaria italiana.

A trent'anni dalla ricostruzione, il mantenimento in esercizio di linee oggettivamente superate dalle esigenze della popolazione con paralleli servizi automobilistici, la discrasia ricorrente fra le decisioni politiche — prese spesso all'ultimo minuto — e le meditate proposte dei Tecnici, la mancanza di un piano globale dei trasporti, danno negativi risultati che sono evidenti, in specie per gli utenti e, fra questi, per i pendolari.

E' vero, professor Ogliari, che lei possiede nel suo giardino una mini-ferrovia con tanto di locomotiva e vagoni?

Nel giardino della casa dei miei nonni, a Malnate vicino a Varese, ho raccolto, in tanti anni di ricerche, quale documentazione visiva aperta al pubblico, i momenti determinanti della storia dei trasporti attraverso i relativi prototipi: la diligenza a due piani, il tram a cavalli, il tram a vapore con il relativo vagone, il tram elettrico, l'autobus.

Tutti i mezzi sono in condizione di muoversi ma solo quest'ultimo — un 18 BL del 1914 — può funzionare sulla pubblica strada. Ci sono pure la galleria, i binari, la regolare stazione in muratura completa di ogni attrezzatura, il semaforo, il telegrafo e altri pezzi degni di curiosità storica e di interesse documentativo.

Se la necessità le imponesse di salvare tre esemplari tra i cimeli ferroviari conservati nei musei di tutto il mondo, quali sceglierebbe?

Salverei la locomotiva di Stephenson che iniziò un'epoca nel 1814; da italiano il treno che percorse, il 3 ottobre 1839, la prima ferrovia della Penisola da Napoli a Portici e il convoglio che collegò l'Oceano Atlantico con l'Oceano Pacifico il 10 maggio 1869.

Quale ritiene sia l'opera più importante ispirata alla ferrovia nella letteratura, nel cinema, nella musica e nelle arti figurative?

Dovendo fare delle scelte queste sono: l'articolo dell'Accademico di Francia Daniel Rops: "Il ferroviere non ammette mediocrità"; il film di Pietro Germi "Il Ferroviere"; "La Sinfonia in blu" di Gershwin ispirata al ritmo delle potenti locomotive; il quadro di Giuseppe De Nittis "Il Treno che passa" conservato nel Museo Civico di Barletta.

Quest'ultima opera, per me, non ha un tempo definito: fa sentire il profumo del vapore che è per molti nostalgia, lascia intravedere in lontananza un convoglio che in ogni epoca potrà simboleggiare, nel fascino della locomotiva, il mondo grande e infinito della ferrovia con tutte le implicazioni sociali, tecniche, di costume, di albe e di tramonti.

E' il mondo pieno di responsabilità personali e che non ammette distrazioni o errori; il mondo della sofferta fatica, della passione, dell'amore all'Azienda dei Ferrovieri. Quest'ultimo concetto è vigorosamente espresso nel quadro di Luigi Selvatico "Macchine sotto pressione" che si può ammirare presso la civica Galleria d'Arte Moderna di Venezia.

Quale è secondo il suo parere il bilancio complessivo sull'intera opera da lei recentemente portata a termine?

Il bilancio della mia opera, sui trasporti italiani lo lascio alle parole del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, dott. Ercole Semenza, con le quali si chiude il mio 35° volume. « Siamo nell'età delle denunce, degli atti di accusa che sembrano non finire mai e che ci investono da tutte le fonti di informazione, dai giornali, dai libri, dal teleschermo.

« La protesta è legittima se muove dal proposito di rimediare alle cose che non vanno mentre lo scandalismo fine a se stesso ingenera l'abitudine e il torpore morale. Ogliari con la sua opera intende lavorare per la nascita di una coscienza nuova e in questa luce tutto ciò che ha scritto e scriverà acquista un valore altissimo che trascende anche quello documentario pur così prezioso e insostituibile ».

M. D. C.

Un nuovo modo di fare ferrovia

La copertina della nuova pubblicazione e, sotto, un viadotto tra Figline Valdarno e Rovezzano

E' USCITO il volume "Direttissima Roma-Firenze", curato dall'Ufficio Relazioni Aziendali FS, sulla base dell'ingente documentazione tecnica raccolta e fornita dai Servizi Lavori e Costruzioni e Impianti Elettrici.

La pubblicazione testimonia della realizzazione di una delle più significative opere ferroviarie del secolo, e va ad affiancarsi ad altri volumi editi in passato per i ricorrenti anniversari celebrativi di attività e per opere fondamentali quali la nuova stazione centrale di Milano, la direttissima Roma-Napoli, la direttissima Bologna-Firenze, la nuova stazione di Roma Termini, ecc.

Si tratta di un'opera molto curata nella veste editoriale, ricca com'è di illustrazioni in gran parte a colori, talune di carattere didascalico, talaltre di effetto spettacolare, entrambe piacevolmente inserite nel testo con l'intento, riuscito, di rendere più gradevole la lettura; nel contenuto, che spazia dalle motivazioni, dall'impostazione progettuale, dagli scopi che l'Azienda intende perseguire con la nuova infrastruttura alla descrizione particolareggiata di ogni singola parte componente; nella stampa, per la cura posta nella riproduzione delle fotografie, dei grafici, delle mappe, talvolta ottenuta con procedimenti originali.

Mi soffermo subito su questo aspetto, direi, in apparenza estetico, per sottolineare che il ricco corredo di illustrazioni riesce a toccare tutti gli elementi coinvolti dalla realizzazione della linea: la progettazione, la costruzione con tutte le sue innumerevoli estrinsecazioni, l'impiantistica, l'esercizio, l'uomo e la natura. Il Direttore Generale, Dr. Semenza, nella sua presentazione introduttiva, chiarisce gli scopi della pubblicazione consistenti nel fornire « le motivazioni storiche, sociali, economiche e di esercizio » che hanno indotto le F.S. a costruire la direttissima, opera che « alla originalità della sua concezione ha unito una serie di innovazioni tecniche, sia in fase di progettazione che di esecuzione ».

Ed infatti il volume passa in rassegna i "perché" e i "come" si è pervenuti alla direttissima Roma-Firenze. Espone le caratteristiche della linea, descrive le fasi di realizzazione e le modalità di affidamento dei lavori, spiega i criteri progettuali e le modalità esecutive, illustra le opere e gli impianti realizzati ed il loro funzionamento. La parte riguardante la costruzione è suddivisa in due parti: la prima dedicata a ciò che è stato fatto e la seconda a ciò che si sta facendo o che rimane da fare.

Un taglio che separa i 122 km di una inoppugnabile realtà dai 114 km appartenenti al futuro, di cui 43 purtroppo affidati alla speranza, perché, al momento di andare in macchina, il finanziamento non era ancora pervenuto.

Tirannia di spazio impedisce di soffermarsi sulla parte descrittiva delle opere e degli impianti. Sembra opportuno, invece, dire qualcosa sull'interessante parte contenente le motivazioni e gli intendimenti di utilizzazione dell'infrastruttura.

La vecchia linea, saldatura di tronconi appartenenti, al loro nascere, a reti di Stati diversi, costretta a sopportare il 30 per cento del traffico ferroviario nazionale, era prossima allo stato asfittico anche se non lo aveva ancora raggiunto.

E dire che la Commissione interministeriale per lo studio del Piano Regolatore delle ferrovie in Italia, istituita negli anni '50, al problema non ci aveva nemmeno pensato. Ma già, allora la ferrovia era data per morta; non si diceva in Parlamento « che cosa aspettate a chiudere tutte queste ferrovie? ».

Con i piani di ammodernamento che si sono succeduti negli anni '60 e '70 è stato possibile affrontare e risolvere il problema. E come? Non l'assurdo e anacronistico affiancamento di altri due binari agli esistenti, passanti per le stazioni che sono causa di attrito al moto, ma nemmeno una nuova linea totalmente indipendente e avulsa dalla vecchia. Una relazione diretta Roma-Firenze che non dimenticasse del tutto i punti rilevanti della preesistente.

Si è voluto che la direttissima, pur assumendone le caratteristiche o avvicinandosene moltissimo, non fosse una linea come quelle del sistema giapponese "Shinkansen" (Tokaido, San Yo, ecc.) e come la nuova Parigi-Lione in corso di costruzione, riservate ad un traffico omogeneo velocissimo da far concorrenza all'autostrada e persino all'aereo, ma un quadruplicamento "sui generis" che, nei punti in cui la vecchia e la nuova si sfiorano potessero raccordarsi mediante "interconnessioni" capaci di travasare il traffico dall'una all'altra secondo le esigenze.

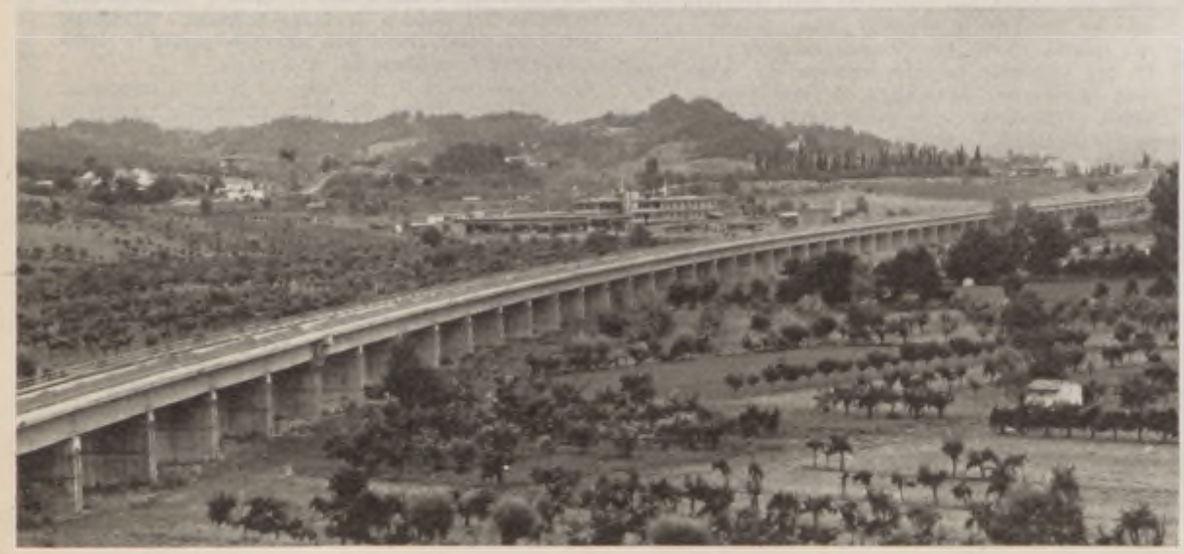
Sulla linea nuova potranno anche circolare treni merci se l'ottimizzazione dell'uso dei quattro binari lo richiederà. Tracciato, armamento e corpo stradale sono concepiti per consentire velocità di 250 km/h anche se poi la sua attuazione implicherà qualche sacrificio per la capacità della linea ove non si svolga traffico omogeneo.

La nuova configurazione del tronco Roma-Firenze di quel lungo asse che va da Milano a Reggio Calabria e in Sicilia è il logico completamento del vasto disegno del suo potenziamento iniziato con la costruzione delle direttissime Roma-Napoli e Bologna-Firenze e proseguito con il raddoppio ed elettrificazione della Roma-Napoli (via Cassino), il raddoppio della Battipaglia-Villa San Giovanni-Reggio Calabria, l'eliminazione del valico di Cava dei Tirreni, il quadruplicamento in corso della Prato-Firenze, la progettazione del quadruplicamento della Milano-Bologna, mirante ad accrescere la capacità di traffico della spina dorsale ferroviaria italiana.

I vantaggi immediati (che si fanno già sentire oggi con i primi 122 km, nonostante l'inagibilità della galleria di Orte) si possono sintetizzare nel notevole snellimento del traffico, l'eliminazione della sovrapposizione del traffico a lunga distanza e quello pendolare locale con benefici per entrambi, possibilità di aumentare i treni merci che potranno percorrere, con poche soste, la vecchia linea dal tracciato confacente alle loro capacità di velocità, contribuendo a superare il famoso muro dei 18-19 miliardi di tkm, probabile aumento del traffico a lunga distanza dei viaggiatori che saranno lusingati e attratti dalle drastiche riduzioni dei tempi di percorrenza, oggi fermi ai livelli prebellici.

Per concludere, il volume "Direttissima Roma-Firenze" ha un notevole interesse perché riferisce di un'opera che è un punto fermo della tecnica e della tecnologia ferroviarie italiane per il decollo verso gli orizzonti del futuro ferroviario.

GIANFRANCO ANGELERI



CHRISTIAN BARNARD: col cuore in mano

CHE GLI PIACCIA l'Italia, che sia affascinato da questo nostro Paese così amato dagli stranieri, che trovi modo di arrivarci non appena uno dei suoi numerosi viaggi attraverso il mondo gli consente un soggiorno anche di breve durata, lo testimonia la cronaca dei giornali sulla quale Christian Barnard ha occupato ed occupa sempre grande spazio. Ricorrente è infatti la notizia di un suo passaggio da Roma, vuoi che impegni professionali come conferenze, seminari, tavole rotonde, lo richiamino in Europa, vuoi che, lasciata Città del Capo per una qualsiasi ragione, il grande cardiochirurgo riesca a concedersi qualche giorno di vacanza. E se trattare un argomento così lontano da quello medico non suonasse irriverente, ci sarebbe da aggiungere un accenno alla cucina italiana, così celebre nel mondo intero, e che Barnard predilige. Un cenno perché circola una notizia dal sapore di curiosità, se non addirittura di aneddoto. Riferirla è quasi d'obbligo perché, quando gli uomini assumono il ruolo di primo piano, tutto giustifica la divulgazione di quanto si viene a sapere, anche se potrebbe trattarsi di pura indiscrezione che, comunque, in gergo giornalistico "fa notizia". Ecco, in breve, ciò che si dice: Barnard ha comprato un ristorante! Sembra infatti che il grande cardiochirurgo, entusiasta dell'Italia e della cucina italiana, sollecitato da un emiliano che vive a Cap Town, dove gestisce una catena di ristoranti, abbia accettato di acquistare un ristorante nel quale vengono preparati i piatti caratteristici della nostra terra, per una maggiore diffusione della cucina italiana nel mondo ma, soprattutto, perché lo stesso Barnard desidera poter consumare un pranzo all'italiana! L'indiscrezione, se tale è da considerarsi, è trapelata durante un colloquio con Angelo Litrico, il grande stilista, messaggero della moda italiana fuori dei nostri confini, grande amico di Barnard per il quale, nel 1969, confezionò, come per tutti i più grandi uomini del nostro tempo, una serie di abiti. Con Barnard Litrico ebbe occasione di viaggiare da Taormina a Messina.

« Prendemmo il treno in una bellissima giornata di sole. Una di quelle giornate che soltanto la mia Sicilia sa regalare ai turisti! E Barnard ama il sole, ama la Sicilia. Gli piace viaggiare in treno perché in viaggio si può incontrare gente, vedere gente, quella umile, semplice, le persone di tutti i giorni. Perché anche Barnard è un uomo estremamente semplice che ama i semplici. Un uomo aperto... col cuore in mano! ». Andare in treno, per Barnard, significa anche godere maggiormente della sua privacy: ossia, lontano dal clamore degli aeroporti dove più facile è imbattersi nei fotografi, nel ristretto ambiente di uno scompartimento ferroviario si trova maggiormente a suo agio e gli è consentito un più stretto colloquio con la gente. Nel Sud Africa, dove usa valersi del treno per i suoi viaggi, gli càpita più sovente « di essere riconosciuto ».

Come sulla Taormina-Messina. Guardando fuori dal finestrino l'indimenticabile Sicilia. Quella terra splendida scoperta insieme a Litrico che ormai conosce da 10 anni, da quando Barnard venne in Italia ed a Roma ebbe il suo primo incontro con il Papa e il Presidente della Repubblica.

Quando nel 1967, in un dicembre che resta consegnato alla storia per un avvenimento importante e straordinario nello stesso tempo, Christian Barnard effettua, per primo nel mondo, il trapianto cardiaco da uomo a uomo, le sue mani assumono il ruolo di protagoniste sulla scena medica, ed i giornali di tutto il mondo ne riportano la fotografia. Con una équipe di nove persone, Barnard, il cui fascino rischia di oscurare la fama scientifica, apporta un contributo decisivo al progresso della cardiochirurgia. E' uno di quegli eventi che "fanno data", che puntualmente vengono riportati nel riassunto dell'anno cui ogni quotidiano, e pubblicazioni appositamente approntate, riservano molto spazio: uno dei fatti salienti del 1967! Spigolando, appunto, le pagine di uno dei riassunti cui cennavamo, ecco alcuni avvenimenti che precedono l'operazione chirurgica di Barnard: gennaio, Donald Campbell muore a bordo del suo "Blue Bird" nel tentativo di battere il record di velocità sull'acqua; aprile, Nino Benvenuti atterra Emile Griffith durante il Campionato Mondiale dei pesi medi al Madison Square Garden di New York; giugno, Moshe Dayan guida Israele alla vittoria nella guerra dei 6 giorni; Ottobre, Londra: Mary Quant, stilista inglese della moda beat, celebre per aver imposto la minigonna, simbolo degli anni Sessanta, sarà nominata Cavaliere dell'Ordine dell'Impero Britannico; e ancora in ottobre, il cadavere di Che Guevara, steso su un lavatoio di pietra: fino a questo momento, pochi avevano creduto alla notizia della sua morte; e ancora: Francis Chichester compie il giro del mondo a vela in solitario, a bordo di una barca di 16 metri fuoritutto; per finire con la notizia del 3 dicembre 1967: Città del Capo, Christian Barnard effettua su Louis Washkanski il primo trapianto di cuore da uomo a uomo. Ecco, con questa frammentaria successione di avvenimenti che caratterizzano l'anno nel quale Barnard balza alla ribalta della scena mondiale della cardiochirurgia, potremmo chiudere il discorso attorno alla personalità del grande medico sudafricano. Ma restando nella cronistoria, lasciato da parte il clamore che la stampa ha giustamente riservato all'operazione in sé e per sé, troviamo un'altra data nella quale Barnard torna ad occupare le prime pagine. Il decennale. Cioè, il 1977, quando quotidiani e periodici titolano richiamando l'uomo e il suo intervento chirurgico di dieci anni prima: il 3 dicembre 1977, Christian Barnard è in Italia. A Roma. Mentre nel mondo intero si tracciano bilanci, si richiamano teorie, si tengono tavole rotonde, a Palazzo Barberini, quella sera, Barnard è presente nella sua qualità di componente la Commissione per la nomina dei Cavalieri della Nuova Europa. Ha luogo l'investitura ed egli, come appare nella fotografia che pubblichiamo, dal tavolo della Presidenza, risponderà con poche parole al pubblico presente. Di lui hanno già parlato gli altri! Tutto il mondo che, dieci anni dopo il trapianto cardiaco, non può scordare quella data importantissima.

NINO BRAGIAI

1979: l'anno della svolta?

continuazione da pag. 8

to uno sforzo finanziario aggiuntivo di circa 500-800 miliardi rispetto ai 6.500 previsti dal Piano integrativo.

AIAZZI (SIUF-UIL): A questa domanda ho in parte già risposto trattando i temi precedenti. Qui ribadisco che di fronte a provvedimenti di rilievo quali il Piano integrativo, è necessario porsi anche obiettivi di grande respiro politico, che non rispondano soltanto ad un'ottica strettamente aziendale: mi riferisco allo sviluppo del Mezzogiorno e dell'occupazione, che sono i cardini della strategia del Sindacato unitario. In questa ottica ritengo che, pur nella rilevanza dei finanziamenti previsti, essi non siano sufficienti a produrre un riequilibrio della situazione nord-sud della rete, specialmente se si tiene conto della ipotizzata distribuzione "a pioggia" dei finanziamenti e del fatto, da non trascurare, che una grossa fetta degli stessi è impegnata per il completamento di opere già avviate. A mio parere, anche se anticipo un po' i temi del confronto, se vogliamo veramente cogliere in maniera tangibile il segno di un riequilibrio fra Nord e Sud, ci troveremo ad affrontare il problema di conquistare ulteriori finanziamenti da destinare particolarmente ad interventi nel Sud.

CESA DE MARCHI: Fare di un piano ferroviario l'unico strumento sensibile, in termini economici e territoriali, di riequilibrio per il Sud è indubbiamente un'impresa ardua. Anche dopo questo piano, e per forza di cose, il problema della rete meridionale rimarrà drammaticamente aperto; c'è infatti al Sud una situazione infrastrutturale e tecnologica che è indubbiamente sperequata rispetto al resto della rete, pur se un certo sforzo è stato fatto negli ultimi anni con il Piano ponte e il Piano PIS. D'altra parte, quando le risorse sono poche e si vuole allargare il raggio degli interventi non solo alle grandi direttrici ma anche alle aree interne del territorio, come viene richiesto dalle Regioni e dagli stessi Sindacati, è chiaro che non si può pretendere un potenziamento e un riclassamento globale della rete. Vorrei anche aggiungere che, almeno in una certa misura, è inevitabile che un piano aziendale tenda — sia pure con alcune correzioni rispetto al passato — ad investire nelle aree con maggior traffico. Spetta all'autorità politica dare direttive per un preciso "segno" al Sud in termini di netto recupero sui ritardi del passato. Credo comunque che già con questo progetto di Piano integrativo, l'Azienda abbia dato dei segni di nuova sensibilità su tale problema.

CAPORALI (SFI-CGIL): Nel Mezzogiorno il problema è duplice. C'è un problema di infrastrutture da riequilibrare e un problema economico generale (disoccupazione, reddito pro-capite dimezzato ecc.). Mentre il Piano integrativo risponde a delle esigenze di riequilibrio delle infrastrutture ferroviarie, noi abbiamo dei dubbi sugli effetti che si avranno nella politica economica generale. C'è il problema di cui ho parlato e che ribadisco, dei soldi dati al Sud che saranno però spesi al Nord, e ce ne è poi un altro ancora più sottile. Come è noto ci sono delle commesse che vanno specificamente al Mezzogiorno, ed altre che sono poste in cosiddetta gara nazionale, a cui possono partecipare tutte le industrie. Noi abbiamo notato che l'Azienda tende a indire prima le gare nazionali, che determinano un certo prezzo, naturalmente al ribasso, dato che la gara la vince chi offre meno. Si dice: per questo pezzo io Azienda dico 100, chi offre di meno se lo prende. E c'è sempre qualcuno che offre 95. Dopodiché parte la gara riservata al Sud, ma sulla base di 95. Quindi non solo le industrie meridionali producono a condizioni peggiori perché devono approvvigionarsi al Nord, ma sono anche costrette a produrre a condizioni di mercato più basse di quelle reali. Ora a me, francamente, non sembra che questo sia un modo di aiutare il Sud. Anche qui occorre una svolta di tendenza.

TIBERI: A proposito di affidamenti delle commesse alle imprese del Mezzogiorno non vorrei più usare una dizione che risale a qualche decennio fa, e che considero spregiativa, quando si dice che la legge prescrive delle riserve alle "zone protette". Ormai non si deve più parlare di protezione per il Sud. Esso è un grande problema nazionale che va affrontato con la massima coerenza possibile.

La nostra Azienda certamente può contribuire a fare qualcosa e, in effetti, sta compiendo un notevole sforzo richiedendo alle industrie del Mezzogiorno non solo produzioni con basso valore aggiunto, come quello dei carri dove l'entità dei materiali impiegati è preponderante rispetto alla mano d'opera occupata, ma richiedendo anche la produzione di mezzi tecnologicamente innovativi, in cui la parte relativa al valore aggiunto può raggiungere circa il 50 per cento della commessa. Per quanto riguarda il caso citato dall'Ing. Caporali, — la gara nazionale indetta prima di quella riservata al Sud —

UN CONCORSO DI "VOCI" E DELL'UFFICIO CENTRALE DEL D.L.F.

"X": un nome da trovare insieme

COME scrivevamo sul numero scorso, nuovi dormitori dotati dei più moderni confort stanno sorgendo in diverse località della rete. Di questi, i più recenti sono quello di Ancona, inaugurato un mese fa, e quello di Sapri che è stato inaugurato proprio in questi giorni. E sempre più spesso, quindi, capita che il vecchio burocratico termine "dormitorio" risulti inadeguato alle nuove realtà che si trova a designare.

Anche per questo, riproponiamo ai nostri lettori il concorso lanciato sul numero di dicembre.

Un soggiorno gratuito di 10 giorni per una famiglia di 4 persone in un albergo al mare o in montagna (convenzionato con il D.L.F.), e un artistico oggetto a chi suggerirà il nome da dare ai nuovi dormitori, che sarà scelto da un'apposita giuria presieduta dal Direttore Generale. Nel caso che più lettori abbiano segnalato il nome prescelto si procederà ad estrarre a sorte il vincitore; agli altri verrà inviato un premio di consolazione.

Le proposte potranno essere formulate utilizzando la scheda pubblicata qui accanto (da applicare su cartolina postale o su cartoncino di uguale formato), oppure inviate per lettera ma con l'indicazione di tutti i dati richiesti.

Le proposte dovranno essere inviate, ENTRO E NON OLTRE IL 31 MARZO 1979, a "Voci della Rotaia" — Periodico Aziendale FS — Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato - Piazza della Croce Rossa, Roma.

Cognome e nome .....

Domicilio .....

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

Matricola ..... **N. Cod. Pers.** .....

Impianto di appartenenza .....

NOME PROPOSTO .....

posso assicurare che si tratta di un caso isolato. Da parte dell'Azienda FS non c'è alcuna volontà di penalizzare l'industria del Mezzogiorno.

— Adesso una domanda riservata ai rappresentanti del personale. Nel 1979 scadrà il contratto dei ferrovieri appena approvato e si aprirà una nuova vertenza con il Governo. Quali sono le aspirazioni della categoria che credete dovranno trovare spazio nella vertenza?

CAPORALI (SFI-CGIL): La nuova vertenza si imperniera totalmente sulle modalità di attuazione della riforma. Essa infatti non dovrà voler dire solo un nuovo Consiglio di Amministrazione, nuovi compiti per la dirigenza, ma dovrà anche significare un modo nuovo di lavorare per tutti i ferrovieri, una nuova organizzazione del lavoro. Con il contratto appena approvato abbiamo creato i livelli, ora si tratta di dare ad essi concretezza, contenuti reali.

ARCONTI (SAUFI-CISL): Dare una risposta a questa domanda non è semplice. Intanto permettetemi di dare un giudizio positivo sul contratto approvato, che è molto innovativo rispetto al passato: infatti pur rimanendo all'interno del pubblico impiego, siamo riusciti con esso a non perdere di vista l'obiettivo della riforma aziendale, utilizzando strumenti che in qualche modo caratterizzano e sottolineano la funzione specifica del ferroviere, come il premio di produzione o i livelli.

Per quanto riguarda l'impostazione della nuova vertenza, anche per me è chiaro che la riforma dell'Azienda e lo sganciamento dal pubblico impiego restano i nostri obiettivi di fondo, ai quali intendiamo legare la nostra concezione del lavoro e le esigenze perequative dei ferrovieri rispetto ai livelli retributivi del settore trasporti.

AIAZZI (SIUF-UIL): Anch'io sono dell'avviso che l'elemento cardine da cui discenderanno le linee della nuova vertenza è costituito dalla realizzazione della riforma dell'Azienda, obiettivo da cogliere assolutamente entro i prossimi sei mesi. Un'Azienda riformata secondo le linee indicate dal movimento sindacale unitario presuppone, oltre ad una conseguente nuova organizzazione del lavoro, l'affermazione di una maggiore professionalità e l'assunzione di nuove responsabilità a cui dovranno corrispondere adeguate retribuzioni per i ferrovieri e quindi cogliere veramente appieno l'obiettivo della perequazione. Inoltre, un' Azienda che abbia veramente carattere imprenditoriale e pieno potere di gestione, e che quindi si ponga quale naturale controparte del Sindacato, farà sorgere a questo l'esistenza di ottenere contrattualmente diritti di informazione che gli garantiscano un confronto ed un controllo su tutta la politica di gestione aziendale, certamente migliori di quelli attualmente esistenti.

— Per concludere, rivolgiamo una domanda ai tecnici. In questi giorni state effettuando una serie di incontri con i rappresentanti delle Regioni. Anche questo fatto segna una svolta nell'azione aziendale. Quali sono i risultati di tale collaborazione con le Regioni? Quali le prospettive?

FOCACCI: Questi incontri sono particolarmente consolanti, soprattutto per il clima costruttivo in cui si svolgono. Da una parte non ci sono richieste fatte "per la platea", dall'altra non ci sono pregiudizi di alcun tipo. Quasi tutti gli Assessori regionali ai trasporti aprono questi incontri dicendo che in linea di massima sono soddisfatti delle scelte di piano fatte dall'Azienda. Ora questa soddisfazione non è evidentemente casuale ma è il risultato di un'opera di sintesi delle esigenze manifestate dalle comunità locali, raccolte sia con contatti diretti con le Regioni, sia attraverso i Compartimenti, che sono i "sensori" periferici dell'Azienda. La collaborazione con le Regioni è estremamente interessante, costruttiva, addirittura stimolante, se le Regioni dispongono di una politica dei trasporti chiara e lungimirante. Ma quando esse, diversamente, non dispongono di una visione globale delle esigenze delle comunità che rappresentano, manca all'Azienda l'interlocutore con cui confrontarsi; allora diventa tutto più difficile in quanto vengono affastellate richieste disarticolate o puramente di prestigio e il dialogo diventa quasi impossibile. Questo vale anche per il discorso che si faceva prima a proposito del Mezzogiorno. Noi possiamo fare anche un bellissimo programma, in cui non solo il 45 per cento ma il 100 per cento sia destinato al Sud, ma se poi troviamo una serie di incredibili difficoltà di attuazione per cui certe grosse infrastrutture non riusciamo a localizzarle per la latitanza degli organi Regionali, il nostro bellissimo piano non sarà altro che un bellissimo libro dei sogni produttore solamente di residui passivi.

CESA DE MARCHI: Il contatto con le Regioni è la metodologia più seria per avviare concretamente un programma di integrazione dei mezzi di trasporto, e dobbiamo dire che molte scelte che abbiamo fatto per il Piano integrativo a favore di linee che, in passato, erano considerate "rami secchi", sono state possibili grazie alle indicazioni dateci dalle Regioni sulle attuali correnti di traffico. Altra collaborazione le Regioni ci daranno attraverso un'organizzazione di autoservizi "a pettine" che convoglieranno il traffico sull'infrastruttura ferroviaria. Un esempio particolarmente interessante di questa collaborazione ci potrà essere dato prossimamente dalla Siena-Buonconvento, che stiamo riaprendo d'accordo con la Provincia di Siena e che potrà anche costituire un campione per questa nuova organizzazione dei trasporti.

Anche nella regione Lazio abbiamo avuto una serie di interessanti esperienze, con i nodi di interscambio, che vanno tutt'ora avanti e che dovranno essere ulteriormente incrementate in futuro. Certamente dire che le cose siano andate sempre magnificamente sarebbe falso, ma lo sarebbe anche se si dicesse il contrario. Certo è che non sempre ad un' organizzazione dei trasporti più economica e più razionale corrisponde in assoluto la maggiore comodità. Quindi vanno ulteriormente affinati i metodi di collaborazione fra le varie volontà politiche ed economiche. In ogni caso io credo che a questo saremo ispirati dall' economia, perché percorrere tale strada significa risparmiare risorse rispetto ad un modello pieno di sprechi, e non risponde a una concezione illuministica di razionalizzazione astratta dei trasporti.

è bene saperlo

Movimenti nell'alta Dirigenza

Ing. Enrico Bianco - Dalla Dirigenza del Servizio Impianti Elettrici a Consigliere di Amministrazione.

Ing. Renato Proia - Da Consigliere di Amministrazione alla Dirigenza del Servizio Impianti Elettrici.

Ing. Tullio Grimaldi - Dalla Dirigenza del Compartimento di Firenze a Consigliere di Amministrazione.

Ing. Ferdinando Salvatori - Dalla Dirigenza del Compartimento di Cagliari a quella di Firenze.

« Voci » rivolge a tutti i migliori auguri di buon lavoro, estendendoli anche al Dr. Giovanni De Chiara e all'Ing. Giuseppe Maffei che hanno assunto le funzioni superiori rispettivamente di Direttore Compartimentale di Cagliari e Direttore Compartimentale di Napoli.

Concorsi in atto — Situazione al 4 gennaio 1979

N. Posti	Qualifica	Annotazioni
60	Ispettore (Ing.)	Disposte assunzioni 60 vincitori + 65 idonei
3	Isp. (Scien. Geol.)	In corso formulazione graduatoria
60	Isp. (Giurispr.)	In corso formulazione graduatoria
62	Isp. (Ing.)	In corso formulazione graduatoria
40	Isp. (Econ. Comm.)	In corso formulazione graduatoria
78	Segr. Tecn. (I.E.)	In corso assunzioni
197	Segr. (Amm.vo)	In corso predisposizione decreto approvazione graduatoria
49	Segr. (Rag.)	In corso predisposizione decreto approvazione graduatoria
75	Segr. Tecn. (Lav.)	In corso predisposizione decreto approvazione graduatoria
67	Segr. Tecn. (Traz.)	In corso formulazione graduatoria
10	Appl. Stenodattilo	In corso formulazione graduatoria
90	Capo Tec. (I.E.)	In corso formulazione graduatoria
10	Capo Tec. (I.E.)	In corso predisposizione decreto approvazione graduatoria
33	Capo Tec. (Traz.)	In corso formulazione graduatoria
32	Capo Tec. (Traz.)	In corso formulazione graduatoria
30	Ass. Stazione	In corso formulazione graduatoria
30	Gestore	In corso formulazione graduatoria
30	Conduttore	BO-TO: in corso predisposiz. decreto app.ne graduatoria; VR: in corso formulaz. graduat.
110	Aiuto Macchinista	AN-PA-FI: in corso predisp. decreto app.ne graduat.; Altri: in corso formulaz. graduat.
40	Operaio Armam.	VR-VE-FI assunzioni disposte - RM in corso predisposizione decreto app.ne graduatoria
447	Operaio Qual. (Tr.)	GE-RM-NA-PA-CA in corso espletam. prova pratica - Altri: in corso formulaz. graduatoria
10	Oper. Qual. (I.E.)	In corso approvazione graduatoria
16	Op. Qual. (Tipolit.)	Domande 724
145	Ausil. fermata	NA: in corso approvazione graduatoria Altri: assunzioni disposte
10	Manovale	In corso formulazione graduatoria
20	Guardiano	BO: in corso formulazione graduatoria VR: assunzioni disposte

IN CORSO DI APPROVAZIONE

10	Motorista	N. T.
4	Uff. Marconista	N. T.
8	Marinaio	N. T.

140 BORSE B.N.C. PER FERROVIERI STUDENTI

Il Consiglio di Amministrazione della B.N.C. ha deliberato di indire un concorso, riservato a ferrovieri studenti, soci della Banca, per il conferimento di 140 borse di studio, per un importo complessivo di L. 20.000.000. Le borse di studio sono così suddivise:

— n. 40 di L. 200.000 cadauna per ferrovieri in servizio che, nell'anno accademico 1978-79, conseguono il diploma di laurea con una votazione media non inferiore a 27/30;

— n. 100 di L. 120.000 cadauna per ferrovieri in servizio che, nell'anno scolastico 1978-79, conseguono il diploma di maturità con una votazione finale non inferiore a 54/60.

Ci riserviamo di pubblicare nel prossimo numero le principali norme che disciplinano il concorso.

Yoga a Bolzano

SONO quasi 250 gli appassionati di ginnastica che frequentano la palestra della Sezione D.L.F. di Bolzano.

La risposta a una così vasta partecipazione la si trova visitando la palestra: in rinnovati e molto accoglienti locali un folto gruppo di colleghi e colleghe è impegnato nelle suggestive movenze della ginnastica "Yoga".

Abbiamo chiesto al Presidente della Sezione, Giulio Rossaro, la ragione di una scelta a dir poco inconsueta nel campo delle attività sportive e ginniche del Dopolavoro. Le ragioni di questa scelta risiedono nella considerazione che, tra le varie attività ginniche praticate nella palestra, lo "Yoga" incide non solo sullo stato fisico degli atleti, ma anche e soprattutto su quello psicologico. Gli esercizi ginnici sono curati e seguiti da un professore di educazione fisica esperto nella specialità ed offrono la possibilità ai giovani di inserirsi nelle discipline atletiche ed ai non giovani di ritemprare il fisico, oltre che lo spirito. L'iniziativa ha riscosso molto successo anche tra le donne e, al riguardo, sarebbe opportuno che i responsabili del settore sportivo prendessero in esame la possibilità di offrire al mondo femminile, che ormai rappresenta una parte considerevole dei lavoratori della ferrovia, una valida ragione per frequentare con maggiore impegno la palestra: e questo anche in armonia con quanto si è giustamente dibattuto nel recente Convegno di Rimini sullo Sport.

Sotto questo aspetto, quindi, la lodevole iniziativa dei colleghi di Bolzano è da considerarsi senz'altro positiva: e, d'altro canto, la nutrita partecipazione e l'entusiasmo dei frequentatori ne sono la più immediata testimonianza.

VITTORIO CIOFANI

Qua e là per i DLF

● Presso il DLF di S. Candido è attivo, già da tre anni, il Gruppo Escursionisti Ferrovieri, fondato dall'Ass. Capo Orfeo Solfa. Grazie a questa iniziativa, quanti amano la montagna hanno potuto fare escursioni sulle Dolomiti e attraverso i Sentieri Ferrati tracciati dagli Alpini durante la Prima Guerra Mondiale. Come per gli anni passati, anche quest'anno il G.E.F. ha preparato un calendario di escursioni.

● In una splendida cornice di sole e di spettatori, si è svolto a Parma, organizzato dal locale DLF, il Campionato Compartimentale di Bocce Singolo fra ferrovieri. Le finali sono state entusiasmanti; alla fine hanno prevalso, di stretta misura, i giocatori del DLF Parma.

● Lo sport come indispensabile mezzo per un'adeguata e salutare utilizzazione del tempo libero: questa certamente la finalità che ha animato il DLF di Portogruaro nella realizzazione del campo da tennis inaugurato di recente alla presenza di numerose autorità.

Il merito di questa realizzazione deve essere attribuito non solo alla Sezione di Portogruaro, ma anche all'aiuto offerto dall'Amministrazione Comunale e da alcuni Enti e Ditte locali, nonché al lavoro disinteressato di numerosi soci della Sezione.

● Con un pranzo presso l'Hotel Mary di Vico Equense si è concluso il 1° Raduno Turistico Internazionale dei Ferrovieri che ha avuto luogo nella Penisola Sorrentina, organizzato dall'Azienda "Curreri Express" in collaborazione con il DLF di Torre Annunziata e l'Azienda Cura Soggiorno e Turismo di Vico Equense. I partecipanti venuti dalla Svizzera, Francia, Austria, Belgio e Germania, durante il Raduno hanno avuto modo di ammirare, tra l'altro, le bellezze naturali ed artistiche della Campania.

● Si è recentemente concluso a Campobasso il XIII Torneo Regionale di Bocce a terna DLF-ENAL, cui hanno partecipato 32 terne delle Provincie di Campobasso ed Isernia. Il torneo si è svolto in 4 gironi sui campi del DLF di Campobasso e delle Società Bocciofile "Madonnina" e "Monforte" della stessa città.

● La Sezione del DLF di Messina ha organizzato la 3ª Rassegna d'Arte Figurativa alla quale hanno partecipato i soci in attività di servizio ed a riposo dei Compartimenti di Palermo e Reggio Calabria.

● Con la gara di bocce "Amicizia 78", svoltasi sui campi del Bocciodromo coperto di Cervignano si è conclusa l'attività che per otto anni ha accomunato i DLF di Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro e Cervignano, riuniti in un'unica Sezione. Per motivi di funzionalità organizzativa e in considerazione anche dell'alto numero complessivo di iscritti, circa mille, Cervignano e S. Giorgio da una parte e Portogruaro con Latisana dall'altra, hanno dato vita, infatti, dal 1 gennaio 1979 a due distinte Sezioni.

La manifestazione "Amicizia 78" ha avuto, quindi, in questa edizione, un significato del tutto particolare proprio perché rappresentava l'ultimo sforzo organizzativo congiunto.

● In occasione della celebrazione della "Giornata del Ferroviere", il DLF di Campobasso ha organizzato uno spettacolo folkloristico in due tempi, eseguito dal Gruppo "Polifonica Monforte" della stessa città, al quale hanno assistito moltissimi ferrovieri con le famiglie.

● Il DLF di Palermo, per rendere più lieta la Giornata del Ferroviere, ha organizzato un incontro di calcio fra la propria rappresentativa e quella del DLF di Termini Imerese, nonché uno spettacolo teatrale, presso il Cinema Dante: "S. Giovanni decollato" di Nino Martoglio.

● Organizzata dai DLF di Lecco e di Foggia, si è svolta la gara nazionale di marcia alpina di regolarità a coppie, sul percorso di 15 km., nell'ambito della città e della periferia lecchese, valida per il 2° Trofeo Carella. Vi hanno partecipato 30 coppie che rappresentavano le Sezioni di Brescia, Foggia, Lecco, Luino, Milano, Sondrio e Vicenza.

● Nel Salone del DLF di Ventimiglia le cinquanta ragazze della Scuola di Danza di Sanremo, diretta da Luisella Vallino, si sono esibite in numeri classici di raffinata coreografia.

● E' stata inaugurata dal Direttore Compartimentale ing. Melis, una palestra per i ragazzi del popoloso rione ferrovieri di Via Enrico Porro e Via Walter Fillak a Genova Sampierdarena.

Uno spiazzo di terreno abbandonato è stato così trasformato in un moderno impianto costituito da due locali per basket, pallavolo ed altri sport, situati uno al piano terra e l'altro al piano superiore, dotati di servizi completi con docce e spogliatoi. L'impianto è costato circa 90 milioni di lire.

● Si è svolta, sui campi del DLF di Aurisina, una gara internazionale di bocce alla quale hanno partecipato squadre della Slovenia e della Croazia, nonché il DLF di Villa Opicina, il DLF di Monfalcone, il DLF di Aurisina e le squadre di Sistiana, S. Croce, Aurisina, Duino. Al primo posto si è classificata la formazione jugoslava del Postumia, mentre la seconda piazza è toccata al Sokol di Aurisina.

● Di fronte ad oltre mille persone, si è svolta a S. Giorgio di Nogaro, l'annuale gara di canottaggio, organizzata dalla locale Sezione DLF. Alle gare, che si sono disputate sul canale Corno, un centinaio di metri oltre il porto di Nogaro, hanno partecipato dieci società, tra le quali anche il DLF di Trieste e di S. Giorgio di Nogaro, per un totale di novanta atleti che si sono cimentati in dodici discipline.

Hanno collaborato: Franco Polo, Anna Maria Pietroni, A. Pergola-Quaratino, Pasquale Piscitelli, Giuseppe Giambanco, Luigi Paina, Aurelio Battaglia, Guido Lucarno, Silverio Maravalle

Il collega campione

A giornale già in macchina ci giunge la notizia della bellissima vittoria di Vito Di Tano ai campionati del mondo dilettanti di ciclocross disputatisi il 28 gennaio a Saccolongo.

Vito Di Tano è pugliese, nato a Selva di Fasano, ed oltre ad essere un grande campione è anche un ferroviere, più precisamente Manovratore a Verdello-Dalmine, in provincia di Bergamo. Vito ha iniziato giovanissimo la sua carriera sportiva con il ciclismo su strada, è passato poi al ciclocross dove ha riscosso subito un lusinghiero successo: il quinto posto al campionato mondiale di Bilbao.

Si trattava dunque di una sicura promessa. Ed oggi questa promessa è stata mantenuta con la splendida vittoria di Saccolongo.

"Voci" si unisce all'entusiasmo di tutti gli sportivi italiani e formulando a Vito Di Tano le più sentite congratulazioni e i più fervidi auguri, si riserva di parlare presto, in modo più lungo ed esauriente, del campione-ferroviere.

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

Risposte in breve

ASSOLVENDO l'impegno preso lo scorso mese, dedico lo spazio disponibile, quasi per intero, alle risposte singole. Da un punto di vista generale, mi limito a due informazioni: a) il disegno di legge riguardante, fra l'altro, la modifica dell'adeguamento automatico delle pensioni, sia dell'INPS che dello Stato, ha ottenuto l'assenso parlamentare e, al momento della stesura di queste note, se ne attende la pubblicazione sulla G.U. Dopo di che il Ministero del tesoro impartirà le disposizioni operative alle D.P.T. ed ai Centri meccanografici necessarie perché l'aumento percentuale, per l'anno in corso fissato in via convenzionale a 2,9 punti, possa essere corrisposto agli interessati. Sull'argomento, spero di dare con tempestività gli ulteriori ragguagli; b) la nuova misura mensile della c.d. scala mobile sarà erogata con la rata di febbraio unitamente al conguaglio spettante per il mese di gennaio.

Ed eccomi alle risposte. Informo il sig. **Antonio Ferrari** di Parma che l'anticipazione di pensione, di cui ha usufruito fino a tutto il mese di ottobre scorso, non si è potuta incrementare dell'aumento della scala mobile intervenuto a partire dal 1° luglio 1978, in quanto la sua pensione provvisoria, a quella data, era stata già chiusa contabilmente per porre in condizione la locale D.P. del tesoro di corrispondere la pensione definitiva a decorrere dal successivo mese di novembre, cosa che mi auguro si sia puntualmente verificata; ovviamente l'interessato riceverà quanto riscosso in meno nel periodo luglio-ottobre 1978 in sede di conguaglio delle competenze spettantegli a cura della predetta D.P. del tesoro.

Le notizie che seguono sono per il sig. **Athos Paganini** di Ravenna: 1) ha diritto al riscatto della campagna di guerra 1944 ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita, donde, ove non lo avesse già fatto, deve presentare apposita istanza all'OPAFS prima dell'esonero; 2) il servizio pre-ruolo (17.9.43 - 17.9.44) risulta riscattato ai fini di cui sopra; 3) sempre agli stessi fini, non necessita riscattare il servizio militare effettivamente reso, poiché, avendo egli ottenuto la retrodatazione della sistemazione a ruolo al 17.9.1944 in attuazione delle leggi n. 1079/1950 e n. 37/1957, il predetto servizio militare risulta prestato "fictio iuris" durante il servizio ferroviario di ruolo ed è quindi valutabile "ex se"; 4) per quanto riguarda, infine, la liquidazione della pensione non occorre chiedere la valutazione del servizio non di ruolo (17.9.43 - 17.9.44) avendo lo interessato maturato la percentuale massima di pensionamento. Ove detta domanda fosse stata già presentata, deve produrre immediata domanda di revoca della precedente istanza, la qualcosa è consentita purché essa pervenga all'Azienda prima dell'adozione dell'eventuale provvedimento di riscatto ai fini pensionistici.

Confermo al sig. **Giuseppe Fontana** di Palermo che la sua richiesta intesa ad ottenere il riconoscimento dell'aumento speciale di un terzo per l'intero servizio reso a bordo dell'incrociatore "ZARA" non può essere accolta, ostandovi il disposto del 2° comma dell'art. 18 T.U. secondo cui "il computo della campagna di guerra esclude qualsiasi altro aumento per servizi speciali prestati nel periodo al quale la campagna si riferisce". Consegue che, del servizio di navigazione reso dal 21.12.1940 al 28.3.1941, l'aumento di un terzo può applicarsi soltanto al periodo 21.12 - 31.12.1940 (pari a 3 giorni), in quanto l'aumento di un anno attribuito per la campagna del 1941 assorbe, ai sensi della norma succitata, l'aumento di navigazione relativo allo stesso anno 1941.

Rassicuro il sig. **Domenico Schipilliti** di Palmi che la sua pensione è stata modificata fin dalla data di esonero (5.1.1975), in relazione alla tempestiva domanda presentata per l'applicazione dell'art. 3 della legge n. 22 del 1974 (decimo pensionabile), secondo le disposizioni vigenti per le pensioni ferroviarie con decorrenza non posteriore al 31.12.1975. La pensione è aumentata al 5.1.75 di annue lire 238.200 alle quali vanno poi aggiunte le maggiorazioni per perequazione automatica succedutesi negli anni successivi.

Il ruolo di variazione relativo alla modifica della pensione di riversibilità, disposta in favore della sig.ra **Loana Ricciardelli Balestri** di Bologna a seguito dell'aumento del servizio utile da 25 a 26 anni, fin dallo scorso novembre si trova presso la locale D.P. del tesoro: ogni sollecitazione, quindi, va rivolta al prefato Ufficio.

Con piacere comunico al sig. **Piero Amoroso** di Catania che finalmente dal corrente mese di gennaio — purtroppo dopo due anni dal collocamento a riposo — egli può ricevere la pensione definitiva direttamente dalla D.P. del tesoro. Il ritardo è dipeso dal fatto che la sua anticipazione di pensione si è trovata in atto allorché il Servizio Ragioneria ha dovuto procedere alla meccanizzazione di tutte le partite di pensioni provvisorie, anche per improcrastinabili esigenze d'ordine tributario, la cui attuazione ha richiesto la temporanea sospensione dell'invio dei ruoli di pagamento alle rispettive D.P. del tesoro.

La pensione corrisposta al sig. **Natale Alati** di Reggio Cal. a decorrere dal 1977 si riferisce a quella liquidata in base alla posizione stipendiale usufruita alla data di esonero. Tuttavia, il nuovo provvedimento di quiescenza, relativo all'aumento di stipendio ottenuto con la promozione a Tecnico I.E. ha compiuto il suo "iter" procedimentale e in questo periodo il ruolo di variazione viene trasmesso alla locale D.P. del tesoro, che, a sua volta, provvederà a mettere in pagamento la nuova quota mensile nonché gli arretrati per il periodo pregresso.

Circa l'esclusione dalla perequazione automatica per l'anno 1978, lamentata dal sig. **Renzo De Nard** di Puos d'Alpago e dal sig. **Vando Lucchetti** di Civitanova Marche, è da ricordare che i decreti ministeriali adottati per l'applicazione dell'anzidetta perequazione automatica hanno dovuto tenere presente anche l'art. 10 della legge n. 160/1975, che per le pensioni superiori al minimo del settore privato espressamente esclude dalla perequazione le pensioni aventi decorrenza nell'anno precedente a quello da cui ha effetto l'aumento percentuale. Di qui la trasposizione nel settore delle pensioni pubbliche dello stesso principio, che del resto non era assente nella legge n. 177/1976, istitutiva del collegamento delle pensioni statali alla dinamica delle retribuzioni, il cui art. 3 ha escluso dagli aumenti perequativi per gli anni 1976 e 1977 le pensioni dei dipendenti cessati dal servizio a partire dal 1° gennaio 1976 in poi. Quanto al discorso dell'anno di attesa e delle sperequazioni che ne derivano, problema che riguarda anche il settore privato, la sua introduzione si è basata sulla constatazione che gli effetti rivalutativi per l'aumento del costo della vita verificatosi nell'ultimo anno già dovrebbero risultare compresi nella retribuzione pensionabile, constatazione però che si è rivelata inesatta, tanto che il disegno di legge n. 2433 (c.d. legge finanziaria) ne ha previsto l'abolizione sia per il settore privato che per il pubblico. Il pagamento della liquidazione del compenso combattenti in valore capitale, indicato in calce al provvedimento di quiescenza, compete alla D.P. del tesoro, che ha in carico il ruolo di pensione.

Mi auguro che il provvedimento di modifica adottato nei suoi riguardi sia servito a rasserenare lo stato d'animo del sig. **Paolo de Cesare** di Napoli: con esso, infatti, è stato provveduto a rettificare i dati formali segnalati dall'interessato.

Ribadisco al sig. **Vincenzo De Pace** di Bari che il riscatto del servizio pre-ruolo effettuato nei suoi confronti durante l'attività di servizio non è più modificabile. Invero, la giurisprudenza della Corte dei conti è consolidata nel ritenere che, una volta avanzata la relativa domanda ed ottenuto il riscatto del servizio non di ruolo nella misura richiesta, il provvedimento che ha concesso tale riscatto non può essere modificato per una diversa e tardiva valutazione del proprio interesse da parte del pubblico dipendente, mediante la manifestazione unilaterale della sua volontà, atteso che gli effetti propri dell'atto si sono bilateralmente dispiegati nella sfera giuridica sia del dipendente che della P.A. Peraltro, la stessa giurisprudenza riconosce all'interessato la facoltà di modificare o revocare la sua precedente tempestiva istanza fino all'adozione del relativo provvedimento nonché di poterlo utilmente impugnare in sede giurisdizionale, in quanto non sussistono limitazioni alla sua facoltà di determinare con libera scelta i servizi che intende riscattare.

Preciso al sig. **Mario Fossati** di Alessandria che per il servizio prestato ad Ancona e a Napoli durante il periodo bellico non ha titolo ai benefici combattentistici. In proposito occorre tenere presente che le disposizioni legislative in materia di militarizzazione (che in buona sostanza rappresenta una sorta di assimilazione del personale civile ai militari) distinguono due forme di tale posizione: l'una, che conferisce pienezza di effetti ed equipara il servizio reso al servizio militare vero e proprio, l'altra, ai soli effetti penali e disciplinari. Ora, la militarizzazione disposta dall'Azienda F.S. nei confronti dei propri dipendenti rientrava nella seconda e li assoggettava soltanto alla legge penale ed al regolamento di disciplina militari e non li equiparava del tutto ai militari.

Rendo noto al sig. **Luigi Farella** di Torre del Greco che sul ruolo della pensione risulta annotato il suo diritto all'aumento percentuale del 6,425 della pensione annua in applicazione dell'art. 5 della legge n. 22 del 1974. Non vi è traccia, invece, della quota di aggiunta di famiglia per la moglie a carico, donde lo invito ad accertare presso la competente D.P. del tesoro se tale emolumento gli viene corrisposto, anche perché il suo esonero risale a data anteriore all'attuazione del 2° comma dell'art. 155 T.U., che ha prescritto l'indicazione, nel decreto di liquidazione della pensione, delle generalità del coniuge e dei figli minorenni.

Rinnovo abbonamento 1979

Col 31 dicembre è scaduto l'abbonamento a "Voci della Rotaia". Ricordiamo che, anche quest'anno, l'abbonamento può essere effettuato presso:

1) la Redazione compartimentale di "Voci" (vedere recapito in "TUTTARETE");
2) il locale Dopolavoro Ferroviario.

Il rinnovo deve essere effettuato entro e non oltre il mese di febbraio.

Il 125° anniversario della ferrovia a Genova

Gian Carlo Michelucci ha dedicato ai 125 anni della Genova - Torino un' interessante pubblicazione che raccoglie organicamente nella prima parte numerosi documenti legati alla storia di questa linea e nella seconda, i bolli degli uffici postali viaggianti impiegati nella linea 50.

CENTOVENTICINQUE anni fa giungeva a Genova il primo treno: era il dicembre del 1853 e quell'avvenimento fu salutato con gioia ed entusiasmo. Il completamento della Torino-Genova era un fatto compiuto, sul treno inaugurale avevano preso posto uomini come Cavour, Lamarmora, Paleocapa.
La linea fu aperta all'esercizio qualche giorno dopo e il 20 febbraio del 1854 giunse nel capoluogo ligure, con un convoglio reale, anche Vittorio Emanuele II, re di Sardegna.
L'opera era stata iniziata nel 1844 sotto la direzione dell'ing. Luigi Ronco e costituì per l'epoca una delle imprese più ardimentose della tecnica che lasciò stupefatta l'Europa.
La galleria dei Giovi era la più lunga del mondo.
Era stato Carlo Alberto ad indire, con decreto del 1840, una sorta di appalto concorso « per imprendere gli studi necessari per la costruzione di una strada ferrata da Genova al Piemonte e confine lombardo... ». E avevano fatto cerchio intorno alla "regia decisione" uomini di scienza e di economia, banchieri, negozianti, ingegneri, con l'intento preciso di superare ogni difficoltà, di natura geologica e finanziaria, allo scopo di far giungere i binari nel Porto di Genova.
La Svizzera per prima sottolineò, ammirata e con interesse, la realizzazione dell'opera.
A Sampierdarena, nello stesso anno, Giovanni Ansaldo fondava lo stabilimento "Metallurgico" per costruzioni ferroviarie che già lavorava all' esecuzione della prima locomotiva progettata e costruita interamente in Italia.
I due avvenimenti sono stati ricordati a Genova con manifestazioni delle Ferrovie e dell'Ansaldo, che hanno riscosso grande successo e larga partecipazione di pubblico.

L'inaugurazione della linea Torino-Genova

Nella Stazione Principe la commemorazione si è svolta con una mostra storico-filatelica a cura del Dopolavoro ferroviario genovese, nei cui locali si sono tenuti una conferenza dibattito a carattere regionale sui trasporti in Liguria e un convegno intercompartimentale di scambio tra collezionisti, ferroamatori e simpatizzanti della ferrovia, oltre ad una esposizione di pittura a tema ferroviario.
In particolare la rassegna filatelica ha presentato cimeli, bolli, documenti, medaglie e oggetti di valore storico: uno speciale annullo, raffigurante "i mastodonti dei Giovi", ha ricordato filatelicamente l'avvenimento; una serie di pregiati modelli di mezzi di trazione dalle più antiche locomotive alla "Tartaruga" ha richiamato l'attenzione e la curiosità di migliaia di genovesi.
E' stato anche effettuato un treno speciale a vapore che ha percorso la tratta da Alessandria a Genova, dove è stato salutato alla Stazione Principe da una folla imponente e dalle note della più tipica canzone della città « Ma se ghe pensu », eseguite da una banda musicale.
A Piazza De Ferrari l'Ansaldo ha installato una locomotiva del tipo 813 e una cellula di impianto per lo sfruttamento dell'energia solare a dimostrazione dell'arco di attività dei suoi 125 anni, attività legata soprattutto a Genova ma ora in forte espansione e ben presentata sui numerosi pannelli dimostrativi.

AURELIO BATTAGLIA

La locomotiva tipo 813 esposta a Genova in Piazza De Ferrari

Tutto nuovo il trenino di Casella

CINQUECENTOTRENTASETTE miliardi sono stati stanziati dal Ministero dei Trasporti per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie a carattere locale. Una di queste è la ferrovia Genova-Casella con il ben noto trenino che da quasi cinquant'anni serve numerose località dell'entroterra.
La linea è già stata quasi completamente rinnovata, la sottostazione è già in fase di collaudo mentre si stanno sistemando nuove apparecchiature per la trasformazione della corrente.
A Casella e Vicomorasso è stata inoltre appaltata la ricostruzione di due grandi capannoni per il ricovero di materiale. Lungo tutta la linea sono state costruite ingenti opere di consolidamento delle scarpate e per il convogliamento delle acque e sono stati inoltre costruiti muri di sostegno danneggiati o distrutti dalle alluvioni del '70 e dello scorso anno.
Per quanto riguarda il materiale rotabile sono già state avviate ad una ditta vincitrice della gara di appalto le prime vetture per rifare la struttura della cassa e ammodernare l'arredamento. Le prime due vetture verranno riconsegnate alla ferrovia di Casella il 30 aprile e ciclicamente, due alla volta, saranno sistemate tutte. Anche gli uffici e la stazione di Manin sono stati rimodernati. Soprattutto è stato rifatto il bar dotandolo anche dell'impianto di riscaldamento in modo che per i pendolari, studenti e lavoratori, rappresenti un posto confortevole dove sostare nell'attesa dell'orario della partenza o dell'apertura della scuola.
Con l'ammodernamento della linea sarà inoltre possibile effettuare un maggior numero di corse con orari ancora più favorevoli e con un indubbio vantaggio per tutti gli abitanti della zona.

M.D.C.

Intitolata all'Ing. Ciancio l'Aula Magna del CEU

Il Direttore Generale, Dr. Semenza, con la moglie e i figli dell'Ing. Ciancio, nel corso della cerimonia che si è svolta al CEU

Con una cerimonia semplice e commossa, il 15 gennaio scorso, l'Aula Magna del C.E.U. (Centro Elettronico Unificato) è stata intitolata alla memoria dell'Ing. Salvatore Ciancio, Primo Dirigente del Servizio Movimento, prematuramente scomparso nel drammatico incidente ferroviario di Murazze di Vado. Nell'occasione, è stato anche presentato ufficialmente il volume "Nuove tecniche d'esercizio nelle Ferrovie dello Stato", pubblicato a cura del Servizio Movimento, che raccoglie gli articoli e gli studi più significativi dell'Ing. Ciancio. Nel corso della cerimonia il Vice Direttore Generale Ing. Luigi Misiti, ha ricordato il Collega scomparso. Siamo certi di fare cosa utile, pubblicando il testo del suo discorso.

IO NON ho avuto la ventura di conoscere di persona l'Ing. Ciancio. Me ne aveva parlato più volte l'Ing. Piciocchi, attraverso il successo delle sue iniziative e mi ero ripromesso di chiamarlo per poter con maggiori conoscenze ed aperture discutere della nuova organizzazione del Servizio Movimento e delle esigenze di una modernizzazione delle procedure e di una valorizzazione dei sistemi di esercizio e di controllo alla luce delle nuove sofisticate possibilità offerte dall'informatica e dalla elaborazione elettronica.

Non ho avuto, ripeto, la possibilità di conoscerlo da vivo ed in tutta sincerità me ne dolgo molto.

Tuttavia, nell'adempimento dell'incarico di Commissario del Concorso per l'avanzamento a Dirigente Superiore mi sono soffermato a lungo sul dossier dell'Ing. Salvatore Ciancio. Direi che l'ho conosciuto dal di dentro. Ne emerge infatti una figura straordinaria, vuoi per l'elevato valore scientifico e tecnico della sua opera, vuoi per le sue indiscusse doti di dirigente, per la sua preparazione concettuale e per la naturale capacità di dare applicazione anche pratica e concreta agli studi teorici ed agli enunciati generici, sia in situazioni normali che in situazioni difficili per conflitti di esercizio e per eterogeneità di impianti.

Più volte, nel corso della nostra attività, ci siamo provati ad individuare, talvolta anche in posizione dialettica, le specializzazioni da ritenere ottimali dal punto di vista culturale e professionale per l'appartenenza ai vari Servizi dell'Azienda.

Per alcuni Servizi è molto facile ed ovvio: per il Servizio Lavori le specializzazioni civile, edile o idraulica, per il Servizio Impianti Elettrici quelle industriale, elettrotecnica od elettronica, per il Servizio Trazione quella meccanica ed anche elettronica. Per il Servizio Movimento, invece, si riteneva sufficiente la specializzazione sui trasporti.

Dal curriculum dell'Ing. Ciancio emerge al contrario il riconoscimento prestigioso della specializzazione che meglio si presta da un punto di vista concettuale a definire il ruolo ottimale del moderno ingegnere di Movimento: è l'Ingegneria dei sistemi, specializzazione nella quale è richiesta la padronanza assoluta e la conoscenza delle attività delle altre specializzazioni per ottenere veramente la soluzione più valida dei problemi di esercizio e l'utilizzazione ottimale degli impianti e degli uomini a disposizione.

Lungi dallo svolgere le sue mansioni, come spesso succede, in modo impersonale e conforme agli schemi tradizionali, l'Ing. Ciancio, con apertura illuminata, si era appassionato e dedicato all'applicazione dell'informatica e delle nuove tecnologie all'esercizio ferroviario ed è stato il più entusiasta artefice di ogni iniziativa nel campo dei lavori per il controllo centralizzato del materiale rotabile (merci e viaggiatori) con l'istituzione di uffici schedario aventi lo scopo di seguire posizione e condizione di tutti i veicoli della rete; il controllo della circolazione sulle linee di maggiore traffico; la predisposizione e realizzazione della stampa degli orari per fotocomposizione.

Le sue numerose partecipazioni a convegni e congressi, anche ai più prestigiosi, da quelli dell'Istituto Internazionale delle Comunicazioni a Genova, a quello dell'AEI, a quello del Centro Studi Containers, ed a quelli del CIFI, sono state sempre contrassegnate da interventi di eccezionale valore tecnico ed informativo.

La sua attività pubblicistica con articoli tecnici assolutamente originali, ha trovato posto sulle pagine delle riviste aziendali "Tecnica Professionale" e "Ingegneria Ferroviaria" e di quelle internazionali "Rail International" e "Schienen die Welt" scritti in lingua originale. Sì, perché l'Ing. Ciancio aveva seguito con enorme profitto anche i corsi di lingua predisposti dall'Azienda, conseguendo via via la conoscenza completa del francese, dell'inglese ed anche del tedesco.

Questa, per somme linee, la figura esemplare di un giovane e brillantissimo collega immaturamente strappato dal destino alla Famiglia, ai colleghi ed all'Azienda. Ed è per questo motivo che siamo grati all'amico di sempre, Ing. Piciocchi, grande figura di tecnico e di educatore di tecnici, ed ai due colleghi Muscolino e Laganà per aver provveduto alla raccolta dei lavori originali più significativi di Ciancio ed alla loro stampa nel volume recentemente pubblicato.

Si tratta di un'opera, forse incompleta, ma già tale da dare la possibilità ai figlioli di Ciancio, cui va tutta la mia solidarietà ed il mio affetto, di conoscere nella vera luce e con legittimo orgoglio il valore del padre, a noi tutti colleghi di conservare il ricordo ed il rimpianto di averlo prematuramente perduto ed alle più giovani leve aziendali, già entrate nella nostra famiglia o in corso di assunzione, di riconoscere in Ciancio una figura di tecnico e dirigente esemplare da emulare degnamente ed onorare con la prosecuzione e l'ultimazione delle opere da lui iniziate.

LUIGI MISITI

In memoria dell'Ing. Salvatore Ciancio, che tanto seppe farsi apprezzare anche fuori della nostra Azienda, la Società SIEMENS DATA ha istituito borse di studio per un totale di 50 milioni, in favore degli orfani dei ferrovieri e/o figli di dipendenti FS che desiderino specializzarsi nel settore dell'Informatica.

Nuove mareggiate a Lavagna

LA FURIA del mare continua a flagellare con implacabile violenza la costa ligure del levante, minacciando a Lavagna la continuità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario, parzialmente interrotto per ben tre volte nello scorso dicembre e totalmente il giorno di Capodanno.

Le nostre squadre di pronto intervento si sono prodigate oltre ogni misura per far fronte ad una situazione che ormai richiede provvedimenti radicali.

I rimedi contro le frequenti incursioni del mare, che ormai vi fa da padrone, sono rattoppi provvisori che eliminano solo temporaneamente le interruzioni. A nulla è valsa, tra l'altro, la colonna di carri merci schierata come frangiflutto sul binario lato mare: è stata in breve tempo rovesciata. Resta perciò vivo e scottante un problema di natura geologica che va esaminato e affrontato, dagli organi competenti, con la massima sollecitudine.

AURELIO BATTAGLIA

« CARO signor ferroviere, sono Michele e Le scrivo per ringraziarla del bellissimo locomotore e del libro che mi ha regalato.
E' stato un dono molto gradito e che mi ha reso tanto felice. Ho messo la "Tartaruga" in bella mostra sul mobile della sala da pranzo: ogni tanto ci gioco, ma solo io!!! Stia sicuro che terrò il treno con molta cura e leggerò, poco alla volta, tutto il libro.
La ringrazio ancora tanto tanto e La saluto con affetto.

Michele Rambaldi ».

Un locomotore è diventato per Michele — un ragazzino bolognese di otto anni affascinato dal "mondo" ferroviario — un compagno di giochi ideale per stimolare la sua fantasia vivacissima e per aiutarlo a trascorrere con serenità un periodo difficile della sua vita. Per una forma di insufficienza renale, infatti, a 5 anni ha subito il trapianto di un rene donatogli dal padre ed ora, con grande coraggio, si sta sottoponendo a dialisi periodiche. Alcuni colleghi, che conoscono la passione di Michele per la "rotaia", hanno voluto essergli vicino attraverso il dono di oggetti e libri a carattere ferroviario, fra cui la raccolta di "Voci" 1977 e l'abbonamento alla nostra rivista. Anche noi desideriamo salutarlo inviandogli gli auguri più cari nell'attesa di potergli dare, tra qualche anno il benvenuto tra noi come valido collega.

Il ripristino della Treviso-Portogruaro

SABATO 2 dicembre, nella sala del Consiglio del Municipio di Motta di Livenza, ha avuto luogo un convegno sul problema del ripristino della linea Treviso-Portogruaro (interrotta, come si sa, dal 1966). Si è trattato di un "incontro di lavoro fra addetti ai lavori" al quale è intervenuto l'On. Costante Degan. Hanno partecipato al dibattito: il nostro Direttore Compartimentale, con i collaboratori maggiormente interessati al settore, il Direttore Compartimentale dell'ANAS, Sindaco e Assessori di Motta di Livenza e degli altri Comuni attraversati dalla linea ferroviaria, rappresentanti della Prefettura, della Regione, della Provincia, del Comprensorio.

In tutti gli interventi è stato concordemente riconosciuto che il ripristino della linea non è un problema di competenza esclusiva delle F.S., è invece indispensabile un dialogo fra tutte le parti interessate allo scopo di consentire il coordinamento delle varie esigenze locali: la riaperta arteria ferroviaria dovrà, infatti, inserirsi armoniosamente nel piano urbanistico di assetto territoriale, nel pieno rispetto delle modificazioni nel frattempo intervenute.

Essenziale il problema del coordinamento fra viabilità ferroviaria e viabilità stradale nell'ambito di una politica che prevede la realizzazione di un sistema integrato di servizi pubblici. In questo senso, il problema è radicalmente mutato rispetto al '66, soprattutto per il notevole sviluppo della rete viaria: oggi è impensabile, cioè, continuare a mantenere una duplicità di servizio stradale aggiungendovi altresì un servizio ferroviario avente caratteristiche di funzionalità ed economicità: è necessario quindi razionalizzare la gestione mediante l'attuazione di un coordinamento fra i vari modi di trasporto. Sulla questione dei rapporti stradarotaia sono intervenuti, con particolare incisività, i Direttori Compartimentali delle F.S. (ing. Castellani) e dell'ANAS (ing. Ferrazin): dai problemi squisitamente tecnici riguardanti, ad esempio, l'opportunità di garantire la sicurezza dell'esercizio pervenendo alla sostituzione dei passaggi a livello con sovrappassi stradali, si è passati a valutazioni economico-politiche di più ampio respiro sul progetto che individuava nella Treviso-Portogruaro un'importante arteria per il traffico dei viaggiatori e, soprattutto, delle merci (sia di transito, sia a destinazione o provenienza locale) in dipendenza della futura attivazione dell'ampio scalo merci attrezzato di Cervignano.

Per la riattivazione della linea — dapprima a semplice binario elettrificato, ma con strutture che ne prevedano il raddoppio in dipendenza di un auspicabile futuro incremento del traffico — si punta all'anno 1985, parallelamente alle previsioni esistenti per Cervignano.

Nel suo intervento, l'On. Degan si è detto convinto dell'utilità del ripristino, soprattutto se il dialogo fra le Autorità locali e le Aziende interessate all'operazione — con la mediazione della Regione — porterà, com'è auspicabile, ad una razionale e produttiva integrazione dei collegamenti atta ad eliminare ogni diseconomia, il che è necessario soprattutto nell'attuale clima di austerità. Il Sottosegretario ha invitato, pertanto, tutte le parti interessate a portare avanti concretamente le proprie richieste, cosicché all'attuazione del progetto sia riconosciuta la priorità che le compete nell'ambito degli stanziamenti previsti per lo sviluppo ferroviario nel Veneto, attualmente all'esame del Parlamento.

LAURA FACCHINELLI

Su iniziativa del Presidente del Comitato ANLAFER del Reparto Movimento di Napoli Smistamento, Capo Stazione Sovrintendente Antonio Borelli, si è recentemente svolto a Napoli Centrale un incontro tra i membri del Comitato e il Direttore Compartimentale, Ing. Luigi Frunzio. L'incontro è stato particolarmente proficuo e caloroso e ha confermato ancora una volta l'attenzione con cui l'Ing. Frunzio, ora in quiescenza per raggiunti limiti di età, ha sempre seguito l'attività dell'ANLAFER.
Nella foto, l'ing. Frunzio si intrattiene con i nostri colleghi al termine della riunione

Un giovane ottantenne

LO HANNO definito "giovanissimo pittore quasi ottantenne". E non hanno sbagliato. per due ragioni: primo perché è ancora tanto in gamba da far invidia a un trentenne, poi perché, come pittore, ha avuto il suo battesimo ufficiale solo di recente. Stiamo parlando di Gino Nassuato, ex collega del Servizio Approvvigionamenti (46 anni di servizio, un vero record), che lo scorso novembre ha tenuto alla Galleria Alfieri, a Roma, la sua prima mostra personale di pittura con un successo di pubblico e di critica che per un debuttante, sia pure ottuagenario, non può che essere considerato molto lusinghiero. Nato e cresciuto a Venezia, ne ha ritratto piazze, calli, ponti, canali, angoli caratteristici con vivace colorismo e tenuità ingenue ma quanto mai significative, incisive e di grande suggestione.

Un libro di G. De Rosa

PER UN'EUROPA ferroviaria, non è uno slogan della prossima campagna per le elezioni del Parlamento europeo, ma il titolo di una pubblicazione edita recentemente dall'Associazione Europea dei Ferrovieri. Si tratta di un libro in cui sono raccolti gli scritti più significativi dell'Ing. Gustavo De Rosa. Scopo dell'opera è non solo di sottolineare l'appassionante tema di una politica ferroviaria europea comune ma anche di costituire un'occasione per riproporre quegli ideali e quegli obiettivi del federalismo europeo più che mai validi già enunciati da Einaudi, Robbins, Rossi e Spinelli.

Dodici anni di vita associativa

Il Gruppo Donatori di Sangue Ferrovieri e Banca Nazionale delle Comunicazioni — aderente all'A.D.A.S. di Parma — si è riunito per fare un consuntivo dell'attività del 1978. L'incontro si è aperto con la consueta relazione del Presidente Sig. Vittorino Vitali, che ha illustrato i lusinghieri risultati dell'anno, dovuti all'aumento del numero dei donatori, dei soci sostenitori e, quel che conta di più, delle donazioni. Si è giunti quindi alle premiazioni con la consegna di medaglie d'oro (per 20 donazioni effettuate), d'argento (10 donazioni), di bronzo (6 donazioni) e di parecchi diplomi (3 donazioni). A tutti i partecipanti è andato il ringraziamento del Direttore Comp.le Ing. Ricciardi, nominato presidente onorario del gruppo.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »
Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: E. Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Giuseppe Luzzi Tel. 2302
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908
Dai Servizi:
Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 33473
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Ragioneria: Mario Petronilli Tel. 2348

Ancona

Alla scadenza del 1° gennaio sono tanti i Colleghi che hanno lasciato l'Azienda; a tutti gli auguri più affettuosi per una serena quiescenza.

A Barletta si sono uniti in matrimonio Giuseppe Diagaeta, Capo Stazione a Pescara, e la gentile Signorina Isabella Figliolia. Auguri vivissimi agli sposi ed ai loro felici genitori.

Fiocco rosa. Al "nonno" Romolo Duca, Capo Staz. Titolare di Iesi, felicitazioni vivissime per la nascita della nipotina Margherita.

Infiniti auguri anche all'Applicato Maria Camangi dell'Ufficio Ragioneria per la nascita della secondogenita Francesca.

I nostri lutti. A soli 53 anni è improvvisamente deceduto, il giorno di Natale, il Capo Staz. Sup. Livio Cerasi, apprezzato Dirigente Centrale di Ancona e Cassiere economo del DLF di Falconara. Alla moglie, alla figlia Daniela, collega dell'UPC, ed ai familiari tutti, le più sentite condoglianze.

E' deceduto il C.S. Giuseppe Biagini, Dirigente Movimento della stazione di Magione, solo da pochi mesi in quiescenza. I ferrovieri che lo hanno apprezzato per la sua grande cordialità esprimono ai familiari sentite condoglianze.

Bari

La cicogna ha portato Matteo Luciano all'Inf. Nicola Parato dell'Ufficio Sanitario e Alessandra al Segr. Tecn. Francesco Caramuzzi dell'Uff. I.E.

Hanno coronato il loro sogno d'amore Mimmo Ianiro e Vincenza Casella, figlia dell'Op. Sp. Salvatore del D.L. di Foggia.

Si sono brillantemente laureati: in Medicina e chirurgia Maria Donata Loiacono, figlia del C.S. Sovr. Giuseppe, Dirigente del Circolo Ripartizione Veicoli; in Scienze politiche Vito Carnimeo, figlio del ff.C. Tecn. Nicola della Squadra Rialzo di Bari; in Lingua e letteratura inglese Teresa Labriola, figlia del defunto C.G. Michele della stazione di Potenza Inf.; in Giurisprudenza con 110 e lode e plauso della Commissione Donato Ressa, figlio del C.G. Sovr. Sabino, Dirigente la Segreteria di Bari.

Lunga e serena quiescenza a: Michele Lamacchia, C. S. Sovr. di Barletta; Lorenzo Roca, C.S.Sup. di Bari C.; Giovino Dambra Op. Qual. del Rep. 11/E di Barletta; Giacinto Curci e Michele Piazzolla, rispettivamente 1° Man.re e 1° Dev.re della Stazione di Barletta.

Lucia Grano e Filippo Straniero, genitori del Macchinista Cesare del D.L. di Foggia, hanno festeggiato le nozze d'oro. Felicitazioni.

Le nostre condoglianze per la perdita del papà ad Augusto Palma, Segretario dell'Ufficio Lavori, a Ruggiero Magliocca, Macch. del D.L. di Foggia e a Paolo Rizzitelli, Appl. C. del Rep. 22/E I.E. di Foggia; alle famiglie di Giuseppe Martino, Applicato del Rep. 11/E I.E. Barletta, di Nicola Rosato, Macch. del D.L. di Bari, e di Aldo De Angelis, C. Tecn. Sup. della Zona 21/1 I.E. di Termoli, recentemente scomparsi.

Bologna

Salutato dal Capo del Servizio Movimento, dal Direttore Compartimentale, dai Capi Ufficio Comp.li, dalle autorità locali, nonché da un foltissimo numero di dipendenti dell'impianto, ha lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età, Nello Ferraresi, Titolare della Stazione di Bologna C.le. "Approdato" all'Azienda F.S. dal Genio Ferrovieri, nei lunghi anni di servizio è stato sempre apprezzato per le sue qualità tecniche e morali. Nell'augurargli una lunga e serena quiescenza, diamo un "ben arrivato" al C.S. Sovr. Mario Venturi, proveniente dalla Dirigenza di Bologna S. Donato, che lo sostituisce nell'incarico.

Anche Bruno Basoli, Deviatore Capo, ha preso congedo dalla Cabina A festeggiato dai colleghi della Stazione di Bologna C.le, che gli inviano i migliori auguri per una serena quiescenza.

Con una simpatica riunione l'Ufficio Comm.le e Traffico ha salutato il Cav. Mario Mossini, Segr. Sup. di 1ª cl. che ha lasciato il servizio dopo 38 anni di intensa e proficua attività.

Auguri di lunga e serena quiescenza anche da parte di "Voci".

Si è laureata con il massimo dei voti, in Medicina e Chirurgia, Antonella Toscano, figlia di Salvatore, Appl. Capo del Reparto 36 I.E. Congratulazioni!

A "riempire" le giornate di mamma, papà e della sorellina Stefania è arrivata in casa di Giuseppe Ansaloni, Manovr. del D.L. di BO S. Donato, la piccola Valentina. Alla famiglia le nostre felicitazioni.

Cagliari

Le belle notizie. Enrico Marica, Capo del Reparto Bilancio ed Economato dell'Ufficio Movimento, ha ricevuto l'ambita nomina a Cavaliere al merito della Repubblica Italiana; l'Operaio I. E. della Zona di Cagliari Antonio Floris e la Signorina Maria Grazia Puzzoni si sono uniti in matrimonio nella Chiesa di San Pietro in Pirri; l'Applicato Lucia Pinna dell'Ufficio Movimento e il geometra Ardemo d'Atri si sono sposati nella suggestiva Basilica di Saccargia in Codrongianus (Sassari); Maria Bruna Urbano, figlia del Revisore Superiore Vincenzo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico si è brillantemente laureata in Scienze Biologiche presso l'Università di Cagliari. Auguroni d'ogni bene per tutti!

E' stato collocato in quiescenza Giovanni Deriu, Commesso Capo del Magazzino Approvvigionamenti dopo altre trent'anni di ottimo servizio. Auguroni di lunga pensione!

In una grave disgrazia sul lavoro è deceduto Giovanni Olivieri, Operaio Specializzato d'Armamento, dipendente dal 2° Tronco Lavori S. Gavino. Condoglianze ai familiari dello stimatissimo collega e, in particolare, al padre Alfredo, Segretario Tecnico Superiore dell'Ufficio Lavori di Cagliari.

Firenze

Claudio Romio, Conduttore del D.P.V. di Firenze S.M.N., desidera ringraziare tutti coloro che, con la loro spontanea partecipazione, hanno contribuito a che il figlio Stefano potesse recarsi a New York — soggiornandovi per quattro mesi — dove ha subìto una riuscita operazione agli arti inferiori e superiori restituendolo ad una vita pressoché normale.

I gemelli Giovanni e Giuseppe Camarda, figli del Cav. Domenico, Capo Stazione 1° aggiunto di La Spezia Migliarina Scalo, si sono laureati, entrambi in Ingegneria elettronica ed entrambi con buona votazione presso l'Università di Pisa.

Sono nati: Valentina al Manovale Renato Salvati, della Stazione di Portovecchio di Piombino; Martina all'Operaio Qualificato Renzo Bientinesi, del Deposito Locomotive di Livorno; Lorenzo al Manovale Paolo Azzarri, del Deposito Locomotive di Firenze; Stefania all'Assistente di Stazione Ivano Mancini di Pisa C.le; Valentina all'Operaio Qualificato Otello Servadio, del Deposito Locomotive di Firenze.

Veriano Biricolti, Applicato Capo del Reparto Pensioni dell'U.P.C., ci ha lasciato per sempre.

All'affranta famiglia del caro Biri le nostre più sentite condoglianze.

Firenze Mat. e Traz.

Laurea. Il collega Perito Industriale Sabatino Paolini, ha brillantemente conseguito la laurea in Ingegneria Elettronica presso l'Università degli Studi de l'Aquila. Rallegramenti ed auguri per la promettente carriera.

Un cordiale saluto ai colleghi che per collocamento a riposo o per dimissioni hanno in questi giorni lasciato il servizio: Paolo Bortolotti, Silvano Berti e Bruno Vegni dell'Ufficio O.M.; Mario Ugolini dell'Ufficio 7°.

Condoglianze ai familiari del collega Ugo Castellano, recentemente deceduto a Firenze. Ancora condoglianze ai colleghi: Roberto Ceccarelli, per la perdita del padre; Rolando Fissi, per la perdita del padre; Franco Gori, per la perdita della sorella; Carlo Matteini, per la scomparsa del padre; Carla Romagnoli-Balloni, per la scomparsa del padre.

Firenze Un. dist.

La cicogna ha portato Sara all'Applicato Mario Lombardi del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Felicitazioni ed auguri.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: del Controllo Viaggiatori e Bagagli, i Segretari Superiori Gennaro Caldoro, Rag. Giuseppe De Vito, Lino Innocenti, Alberto Pericciuoli, Luciano Sala; gli Applicati C. Ettore Brocchi e Aldo Staderini; della Divisione Contabilità Prodotti, il Segretario Superiore 1ª Classe Cav. Folco Bartalucci. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

Genova

Il Cappellano ferroviere don Risso è un acceso continuatore della tradizione del Presepe che nel recente Natale ha presentato, artisticamente rinnovato, nella sua graziosa parrocchia di S. Cipriano alla periferia genovese. Vivissime congratulazioni.

Gianni Graziano, Capo Stazione Superiore del DCO di Genova Rivarolo, ha vinto una medaglia di bronzo alla 18ª Mostra indetta dal centro filatelico di Mogliano Veneto per una interessante collezione di annulli ed interi postali ferroviari. Vivissime congratulazioni.

La legge combattenti assottiglia sempre più, allo scadere dei semestri, la vecchia guardia che ha contribuito alla ricostruzione nell'ultimo dopoguerra e che lascia il campo alle nuove generazioni. Salutiamo, tra i tanti, con un abbraccio fraterno e auguri di serena quiescenza: l'ing. Adelmo Davite, Capo dell'Ufficio Movimento, il rag. Angelo Longo dell'UPC, il geom. Antonio Panciera e il rag. Enrico Pratolongo dell'Ufficio IE, il geom Ettore Arlotta dell'Ufficio Lavori, il Sig. Luigi Orsi dell'Ufficio Ragioneria, e gli amici di Ventimiglia Aldo Lamberti, Alberto Rapinelli, Nello Giordano e Gino Federico.

Lelia Cogorno, Segretario dell'UPC, è mamma felice della piccola Giulia. Alla Signora e al marito, Capo Stazione Aldo Ferrando, felicitazioni ed auguri.

Le nostre più sentite condoglianze alla famiglia dell'Assistente Principale del DPV di Genova Brignole Olinio Augello, mancato recentemente all'affetto dei suoi cari.

Milano

Nella stazione di Milano S.to, mentre svolgeva le funzioni di Verificatore, l'Operaio Q.to Ernesto Tosi, della locale Squadra Rialzo, è stato investito mortalmente da un treno in transito. Lascia, con una figlia di sette anni, la moglie Assistente di Stazione Renata Romanenghi, alla quale porgiamo profonde condoglianze.

L'Ufficio Lavori ha simpaticamente salutato il Prof. Arch. Sergio Caffetto, dirigente il Reparto studi e progetti, collocato in quiescenza coi benefici della legge 336. Nella stessa circostanza è stato pure festeggiato il Commesso Croce Gallina il quale, con la stessa motivazione, ha pure lasciato l'Azienda. Ad entrambi è stato offerto un dono ricordo.

I colleghi e gli amici del Tecnico I.E. Giacomo Zanda, della Zona 231/E di Treviglio, collocato in quiescenza, gli augurano ogni bene e felicità.

Binario dieci. Il Capo stazione Vincenzo Puglielli, di Lodi, si è brillantemente laureato in Architettura presso il Politecnico di Milano; Giulio Ghezzi, figlio del C.S. Sovrintendente titolare di Domodossola, ha conseguito la laurea in Ingegneria civile presso l'Università di Pavia; Oriana Remoli, figlia dell'Applicato Capo a.r., con un ottimo 110 si è laureata in Lettere moderne. Ai tre valorosi neo dottori vivissimi complimenti.

Napoli

Il Direttore Compartimentale, On. Ing. Luigi Frunzio, dal 2 gennaio 1979 ha lasciato la nostra Azienda, per raggiunti limiti di età, dopo oltre 30 anni di servizio ferroviario. All'Ing. Frunzio, prestigioso dirigente e amico da sempre di "Voci", i nostri migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Nozze. Il Capo Tecnico dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna dott. Pietro Purpura si è unito in matrimonio con la gentile signorina Giovanna Madonna. Auguri di lunga felicità.

Nascite. Il Segretario dell'Ufficio I.E. Maria Gabriella Contardi, figlia del Segr. Sup. 1ª Classe dott. Giovanni, della Segreteria Particolare del Direttore Comp.le, ha dato alla luce due graziosi gemelli, cui sono stati imposti i nomi di Francesco ed Ettore. Quasi contemporaneamente alla seconda figlia del dott. Contardi, Anna Maria, è nata la piccola Luisa. Ai neonati, ai genitori ed al felice nonno Giovanni i nostri migliori auguri.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: il Capo Treno del D.P.V. di Caserta Domenico Brignola; il Guard. 1ª Cl. dell'8º Tronco Lavori di Cancello Antonio Cicchella; il 1º Dev. della Stazione di Paduli Paolo Munno; l'Appl. dell'Ufficio Movimento Luigi Trifone ed il C. Staz. Sup. di Napoli Sm.to Luigi Seller. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Esoneri. Nel corso di una cordiale e simpatica cerimonia sono stati festeggiati da colleghi e superiori, in occasione del loro collocamento a riposo, il Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe Cosimo Di Mitri, il Segretario Superiore di 1ª classe Guglielmo Ferraro, gli Applicati Capi Aldo Cioffi e Salvatore Rubino e l'Applicato Luigi Marceca.

Anche da parte nostra formuliamo l'augurio più sincero di lunga e serena quiescenza.

Cicogna express per Marcella Martorana, dell'Operaio Specializzato Giuseppe, della Zona 21.3 IE di Villafranca Tirrena; per Rosa Mineo, dell'Operaio dell'Armamento Giuseppe del 26º Tronco Lavori Alcantara; per Caterina Lo Bocchiaro, dell'Op. Arm. Pietro, del 39º

Tronco Lavori Vittoria; per Cinzia Lauria, dll'Ausiliario Viaggiante, Pietro, del DPV di Palermo; per Sabrina Coppola, del Gestore di 1ª classe Salvatore, della Fermata di Paceco; per Antonio Tobia, del Gestore Giuseppe, della Fermata di Selinunte; per Valentina Spinelli, dell'Assistente di stazione Vincenzo, della stazione di Palermo Centrale.

I nostri lutti. Formuliamo le nostre più sentite condoglianze ai fratelli dott. Michele Parisi, C.S. Sup. ad Aragona Caldare, e Luigi Parisi, Macchinista al DL di Caltanissetta, per la morte della mamma; ai fratelli Antonino La Rocca, Assistente Capo di stazione a Trapani, e Giuseppe La Rocca, Operaio dell'Armamento al 41º Tronco Lavori di Castelvetrano, per la morte della mamma; ai familiari dell'Applicato Capo Carmelo Sciuto, dell'Ufficio Lavori, deceduto ancora in giovane età.

E' venuto recentemente a mancare il Capitano Giovanni Greco, l'ultimo dei vecchi capitani della marina velica di Messina. "Voci", nell'esprimere alla famiglia le più sentite condoglianze, si unisce a tutti i marinai FS che lo hanno conosciuto e che lo ricordano con stima e affetto.

Precisazione. A seguito di una segnalazione pervenutaci in proposito, precisiamo che sul numero dello scorso novembre è apparsa un'inesattezza circa il Macchinista Vincenzo La Rosa. Il collega, infatti, è stato insignito dell'importante e ambita onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica e non di Cavaliere del lavoro, come era stato scritto.

Reggio Cal.

Culla. E' nato Maurizio, per la gioia del fratellino Domenico e dei genitori: il collega Giovanni Fiasché, Macchinista del DL di Reggio e della professoressa Antonia Pellicanò. Auguri anche alla zia materna, Tanina Pellicanò, Segretario presso la segreteria particolare del Direttore Comp.le.

Il collega Vincenzo Greco del 27º tronco Lavori di Cosenza è diventato papà di un amore di bimba chiamata Alessandra. Al neo-papà e alla mamma, signora Iole, i migliori auguri di "Voci".

Laurea. Giovanni e Giuseppe, nati a Paola in Calabria nel 1953, figlioli del CS Superiore Domenico Camarda in servizio a La Spezia Migliarina Scalo, hanno conseguito entrambi, con ottima votazione, la laurea in Ingegneria presso l'Università di Pisa. Auguri.

Lutto. Le nostre condoglianze a Gigi Zumbo, Revisore Superiore di prima classe a riposo, per la scomparsa del padre,

Roma

Cicogna express. Aria di festa nelle case dei colleghi: Cond. Libero di Nardi del Dep. P.V. di Cassino per l'arrivo del figlio primogenito Danilo; Ass. Capo Andrea Felli della Stazione di R. Trastevere per l'arrivo di Francesca; Appl. Nello Sali dell'Ufficio Personale Compartimentale per l'arrivo di Diego, venuto a far compagnia a Fabrizia; Ass.te Franco Matricardi dell'Ufficio Informazioni di R.T/ni per l'arrivo di Emilio; Ass. Viagg. Antonio Censi del P.V. di Roma T/ni per l'arrivo di Serena, venuta a far compagnia a Fabiana; Ass. Viagg. Antonio Cantelmi del Dep. P.V. di Sulmona per l'arrivo di Silvia; Cond. Iginio Colangelo per l'arrivo di Mario; C.tr. Giovanni D'Amore per l'arrivo di Carla; C. Tr. Carlo Giammarco per l'arrivo di Claudio; C. Tr. Giovanni Orsini per l'arrivo di Andrea Oreste; Cond. Egisio Ventricini per l'arrivo di Laura. A tutti i neonati, ai loro genitori, ai famigliari, i migliori auguri di "Voci".

Fiori d'arancio per la Cond. Vera Moretti, dottoressa in Scienze Politiche, del Dep. P.V. di Roma T/ni, che ha coronato il suo sogno d'amore con il dottore in Medicina Elio Spinelli. Auguri di lunga felicità.

Binario X. Si è laureato con 110 e lode in Ingegneria Nucleare, presso l'Università degli Studi di Roma, il giovane Riccardo Piunti di anni 23, figlio del 1º Dirigente dr. Mattia Piunti del locale Ufficio Ragioneria Comp.le; presso l'Università di Roma si è anche laureato con 110 e lode, in Ingegneria Elettronica, il Segr. Tec. Francesco Passi dell'Ufficio I.E. di Roma, figlio dell'Op. Spec. Osvaldo del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo; sempre presso l'Università di Roma si è laureato in Ingegneria Civile Trasporti il C. Tr. Francesco Carcione del Dep. P.V. di R. T/ni.

Antonella Zagaroli, figlia del Macchinista Tommaso si è laureata in Lingue e Letterature Straniere presso l'Università di Napoli con 110 e lode e pubblicazione della tesi. A tutti gli auguri di "Voci".

I nostri lutti. E' recentemente venuto a mancare all'affetto dei suoi famigliari il Cond. Carlo Tulli del Dep. P.V. di Roma T/ni a poco più di tre anni dal suo collocamento a riposo. E' inoltre deceduto il Capo Tecnico Oberdan Montali già in servizio alla Squadra Rialzo di R. T/ni e qualificato ed apprezzato collaboratore del nostro giornale. Alle famiglie dei colleghi, così duramente colpite, le condoglianze di "Voci".

Il nostro più vivo apprezzamento al Commesso Capo, Cav. Giuseppe Amoroso, resosi protagonista in servizio, di un atto di particolare onestà.

Roma SERVIZI

AFFARI GENERALI

A Graziella Luzzitelli, preziosa collaboratrice di "Voci", è nata la piccola Laura. Alla cara Graziella, al marito Pino e alla neonata gli auguri più affettuosi della redazione.

Alfredo Tricca, Commesso presso la Biblioteca del Servizio A.G. è andato in quiescenza usufruendo della legge 336 dopo 19 anni di servizio di cui otto dedicati alla Biblioteca. Il collega Tricca potrà, così, dedicare tutto il suo tempo all'attività di allenatore di calcio, che, ci auguriamo, possa riservargli come sempre meritate soddisfazioni.

Anche il collega Marcello Feliziani, Segretario Superiore di 1ª classe, è andato in pensione. Auguri di lunga e serena quiescenza.

Antonietta Vadalà in Cafarelli, Segretaria dell'Ufficio 6º, si è brillantemente laureata in Economia e Commercio presso l'Università di Roma con una tesi su "Il contributo dell'UIC all'economicità dell'impresa ferroviaria". Alla neo-dottoressa vivissime felicitazioni e fervidi auguri.

APPROVVIGIONAMENTI

La cicogna ha portato Francesca al Segretario Giancarlo Lapadula; Luca al Primo Dirigente Dr. Ing. Alfonso Lucibello; Alessandro all'Ispettore Dr. Agostino Tizi; Giuliana al Segretario

Giulia Derosa Matuozzo. A tutti felicitazioni e auguri da parte di "Voci".

Fiori d'arancio per Francesco Pisani, Segretario Tecnico dell'Ufficio 2º, e la sig.na Maria Giulia Ievola; per Giuseppe Padelli, Segretario dell'Ufficio 3º, e la sig.na Maria Savina Manucci; per Giovanna Ronga, Segretario dell'Ufficio 4º, e il sig. Vittorio Mancini; per Patrizia Azzarello, Applicato dell'Ufficio 1º, e il sig. Mauro D'Ottavio; per Valeria Montuori, Segretario dell'Ufficio 3º, e il sig. Maurizio Pastorio; per Maurizio Giorgi, Segretario dell'Ufficio 2º, e la sig.na Simonetta Spadoni; per Maurizio Ortolan, Segretario dell'Ufficio 3º, e la sig.na Serena Imperi.

Alle felici coppie i nostri migliori auguri.

Stefano Tocci, figlio dell'Appl.to Capo Elio si è laureato a pieni voti in Ingegneria civile, Trasporti. Complimenti al neo-ingegnere.

COMMERCIALE

Fiocco celeste. In casa del collega Cosmo Vellucci — Capo Gest. Sup. presso l'Ufficio Legale — la cicogna ha posato Fabio. Ai felici genitori e al neonato i nostri migliori auguri.

Laurea. Si è laureato brillantemente in Ingegneria Civile — Sezione Trasporti — il giovane Filippo Ciotti, figlio del Revisore Sup.re Giovanni dell'Uff. Sviluppo. Al neo dottore le più vive felicitazioni ed i più cordiali auguri.

IMPIANTI ELETTRICI

Si è brillantemente laureato in Giurisprudenza il Segretario Tecnico Vittorio Pisaneschi dell'Ufficio O.M.

I colleghi tutti esprimono le più sentite congratulazioni.

LAVORI

Fiocco rosa in casa del Segr. Tecnico Marcello Pichi per l'arrivo di Serena. I colleghi dell'Ufficio C.le 6º augurano a Paola e Marcello vive felicitazioni per il lieto evento.

I componenti l'Ufficio 3º della Direttissima Roma-Firenze, augurano una serena quiescenza, attraverso "Voci", al collega Segret. Tecn. Sup. Angelo Terziani che ha lasciato l'Azienda.

Un saluto di commiato ai colleghi posti in quiescenza: Commesso Ulderigo Di Mario, Segr. Sup. Alfio Procini, Segr. Sup. Aldo Alessandretti, Segr. Sup. Bernardino Ceccarelli.

MOVIMENTO

Auguriamo lunga e serena quiescenza al Rev. Sup. di 1ª classe cav. Manlio Belardinelli che, per raggiunti limiti d'età, lascia il servizio ferroviario. Il cav. Belardinelli si distacca con particolare rammarico dalla dirigenza del Reparto Trasporti militari, che ha tenuto con

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%

LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO

11 grandi volumi

circa 5.000 pagine
oltre 160.000 voci
10.000 illustrazioni
in nero e a colori

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 320.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire
160.000
con un abbuono speciale del 50%.

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 26 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE
160.000 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. 83.93.448.
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 dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 160.000 che verserò, senza anticipo, in 30 rate mensili;
☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 150.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma _____
Cognome _____ Nome _____
Matricola F.S. n. _____ Città _____ Cap. _____
Via _____ N. _____

grande senso di responsabilità per molti anni.

Vivissimi auguri formuliamo pure alla signora Lina Carocci, meglio conosciuta come "la bionda Palcani", che si dimette volontariamente dall'impiego.

Partecipiamo doppi auguri sia al collega Nello Contardi che, in coincidenza con l'andata in quiescenza, quale ex combattente, è convolato a nozze con la gentile signorina Maria Mastrogiovanni, sia alla signora Stefania Ercolani, Segretario del nostro Ufficio V, la quale quasi contemporaneamente ha dato alla luce il suo primogenito Davide e si è laureata brillantemente in Scienze Politiche, discutendo la tesi "Il progetto comunitario di riforma delle ferrovie" di grande interesse per la nostra Azienda.

ISTITUTO SPERIMENTALE

Fiocco rosa. Sandro Ciomei, Capotreno del Deposito di Orte, è divenuto padre per la seconda volta di una graziosissima bambina cui è stato imposto il nome di Silvia.

La neonata discende chiaramente da una stirpe di ferrovieri. Anche il nonno, Gastone Andreoli, è un nostro collega: presta infatti servizio all'Istituto Sperimentale di Roma.

Alla piccola Silvia, ed a tutta la sua famiglia, i migliori auguri di ogni felicità.

RAGIONERIA

La cicogna ha lasciato in casa del Segretario Antonella Farnioli, dell'U.R.D.G., una graziosa bambina alla quale è stato imposto il nome di Alessia.

Alla piccola e ai felici genitori i nostri migliori auguri.

Torino

Esodi. Un altro folto scaglione di colleghi ex combattenti, usufruendo dei noti benefici di legge, ha lasciato recentemente il servizio; i primi ad esserci stati segnalati sono: dall'Uff. Ragioneria i Segr. Sup. 1ª cl. Ugo Berga, Capo dell'11º Rep., e Mario Cav. Topazio, Capo del 13º Rep., il Segr. Sup. Riccardo Garavelli ed il Commesso C. Giovanni Alessio, Capo dei servizi di anticamera; dall'Uff. Lavori i Segr. Sup. Tecn. Giovanni Beccaria, Ignazio Bertoloni, Giovanni Dandini e Biagio Pera, l'Appl. Tecn. C. Saverio Taverna ed il Commesso C. Luigi Battista; da Alessandria C.le il C.S. Sovr. Alfredo Trova, l'Assist. C. Antonio Mighetti ed il 1º Man.re Lorenzo Mirone; da Gamalero il Titolare C.S. Sovr. Pierino Guerci; da Borgomanero il C.S. Sup. Prebilic Dusan; dal Controllo Merci l'Appl. C. Tommaso Jannotta, del 44º Rep.; dal D. P.V. di Chivasso il C. Tr. Carlo Bianco; da Alessandria Smist. il Titolare C.S. Sovr. Mario Cacciabue ed il C.S. Sup. Giovanni Rossi; dal D.L. di Novara il C.T. Sup. Pietro Scacchi.

A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Due lauree sono state ultimamente conseguite: presso l'Università di Roma in Medicina e Chirurgia dalla giovane Maria Teresa Di Toro, figlia del Dirigente Sup. Giuseppe, Capo dell'U.P.C., la quale ha riportato il punteggio di 110 e lode; l'altra in Giurisprudenza presso l'Ateneo torinese dalla giovane Carla Siccardi, figlia del C.G. Sup. Giorgio di Torino P. Susa.

Alle neo dottoresse vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale: al D.P.V. di Cuneo il Cond. Giampiero Ghigliano con Lucia Ida, il C. Tr. Gaspare Vigliani con Lea Cavallera, il C. Tr. Sergio Langhetti con Claudia Mazza e l'Aus. Viagg. Franco Albesano con M. Grazia Gallo.

Auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express: all'O.G. R. Maria all'Op. q. Vincenzo Melfi, Piera Alessandra all'Op. q. Mario Beccia, Roberto al Man.le Giuseppe Simonetti; al D.L. di Cuneo Cristina al Man.le Enrico Cortese ed Erika all'A.M. Giuliano Viola. Congratulazioni ai genitori ed auguri ai neonati.

Lutti: recentemente è deceduto l'ex Cond. Geo Soave, già in servizio presso il Nucleo P.V. di Aosta e noto partigiano delle formazioni "Garibaldi"; ai solenni funerali ha preso la parola per ricordarLo il Presidente del Consiglio Regionale Giulio Dolchi, Comandante dell'Anpi aostano. Alla Famiglia le più vive condoglianze, che estendiamo anche ad altri colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: Segr. Angelica Ferrari Fracchia, del 21º Rep. Ragioneria, per il fratello trentunenne Nicola; Guardiano Primo Sabbatini, distaccato all'Uff. Ragioneria, per il padre Pietro; Aus. Staz. Mario Zampieri di Alessandria C.le per il fratello; Macch. Mario Roveglia del D.L. di Cuneo per il padre Giuseppe; all'O.G. R. C.T. Sup. Renzo Bertoncello per la madre, Appl. Francesco Berutto per la madre, Op. Sp. Franco Palazzi per il padre e Man.le Ilario Pazzano per la madre.

Trieste

La cicogna ha visitato per la seconda volta la casa dell'Assistente di Stazione dr. Luigina Biason e del Segret. Tecn. del locale Ufficio I.E. p.i. Giovanni Garaffa e vi ha lasciato una graziosa bambina che i felici genitori hanno chiamato Silvia.

Fiocco azzurro sulla porta di casa dell'Applicato del Locale Ufficio Ragioneria Antonietta Scuderi e del Segret. Tecn. dell'Ufficio Materiale e Trazione Luciano Cammarota, per la nascita di Simone.

Anche la casa del Manovale Gianfranco Pipolo, addetto al nucleo dati elettrocontabili dell'Ufficio Mater. e Traz., e della gentile signora Mariuccia è stata allietata dalla nascita di un bel bambino cui è stato imposto il nome di Francesco.

Fiocco azzurro pure sulla porta di casa del Segret. Tecn. dell'Ufficio Lavori Claudio Riva De Onestis, che è diventato papà di un bambino che è stato chiamato Alessandro.

Ai neonati e ai genitori giungano auguri di ogni bene da parte degli amici e di "Voci".

E' venuto a mancare il comm. ing. Felice Fait, Direttore Centrale a riposo, già Capo Ufficio Lavori del Compartimento di Trieste dal 3-10-1961 alla data del suo collocamento in quiescenza, avvenuto il 18-2-1970. L'ing. Fait, assunto quale Allievo Ispettore presso il nostro Compartimento nel lontano 1934 ha percorso tutti i gradini della carriera ferroviaria in varie Sedi della rete, per fermarsi, poi, nella nostra città. Per le sue notevoli doti professionali e umane, lascia un profondo ricordo in quanti, superiori, colleghi e dipendenti, ebbero il privilegio di conoscerlo e di lavorare al suo fianco.

A Gemona, a soli 43 anni, è deceduto l'Operaio specializzato della Zona 15.3 I.E. di Udine Aldo Brondani.

Lascia la moglie e una figlia alle quali gli amici esternano le loro più sincere condoglianze.

E' deceduta la signora Lucia Calcina, madre del Segretario Sup.re Bruno Piccinini, Capo Reparto Materiale d'inventario e Consumo del locale Ufficio Movimento, e del Capo Gestione Sovrint. Luigi Piccinini, Dirigente dell'Agenzia Doganale di Prosecco.

Ai cari colleghi giungano le sentite condoglianze degli amici e dei superiori.

Venezia

Lutti. Sono scomparsi in attività di servizio: l'Op. Spec. I.E. Ugo Losetti e l'Op. Spec. arm.to Afro Del Zuanne.

E' giunta pure notizia che il cav. Giorgio Arcolin, ex titolare della Staz. di Pordenone, da poco a riposo, è deceduto in seguito a malattia.

Ai familiari le più sentite condoglianze.

Verona

Commiati. Dopo trentacinque anni di "rotaia" il Dirigente Sup. ing. Giovanni Di Stasi, Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione di Verona, ha lasciato volontariamente il servizio. Lo hanno salutato, in una riunione conviviale, i collaboratori diretti avuti nelle sedi di Bologna, Venezia, Trieste e Verona. Al simposio, organizzato nella città lagunare, era presente anche il Direttore Comp.le di Venezia, ing. Castellani, che ha così avuto modo da ex "trazionista" di "giocare in casa" con Laffi, Spiga, Asquini, Piovesan, Donati, Piccoli, Valent, Eccelli, Gasparella, Avanzi, Roncari, Assenti giustificati: Bertoni e Pascucci.

In quiescenza, ad orario, il Cav. Lino Baroni, Capo Reparto Movimento d'Impianto di Verona PN. E' stato festeggiato da tutto il personale della stazione che con l'offerta di significativi omaggi, ha voluto testimoniare la stima, il rispetto e l'affetto di cui l'amico Lino godeva nell'Impianto. Al brindisi erano presenti il Direttore Comp.le, ing. Puccio ed i funzionari dell'Ufficio e Reparti Movimento. Il Segretario della stazione, Cav. Beccherle, commosso, ha rivolto a nome di tutti il tradizionale saluto beneaugurando.

Lauree. Paolo Brugnoli, figlio di Massimiliano, dell'Ufficio Movimento di Verona, dottore in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Padova, sede staccata di Verona.

Festa in famiglia nella casa di Roberto Deotto dell'Ufficio I.E. di Verona: il figlio Luciano, presso la sede staccata di Verona dell'Università di Padova è diventato "Medico".

Ancora un medico con Fabio Massaro, figlio del Controllore Viagg. Sup. Filippo e fratello del Rag. Filippo dell'Ufficio Ragioneria. Dopo i medici abbiamo due ingegneri: "Ingegnere meccanico", Mauro Bragantini, figlio dell'Applicato Capo a riposo già dell'Ufficio I.E. di Verona; laurea conseguita presso l'Università di Padova.

E infine, sempre presso l'Ateneo di Padova, si è laureato "Ingegnere elettronico" Alberto Riceto, figlio di Antonio Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Lavori di Verona. A tutti le congratulazioni della famiglia ferroviaria.

Cicogna express. La famiglia del Capo stazione Giordano Tommasini, titolare di Sommacampagna, è in festa per la nascita dell'atteso maschietto Andrea il quale è la gioia della sorellina Valeria. E' nato a Gazzo Bigarello, Federico, figlio della Signora Bruna Vaccari e del Gest. 1ª cl. Lino Fontana. A S. Candido è arrivato Sandro, figlio dell'Ass. Capo Giovanni Ragionieri e della Signora Giannina.

E infine ecco Daniela nella casa del Segretario Cristina Mecarelli-Porcellini in servizio presso il locale Ufficio Ragioneria. A tutti tanti auguri di felicità! Cogliamo l'occasione per fare tanti auguri al "nonnino" Filiberto Mecarelli, ex Segr. Sup. 1ª cl. della Ragioneria e alla Signora Tersilla, che con la nascita di Daniela, sono diventati nonni per la quarta volta.

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

La storia del vecchio mondo della ferrovia non è fatta solo da fumanti locomotive, figure di tecnici insigni, aperture di linee e record di velocità ma si compone anche di tutta una serie di personaggi singolari, aneddoti, storie curiose il cui ricordo ci restituisce il sapore gustoso di un'epoca in cui il mondo della ferrovia ha avuto spesso un ruolo principale.

La Regina Vittoria e il vecchio capostazione

AI TEMPI in cui la Regina Vittoria amava passare, quasi ogni estate, un periodo di vacanze ad Aix-les-Bains, la celebre stazione termale francese era ben lontana da somigliare alla moderna e spesso caotica città dei nostri giorni. La stazione, molto piccola, sorgeva quasi a fianco di quella attuale e greggi di pecore pascolavano tranquillamente nei pressi, là dove oggi si aprono le grandi avenues Wilson, Marie, ecc. cui fanno ala i grandi alberghi, magazzini, cinema ed altri edifici. Un giorno la Regina Vittoria, accompagnata da due dame d'onore, passeggiava per la campagna quando fu sorpresa da un improvviso temporale; la stazione era vicina ed Ella vi si rifugiò. Andò a bussare alla porta dell'ufficio del capostazione il quale ricevette Sua Maestà con estrema disinvoltura e semplicità, gratificandola del solo nome di "Madame", la fece accomodare sull'unica sedia disponibile e andò, quindi, nell'ufficio vicino per cercare due altre sedie per le dame che accompagnavano la Sovrana. La Regina si scusò di arrecare disturbo indicando il motivo della sua visita imprevista; il temporale era al culmine. All'arrivo del regale corteo, il capostazione stava fumando la pipa, tirando da una vecchia "bouffarde" dal camino talmente grande da somigliare ad una caldaia di locomotiva; domandò, con bonomia il permesso della Regina di poter continuare a fumare se ciò non disturbava. Sua Maestà gli rispose: « No, continuate pure ». Poi essi si misero a parlare come due amici che si conoscano e si stimino da lungo tempo. Ella offrì al suo interlocutore una presa di tabacco da fiuto; la presero tutti e due e tutti e due starnutirono nello stesso momento: a quell'epoca fiutare tabacco era come oggi fumare una sigaretta. La pioggia aveva smesso di cadere ormai da parecchio tempo, ma la conversazione tra la Regina e il capostazione continuava sempre su toni di viva e reciproca simpatia; alla fine la Regina si decise a partire, il suo ospite la accompagnò sino alla soglia della stazione, si strinsero lungamente la mano e la Regina promise al suo nuovo amico che sarebbe tornata a trovarlo cosa che, in seguito, Ella fece molto spesso.

L'anno seguente, per l'arrivo del treno reale, grande agitazione alla stazione di Aix-les-Bains! Sul marciapiedi sono presenti tutte le autorità civili e militari mentre sul piazzale sono schierati i dragoni con le sciabole sguainate. Il treno reale entrò in stazione molto lentamente: erano state date disposizioni affinché all'arresto del treno, la portiera dalla quale doveva scendere la Regina venisse a trovarsi di fronte al grande tappeto di velluto. Momento emozionante, tutti sono a capo scoperto; uno solo resta con il berretto in testa: il capostazione! Un alto funzionario della Compagnia Paris-Lyon-Mediterranée glielo fa notare e lo prega di togliersi il cappello. « Il regolamento prescrive che io debba fare il saluto militare, non debbo scoprirmi » replicò il capo-stazione. Stridio dei freni, il treno si fermò, la Regina apparve e mentre tutti si inchinavano cerimoniosamente solo il nostro amico restò dritto facendo il saluto militare. Ascoltati gli inni nazionali, la Regina, accortasi della presenza del suo vecchio amico, prima di tutte le presentazioni protocollari e senza curarsi dei fiori che le venivano offerti, si diresse verso di lui con la mano tesa, gli strinse calorosamente la mano, si interessò della sua salute e tornò, quindi, alla cerimonia ufficiale.

L'ultimo anno del suo soggiorno ad Aix, poco tempo prima della sua morte, durante una delle numerose visite al suo amico, il capostazione, la Regina gli comunicò l'intenzione di conferirgli l'Ordine della Giarrettiera: questo Ordine è raramente conferito all'estero e anche in Inghilterra sono pochi i dignitari insigniti. Per soddisfare la curiosità del capostazione, la Regina gli spiegò il valore e il significato di quest'Ordine, compresa la cerimonia del conferimento... la Regina si tirava su la veste ben oltre il ginocchio e il nuovo dignitario baciava la sua giarrettiera; a questo punto, il ferroviere non seppe trattenere un moto di viva sorpresa e, interrompendo la Regina, esclamò: « ma per queste cose, mia cara, siamo troppo vecchi tutti e due! ». La Sovrana, ridendo di tutto cuore, lo assicurò che lo avrebbe dispensato dalla cerimonia. Pochi giorni dopo la Regina fece ritorno in Inghilterra ove morì senza aver avuto il tempo di insignire il capostazione dell'Ordine della Giarrettiera; quest'ultimo, come seppe della morte della Regina, chiese di essere messo in pensione, portando con sé il ricordo di quella che fu "La grande Vittoria".

La Regina Vittoria

La Regina Vittoria riceve il Re Luigi Filippo nel salotto del suo treno reale

Primi esperimenti di trazione elettrica autonoma

Tra il 1894 e il 1897, l'ingegner Heilmann condusse, per conto della Compagnie de l'Ouest, numerosi esperimenti per realizzare una locomotiva elettrica autonoma. Si trattava di una locomotiva a vapore azionante una dinamo che invia corrente nei motori degli otto assi, raggruppati in due carrelli di quattro assi ciascuno. La locomotiva, che pesava 125 tn., era dunque ad aderenza totale e gli otto assi non avevano necessità di essere accoppiati per mezzo di bielle. Ciò consentiva una marcia più comoda e una facile iscrizione della locomotiva in tutte le curve. La caldaia, ignitubolare del tipo Belpaire, alimentava un motore verticale a vapore di dodici cilindri azionante due dinamo che venivano messe in movimento, a loro volta, da una piccola dinamo speciale. Questa locomotiva era seguita da un furgone-tender di 45 tn. che poteva portare fino a 20 tn. d'acqua. L'insieme veniva pertanto a pesare in totale ben 170 tn. per una potenza di 1000 CV, il che faceva ascendere, di conseguenza, il peso specifico per ciascun CV a 170 kg. Considerando che le normali locomotive a vapore dell'epoca sviluppavano la stessa potenza per un peso di 80 tn. solamente — vale a dire che pesavano meno della metà a potenza uguale — si può facilmente capire che il motivo dell'insuccesso delle esperienze di Heilmann è tutto nelle cifre!

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul Conto Corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

BNC

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXII - N. 2 - FEBBRAIO 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. abb. post.

LAMBERTO CAMIRRO

QUANDO IL TRENO RITARDA

Da questo numero una serie di articoli e servizi

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul Conto Corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 2 Febbraio 1979

in questo numero

4 Ritardo dei treni: le FS al contrattacco

Da questo numero una serie di servizi dedicati al fenomeno dei ritardi, da anni al centro dell'attenzione della pubblica opinione. Dà il via all'inchiesta un articolo sugli interventi previsti dall'Azienda, a breve e medio termine, per porre rimedio a questo endemico male

6 La «Fiat Ferroviaria Savigliano»

Con un servizio sul grande impianto piemontese, continua la nostra inchiesta sulle più importanti industrie italiane operanti nel settore del trasporto ferroviario

9 Il premio giornalistico «Ferrovie oggi e domani»

I vincitori della 5ª edizione del premio indetto dalle FS per contribuire a stimolare una sempre più larga e approfondita informazione sulla problematica ferroviaria

10 La «Porrettana»

Con la storica linea tosco-emiliana, che rappresenta un valido percorso alternativo alla più frequentata «Direttissima» Firenze-Bologna, continua la serie dei servizi dedicati alle linee meno note della nostra rete

27 In treno lungo la valle dell'Urubamba

Un viaggio da Cuzco a Machu Picchu, uno dei percorsi ferroviari più belli del mondo, attraverso le vestigia dell'antico impero incaico

Flash 17 / Dicono di noi 18 / Rubriche 19 / Per la sicurezza del viaggio in treno 40 / Amici in pensione 32 / Incontri con... 33 / Attività DLF 34 / E' bene saperlo 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 43.

Associato all'USPI: Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

Vietato fumare, ma come?

Spett.le «Voci della Rotaia»,

sono l'Operaio Qualificato Felice Santoriello in servizio presso il 30° Tronco Lavori di Salerno e voglio esporre quanto segue.

Da quando è stata riapprovata la legge che vieta di fumare nei locali pubblici si verifica sui treni del Compartimento di Napoli (non so in altri Compartimenti) un caos indescrivibile. Nonostante che i vagoni siano stati divisi a metà, dalla parte dove si fuma, arriva sempre il puzzo nauseante delle sigarette e impregna tutto il vagone, poi quando lo stesso è diviso a scompartimenti, allora succede che anche se si chiede a qualche fumatore di andare a fumare fuori in corridoio, le esalazioni di fumo entrano lo stesso dentro allo scompartimento e quando, d'inverno, i finestrini sono tutti chiusi, mi sembra di stare in quelle latrine putride che ancora si trovano da qualche parte. Tutto questo accade quando, più o meno, le cose sono abbastanza in regola e cioè i vagoni sono divisi per scompartimenti per fumatori e non fumatori. Le cose cambiano ancora in peggio quando ti trovi sulle automotrici, nonostante siano divise a metà fra le due categorie dei fumatori e non. Avviene, infatti, che si fuma indifferentemente sia nell'uno che nell'altro scompartimento e qui devo fare, purtroppo, un'accusa anche ai colleghi del personale viaggiante i quali, eccetto qualcuno, non si preoccupano minimamente di far smettere di fumare i trasgressori o di fargli cambiare posto. Anzi, anche loro, trovandosi a sedere, quando non sono in servizio, negli scompartimenti per i non fumatori, distrattamente (almeno voglio sperare) fumano e danno fastidio col fumo. In questi casi mi si può dire: «Perché non inviti gentilmente tu a far smettere di fumare, o di cambiare posto?». L'ho fatto parecchie volte, ma succede che ad ogni stazione — e quindi di ogni quattro o cinque minuti — sono costretto a ripetere la stessa cosa ad ogni viaggiatore che entra dove sto io.

Vi ho scritto perché questo è un problema di carattere generale. Purtroppo, come accade per tante leggi che si fanno in Italia, esse sistematicamente non vengono rispettate e tantomeno fatte rispettare, capita così che il cittadino medio, onesto, lavoratore, viene violentato. Sicuro che voi prospetterete il problema agli Organi Superiori e che questi lo risolvano nel modo migliore, vi ringrazio anticipatamente e vi saluto.

Felice Santoriello

Una delle tante grandi categorie in cui si divide l'umanità è proprio quella a cui si riferisce il collega Santoriello nella sua lettera. Ferrovieri e no, o siamo fumatori o non lo siamo. Questa elementare dicotomia — che dal 1975 è diventata

materia disciplinata dalla legge — determina, in particolare, due ordini di problemi: uno tecnico-organizzativo, relativo agli strumenti che consentono di rendere operativa la legge e uno più generale e, certo, più delicato, che riguarda l'educazione civica del cittadino (e quindi del... viaggiatore).

Per quanto riguarda l'aspetto organizzativo abbiamo sentito il Servizio competente che ci ha fornito una serie di precisazioni. Cogliamo l'occasione per ricordare a tutti i nostri agenti dell'esercizio e non che, tenuto conto di quanto stabilito dalla legge, attualmente la situazione è questa.

Carrozze ad ambiente unico — *Per motivi di natura organizzativa (turno del materiale, composizione dei treni, necessità di sostituzione dei veicoli eventualmente guasti) non è possibile per ora destinare intere carrozze ai non fumatori.*

Carrozze a compartimenti — *Normalmente il 50% dei posti è riservato ai non fumatori. Nei casi in cui la carrozza disponga di un numero dispari di compartimenti, quello eccedente il 50% viene assegnato ai non fumatori.*

La legge 584 dell'11.11.1975, comunque, non prevede l'estensione del divieto di fumare ai corridoi antistanti i compartimenti per non fumatori. Tuttavia, resta da dire che è in corso di attuazione un provvedimento tendente ad aumentare al 60% l'aliquota dei posti a disposizione dei non fumatori. A ciò sta provvedendo il Servizio Materiale e Trazione in occasione delle revisioni periodiche dei rotabili.

Questo è quello che le Ferrovie hanno potuto fare

continua a pag. 17

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Patrizia Cimini, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Jole Lang, Biagio Cotrone, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda; Fulvio Duzzi, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Giuseppe Luzzi, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.

Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giuli', Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - «Voci della Rotaia» - Direzione Generale F.S. - Roma.

MANOSCRITTI E FOTOGRAFIE — ANCHE SE NON PUBBLICATI — NON SI RESTITUISCONO.

In coincidenza col nuovo orario ufficiale

RITARDO DEI TRENI: LE FS PASSANO AL

« SUPPONIAMO che partiste meco da Milano sulla ferrovia. Attraversati i piani ubertosi della Lombardia, quindi le pianure non meno ricche del Parmigiano e del Modenese, toccata Bologna e guadagnate le sponde dell'Adriatico verso Ancona, scorrendo quasi sempre lungo il lido, sulle scarse arene, chiuse tra le spume del mare a sinistra e il vario pendio dei colli subappenninici a destra, sarete presto a Pescara, città abbastanza importante e piccolo porto di mare ». Uno squarcio del libro dell'abate Stoppani, "Il bel paese". Ci riporta ad anni lontani, ad un viaggiare assorto e contemplante, incompatibile con l'attivismo odierno. Assillato da impegni e sollecitazioni, l'uomo moderno (viaggi per diporto o per necessità) non può prescindere dagli orari, dall'orologio.

Ciò spiega le insistenti proteste sull'andamento delle ferrovie italiane. Oggi chiunque può metterci sotto accusa con una frase di tre parole: i treni ritardano. Chiunque può contestare la validità del trasporto su rotaia, giacché i treni ritardano. All'opinione pubblica illustriamo i nostri programmi di potenziamento: spieghiamo i vantaggi della ferrovia in termini di difesa dell'ambiente e di risparmio energetico. Documenti alla mano, dimostriamo che le F.S. sono al secondo posto in Europa per la sicurezza dell'esercizio. Ma, come in un perfido incantesimo, i nostri discorsi hanno un'eco cambiata che ripete ossessivamente: i treni ritardano.

Quando formiamo un numero telefonico e il centralino non risponde, alla nostra irritata immaginazione appare la figura di un centralinista inadempiente. Quando, inutilmente e con affanno, cerchiamo un medico, non possiamo fare a meno di sospettare che il sanitario se ne stia comodamente in casa e si faccia negare da familiari compiacenti. Se il black out ci sprofonda nel buio; se il termosifone non ci riscalda; se l'ascensore non sale; se il rubinetto dell'acqua è arido e muto, il nostro disagio si trasforma in acuto risentimento contro i responsabili veri o presunti.

Anche il ritardo di un treno innesca una reazione istintiva che talvolta il viaggiatore tende a scaricare sul ferroviere, dimenticando che l'uomo in divisa sopporta le conseguenze del disservizio non meno dell'utente. Dopo parecchie ore di guida, il desiderio più grande del macchinista è quello di arrivare, di andarsene a casa, di « staccare » (come si diceva una volta). Sentimenti non dissimili prova il personale di scorta al convoglio. Nelle stazioni, e negli altri Impianti della rete, i turbamenti della circolazione determinano tensione, superlavoro e talvolta protrazione di turni.

Suggestionato dal gergo di moda, qualcuno ha definito i ritardi il « male oscuro » delle ferrovie. Mai diagnosi fu più sbagliata. Da tempo, l'Azienda ha individuato e approfondito le cause del « male » che sono sia esterne che interne al sistema ferroviario. Ricapitoliamo le prime, per soffermarci poi sulle seconde e sui rimedi per contrastarle.

Telefonate anonime e criminali segnalano frequentemente la presenza di ordigni esplosivi sui treni e lungo la linea. Sono voci impersonali, emerse dal gorgo dell'abiezione. Meritano credito? Quando è in gioco la vita di centinaia di persone non si può agire con faciloneria o affidarsi alla fortuna. Comunque, in tali circostanze, ogni decisione spetta alle autorità di P.S. In genere, si procede alla perlustrazione dei binari o alla ispezione del treno. Se i sospetti sono più concreti si ricorre al « treno-civetta ». Quattro o cinque carri pianali sospinti posteriormente dal locomotore. Quando le operazioni di controllo si protraggono a lungo, l'Azienda provvede a trasbordare i passeggeri su autopullman che compiono un servizio a navetta sostitutivo. Ma è intuibile che un'interruzione di qualche ora ha effetti devastatori sulla regolarità della circolazione (basta pensare alle coincidenze) che raggiungono anche le linee più lontane.

A contrasti sociali d'altra natura, si riconnettono le occupazioni abusive della sede ferroviaria da parte di lavoratori in sciopero per vertenze estranee all'Azienda. Incidentalmente, ricordiamo che due sentenze della magistratura hanno dichiarato illegittime tali forme di lotta. Il 14 luglio della scorsa estate, gli operai di un'industria dolciaria torinese occuparono la stazione di Torino P.N. dalle 14 alle 18,30. Quando stavano per sgomberare, la segnalazione infondata di un attentato ritardò ulteriormente la ripresa del traffico che avvenne poi in condizioni di emergenza, sopprimendo forzatamente due treni locali. Per protesta, i pendolari occuparono a loro volta la linea, determinando una nuova interruzione del servizio fino alla mezzanotte. Sebbene in proporzioni più contenute, gli episodi di occupazione degli Impianti sono ricorrenti, in tutte le regioni d'Italia, e dimostrano in mezzo a quali difficoltà si svolga oggi l'esercizio ferroviario.

Le frane, le mareggiate ed altre calamità naturali costituiscono elemento di disturbo, non solo per le F.S., ma per tutte le ferrovie. Tuttavia nel nostro Paese, il diffuso dissesto idrogeologico concorre ad aumentare la frequenza e la gravità di tali eventi. In coerenza con un'azione preventiva sempre sostenuta, le F.S. hanno messo a punto un rapporto che indica le zone geografiche della rete più esposte ai pericoli di forza maggiore. Gli interventi di risanamento dovranno essere affrontati con la necessaria gradualità. Un primo stanziamento di 2000 miliardi è incluso nel « Programma integrativo ».

Veniamo alle cause interne di turbativa contro le quali l'Azienda è severamente impegnata. E' ben noto che il traffico tende a concentrarsi sugli assi fondamentali della rete che ne risultano gravati al limite delle possibilità d'esercizio. In conseguenza, il benché minimo inconveniente (di per sé prontamente riassorbibile) determina reazioni a catena che si

CONTRATTACCO

propagano a largo raggio. I rimedi che stiamo attuando, o che abbiamo deciso di attuare a breve termine, sono molteplici e di diversa natura, anche se hanno effetti convergenti.

La capacità operativa e di autoregolazione del sistema ferroviario risulterà accresciuta con una più estesa dotazione di apparati telecomandati, come quelli di distanziamento automatico dei treni e di banalizzazione della circolazione, nonché di manovra centralizzata degli scambi. L'istituzione del controllo centralizzato del traffico, su un buon numero di linee, e della dirigenza centrale operativa in alcuni importanti nodi completerà gli interventi di carattere propriamente tecnologico.

La nuova e più agile normativa per i casi di guasto blocco consentirà di guadagnare tempo prezioso nelle operazioni di riparazione dei dispositivi di segnalamento, con benefici effetti sulla fluidità della circolazione.

L'entrata in esercizio, per i servizi pendolari, di complessi elettrici leggeri ad alta accelerazione diminuirà le interferenze e i famigerati conflitti di precedenza tra i treni locali e quelli a lunga distanza. Nelle grandi stazioni, l'immissione di materiale viaggiatori a navetta bidirezionale permetterà di ridurre le manovre che spesso impongono ritardi ai convogli di transito.

Passiamo ora, sempre in rapida panoramica, agli interventi di carattere infrastrutturale: attivazione di itinerari alternativi a quelli più congestionati, potenziamento, raddoppio, quadruplicamento di tratti di linea, completamento della Direttissima Roma-Firenze, ecc. Una vasta serie di opere che avranno effetti positivi non appena compiute, ma la cui realizzazione appesantisce per ora l'andamento dell'esercizio. La concentrazione di macchinari e attrezzature, come pure l'impiego di organizzazioni ad alta meccanizzazione, richiedono, per poter spiegare il loro potenziale produttivo, consistenti sospensioni di traffico. Per contro, il campo di azione delle squadre operanti fra un treno e l'altro è ormai ridotto a piccoli interventi saltuari complementari. Da quanto abbiamo detto, è facile comprendere che l'esecuzione dei lavori è tra le cause principali del ritardo dei treni. Per le linee a doppio binario, è possibile istituire il servizio a binario unico, con interruzione totale della circolazione sul binario in lavorazione, specie nei tratti equipaggiati con blocco automatico nei due sensi di marcia. Una tale soluzione è utile nel caso di cantieri fissi o a lento avanzamento, mentre risulta meno conveniente quando l'esecuzione delle opere è più sollecita e, in conseguenza, sarebbe necessario il frequente spostamento dei tratti di linea con esercizio a binario unico.

Per le linee a semplice binario, occorre fare ricorso all'istituzione di servizi automobilistici sostitutivi.

L'orario biennale (1979-'81) che entrerà in vigore nel prossimo maggio è stato impostato tenendo conto della duplice e concomitante esigenza della migliore circolazione dei treni e dei periodi d'interruzione per i lavori programmati. Su alcune linee a semplice binario è stata prevista, compatibilmente con le esigenze dell'utenza, la sospensione della circolazione di treni locali non interessanti il traffico pendolare, oppure la loro sostituzione con autoservizi. Per i treni a lungo percorso, sono stati istituiti dirottamenti temporanei di durata variabile. Più in generale, e dove le deviazioni non sono possibili, i tempi di percorrenza sono stati prolungati, tenendo conto dei rallentamenti e della reale situazione della rete. Ne risulta un decremento della velocità (che però era soltanto teorica) compensato dalla maggiore credibilità e chiarezza di rapporti con gli utenti i quali potranno commisurare i propri impegni all'effettiva durata del viaggio.

Circa le comunicazioni internazionali, è stato concordato tra le ferrovie europee di evitare la progettazione di treni a lunghissima percorrenza con impegni di viaggio che attualmente raggiungono anche le 24 ore continuative. Questi convogli pletorici, utilizzati per l'intero percorso solo da pochi utenti, incorrono frequentemente in ritardi che si ripercuotono sulla regolarità d'orario di molte linee. L'indirizzo da seguire, e che ha già trovato le prime importanti attuazioni nel nuovo orario 1979-'81, è quello di limitare le relazioni internazionali ad una durata di viaggio non superiore alle dodici ore e di programmare collegamenti cadenzati in maniera da realizzare fra loro strette coincidenze. Sempre sul piano europeo, avremo un ridimensionamento dei TEE cui corrisponderà un miglioramento delle relazioni intervilles, secondo criteri di confort e di funzionalità.

Col nuovo orario, sono state concretate apprezzabili iniziative anche per i servizi merci, particolarmente sotto l'aspetto della regolarità che costituisce per l'utente il parametro di valutazione decisivo. I miglioramenti di maggior conto riguardano la rete dei TEEM e dei treni merci rapidi per i quali è prevista l'impostazione rispettivamente a 100 e a 80 chilometri l'ora.

Queste note non intendono alimentare la facile illusione di una fulminea e totale normalizzazione della circolazione. Alcuni degli interventi di cui abbiamo parlato sono già in corso d'attuazione o sulla rampa d'avvio. Altri, e non certo secondari, sono iscritti nel « Programma integrativo » che è all'esame del Parlamento. L'evoluzione della situazione in senso positivo non potrà che essere graduale, anche se qualche segno di miglioramento comincerà ad annunciarsi fin dai prossimi mesi. E' certo comunque che le F.S., finora impegnate in un'azione prevalentemente di contenimento dei ritardi, sono decise a passare al contrattacco. L'obiettivo è tanto importante che nessun sacrificio, nessuno sforzo potranno essere giudicati eccessivi.

MARCELLO BUZZOLI

LA "FIAT FERROVIARIA SAVIGLIANO"

Un complesso industriale di livello mondiale sorto dalla fusione di due aziende da tempo altamente specializzate nel settore del trasporto ferroviario - Migliaia e migliaia di veicoli finora costruiti ed esportati in ogni continente - Attualmente in cantiere nuovi tipi di carrozze normali e speciali e la prossima locomotiva E 633

di RENZO MARELLO / Foto di ENRICO CORINO

ANZITUTTO una doverosa spiegazione della ragione sociale. Al riguardo, cronologicamente parlando, la precedenza spetta alla « Società Nazionale delle Officine di Savigliano », che vecchie guide turistiche, di oltre un secolo fa, segnalavano come importante stabilimento industriale e « fra le cose degne di nota e da ammirare » nella cittadina piemontese.

La società della ferrovia Torino-Cuneo, infatti, aveva eretto per suo conto a Savigliano delle officine di riparazione e di costruzione, dalle quali uscirono « buon numero delle prime vetture e dei primi vagoni costruiti in Italia ». Passata la linea Torino-Cuneo a far parte della rete della Società dell'Alta Italia, quelle officine vennero abbandonate, finché nel 1879, per opera di volenterosi cittadini e per impulso del Comm. Sperino, si pensò di riattivarle; la « Società Nazionale delle Officine di Savigliano » ricominciò pertanto a funzionare nel 1880, con il capitale di 1.000.000 di lire e previo accordo con il locale Municipio, che si impegnò a versare un sussidio di 250.000 lire, riservandosi però il 5 per cento netto risultante dai bilanci annuali della società.

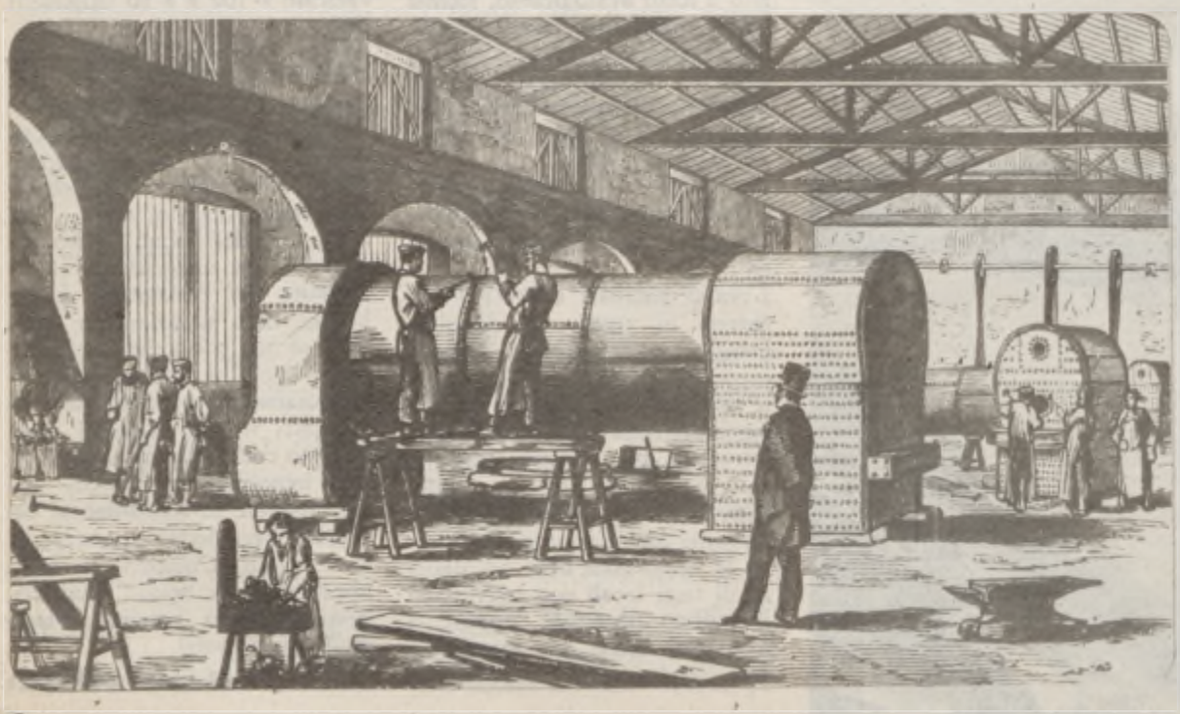
Società che fu organizzata allo scopo di ristrutturare ed ampliare l'antico stabilimento, adattandolo per la produzione di materiale mobile e fisso per ferrovie e tranvie e per costruzioni meccaniche in genere.

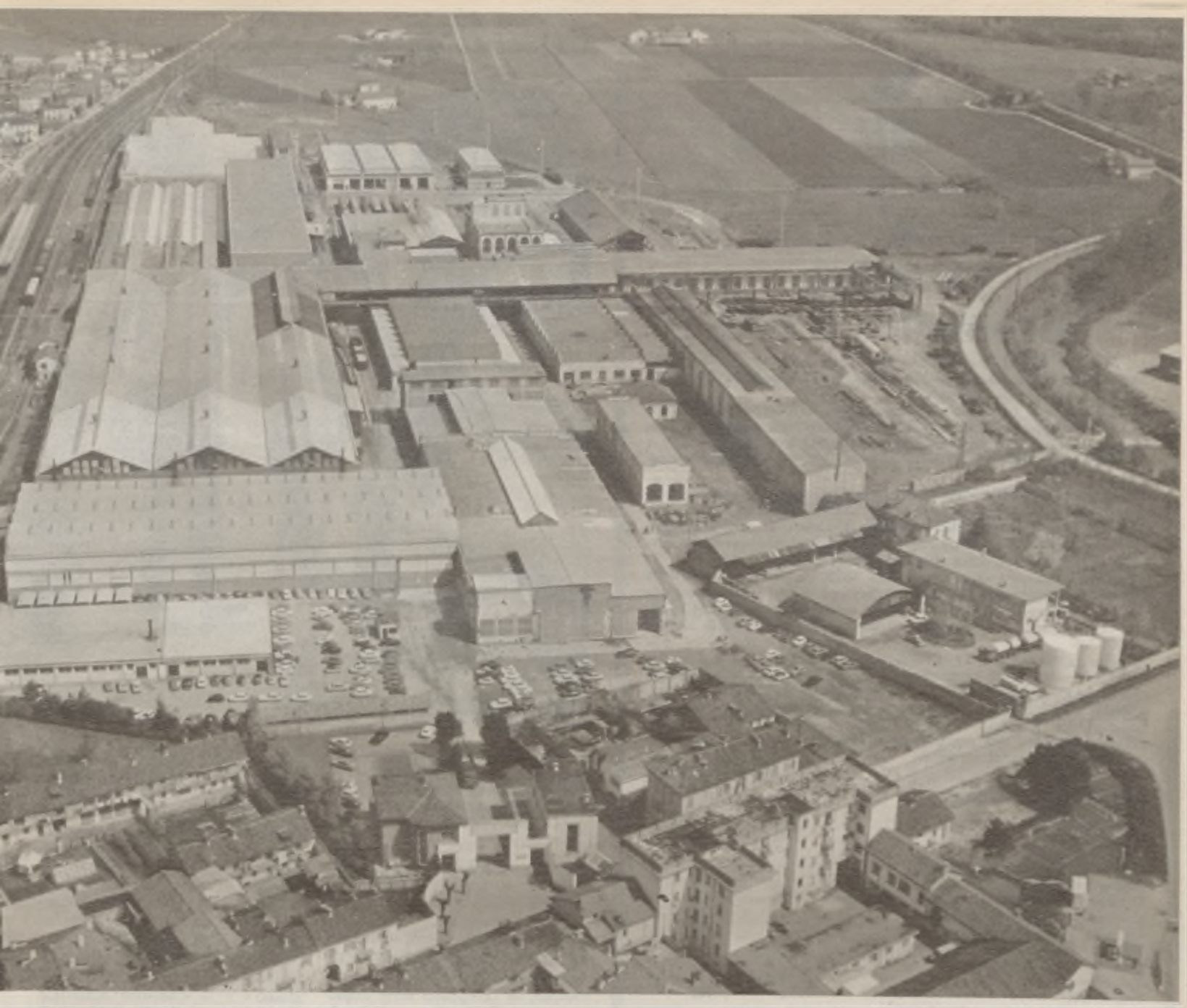
Il continuo, serio e svariato incremento produttivo, nonché il perfezionamento ben presto raggiunto nel ramo veicolare, resero le Officine di Savigliano « non soltanto le più importanti nel loro genere nelle antiche Provincie, ma non inferiori a nessun'altra in Italia », mentre, fra le loro principali costruzioni di opere pubbliche, è sufficiente ricordare il grande viadotto sull'Adda presso Paderno, il ponte pure sull'Adda presso Trezzo nonché i ponti sul Po a Casalmaggiore e presso Cremona.

Per quanto riguarda, invece, la « FIAT », troppo nota è la sua storia perché se ne debba qui trattare. Può essere tuttavia interessante sapere che le origini della sua attività ferroviaria risalgono al lontano 1917, quando essa assorbì la società « Diatto » di Torino, già dalla metà del secolo scorso costruttrice di veicoli ferroviari, e la trasformò in una propria sezione, denominata « Materiale Ferroviario ».

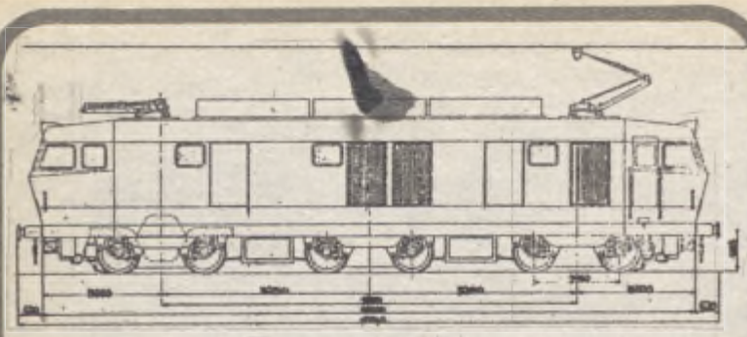
Non si può, a questo punto, non porre nella dovuta evidenza la lungimiranza dimostrata fin da allora dalla grande Azienda torinese nei confronti dei problemi ferroviari. A partire dal 1917, cioè dagli albori del suo sviluppo automobilistico, la Fiat aveva capito che, in parallelo all'affermarsi del trasporto privato, sviluppo ed esigenze non inferiori avrebbe richiesto il trasporto pubblico.

A comprova basta ricordare le tappe percorse dalla Fiat nel settore ferroviario da allora ad oggi, tappe che coincidono esattamente con i momenti salienti della stessa storia della nostra Azienda. In un rapido « flash-back », infatti, rivedremo apparire nel 1924 la prima locomotiva diesel-elettrica con motore da 450 CV, adottata anche dalla ferrovia suburbana di New York e dalle ferrovie eritree; nel 1931 nasce la famosa « Littorina », prima automotrice con motori a benzina prodotta in serie; nel 1934 ecco l'inserimento nel campo della elettrotrazione con la costruzione di elettromotrici tranviarie e locomotive elettriche; nel 1940 l'autotreno ATR 016, con motori diesel da





Una panoramica aerea dei capannoni della Ferroviaria Savigliano da cui, presto, uscirà la nuova locomotiva E 633.
A sinistra un reparto dell'Officina e, sotto, un locomotore D.345 e un'automotrice Ale 668 pronti per la consegna.



La nuova locomotiva E 633

La nuova E 633, di cui si parla nell'articolo accanto, è stata ordinata dalle FS sulla base dell'esperienza ricavata dall'esercizio della E444 005, munita di "chopper".
Si tratta di una macchina con cassa unica e rodiggio BBB, dotata di un motore per carrello, che verrà realizzata con rapporto di trasmissione 27/64 e velocità massima di 130 km/h (versione merci) e con rapporto 33/64 e velocità massima di 160 km/h (versione viaggiatori).
La soluzione con cassa unica e tre carrelli riflette i più recenti orientamenti adottati nella costruzione di locomotive destinate a linee tortuose, dove è sconsigliabile l'impiego di carrelli a tre assi con elevato passo rigido, e permette notevoli semplificazioni rispetto alle precedenti soluzioni con cassa articolata e snodo centrale.
I motori di trazione saranno del tipo T850, derivati da quelli delle E444 ed opportunamente potenziati. Ciascuno di essi verrà alimentato da un "chopper-serie" simile a quello sperimentato sulla E444 005, con la variante che la tensione ai morsetti del motore sarà elevata a 2000 V.
Rispetto alle locomotive E636 l'utilizzazione dei chopper, l'impiego dei carrelli monomotori e la trazione bassa permetteranno una migliore utilizzazione dell'aderenza, in modo da ottenere prestazioni superiori a quelle delle E656 stesse, nonostante una riduzione del peso della locomotiva del 15% circa e l'uso di 3 motori invece di 12. Il "chopper" permetterà inoltre una regolazione automatica e continua della velocità e dello sforzo di trazione.

RENZO MARINI

DATI CARATTERISTICI:

Lunghezza totale	m	17,74
Larghezza	m	3
Passo dei carrelli	m	2,15
Diametro delle ruote a nuovo	m	1,04
Numero dei motori		3
Tensione max di funzionamento dei motori	V	2000
Corrente continuativa dei motori	A	750
Corrente oraria dei motori	A	850
Potenza continuativa al cerchione	kW	4200
Potenza oraria al cerchione	kW	4800
Velocità massima	km/h	130 o 160
Peso totale	t	102

Si lavora alla E 633

Il Direttore Generale, Dott. Semenza, e i dirigenti della Ferroviaria Savigliano, visitano gli impianti della grande Officina

400 CV, che superando i 180 km/h conquista il record mondiale di velocità e viene adottato dalle FS per i treni rapidi.
Dopo la seconda guerra mondiale, esattamente nel 1949, riprende rapidamente la produzione di automotrici, la cui prima serie impiega i motori diesel a sogliola da 135 a 650 CV; questa soluzione, che vede il motore posto non più sul carrello, ma sotto la cassa, consente un maggiore spazio utile per il trasporto dei passeggeri. Proseguendo nella costruzione di automotrici diesel con trasmissione sia idromeccanica che idraulica, l'affermazione più completa viene raggiunta, nel 1956, con il leggero ed economico tipo ALn 668 — progettato a livello di campionatura appositamente per le FS ed oggi realizzato in oltre mille esemplari, di cui quattrocento esportati in nove paesi stranieri, ultimo la Svezia —, che continua a rispondere, sotto ogni clima, alle severe esigenze d'un servizio ferroviario con basso costo di gestione.
Nel campo delle carrozze per passeggeri, altro ragguardevole successo viene conseguito, nel 1972, con le vetture per treni rapidi «Trans Europ Express» e «Grand Confort », le più lussuose, confortevoli e veloci d'Europa. Appena tre anni dopo, nel 1975, una realizzazione tecnica di avanguardia è il cosiddetto « Pendolino », elettrotreno ad assetto variabile che consente di aumentare mediamente del 30 per cento la velocità, rispetto ad un treno normale, sulle linee ad elevata tortuosità.
Nello stesso anno 1975 avviene la fusione fra le « Officine di Savigliano » e la « Sezione Materiale Ferroviario » della Fiat: trattasi di una riorganizzazione aziendale, che dà una struttura autonoma ai diversi settori d'attività nei quali la Fiat opera. Del « Settore Sistemi e Prodotti Ferroviari » la neonata « Fiat Ferroviaria Savigliano » è la società « leader », curando essa direttamente gli interessi anche della « Omeca » di Reggio Calabria, della « Ferrosud » di Matera e della « Concord » di Cordoba (Argentina).
Ecco, ora, alcuni dati illustrativi riguardanti questa « Ferroviaria » di Savigliano, come oggi viene comunemente chiamata: superficie totale disponibile 187.500 metri quadrati, superficie coperta 70.000 metri quadrati, dipendenti 1.350, capacità produttiva di 1.350.000 ore lavorative all'anno, fatturato 1977 di 56 miliardi di lire.
Al presente la nuova Società — attrezzata anche per la riparazione di carrelli e di carrozze speciali —

I vincitori del premio giornalistico "Ferrovie oggi e domani" 5ª edizione

A Sanremo, sono stati proclamati i vincitori del Premio Giornalistico "Ferrovie oggi e domani", giunto quest'anno alla sua quinta edizione. Il Premio, indetto dalle Ferrovie dello Stato in collaborazione con la Federazione Nazionale della Stampa, ha in particolare lo scopo di contribuire a stimolare una sempre più larga e approfondita informazione sulla problematica ferroviaria.

Da questo punto di vista la presente edizione del premio ha avuto un grande successo, sia per la qualità dei lavori presentati, sia per la larghissima e qualificata partecipazione, italiana e straniera.

La Giuria, presieduta dal Prof. Leone Piccioni e composta da rappresentanti dell'Ordine dei Giornalisti, della Federazione Nazionale della Stampa, della RAI-TV e della nostra Azienda, ha assegnato i seguenti premi.

CATEGORIA "QUOTIDIANI"

— 1° premio a **Salvatore Brancati,** de "Il Tempo";
— 2° premio a **Nicolino Pizzuto,** de "l'Unità";
— 3° premio a **Aldo Cesaraccio,** de "La Nuova Sardegna".

CATEGORIA "PERIODICI"

— 1° premio a **Giancarlo Graziosi,** della "Domenica del Corriere";
— 2° premio a **Ben Mondini,** di "Turismo-Attualità";
— 3° premio a **Cenzino Mussa,** di "Famiglia Cristiana".

CATEGORIA "SERVIZI RADIOFONICI"

— 1° premio a **Osvaldo Bevilacqua,** per la rubrica "La diligenza".

CATEGORIA "TELEVISIONE"

— 1° premio a **Luigi Necco** per il servizio "I trasporti nel Sud", trasmesso nella rubrica "Nord chiama Sud";
— 2° premio a **Cesare Castellotti** per il servizio "Sulla via dell'antico treno", trasmesso nella rubrica "Cronache del TG 1";
— 3° premio, ex aequo, a **Virgilio Boccardi** per il servizio "Sbuffi d'altri tempi" ("Cronache del TG 1"), e **Ilio De Giorgis** per il servizio "Più corta e più europea" ("Nord chiama Sud").

CATEGORIA "GIORNALI STRANIERI"

— 1° premio a **John Baldry,** di "Lloyd's List" (Inghilterra);
— 2° premio, ex aequo, a **Thesy Kness-Bastaroli** per gli articoli pubblicati sui giornali di Colonia, Zurigo e Innsbruck, e a **Klaus Schaefer** della "Tribune" (Svizzera).

La Giuria ha inoltre assegnato il Premio speciale "I trasporti ferroviari nella C.E.E." ad **Antonio Delitala** de "La Nuova Sardegna" e la targa offerta dal Comune di Sanremo a **Sergio Mariotti** de "La Notte".

Infine la Giuria ha assegnato il Premio speciale targa d'oro "Amico della rotaia" a **Mario Righetti,** per la continuità e l'incisività dei numerosissimi articoli pubblicati sul "Corriere della Sera".

"Voci della rotaia", nel riservarsi di pubblicare sul prossimo numero un'ampia cronaca della cerimonia svoltasi a Sanremo, rivolge a tutti i vincitori le più vive congratulazioni.

articola la sua produzione nella intera gamma del veicolo su rotaia, e precisamente: per la trazione locomotive diesel meccaniche, idrauliche ed elettriche, locomotive elettriche tradizionali e chopper, locomotive da manovra e prototipi sperimentali; per la carrozzeria casse con struttura in acciaio, in lega leggera, tubolare e scomponibile; per i passeggeri automotrici ed autotreni diesel (meccaniche-idrauliche), elettromotrici di linea e per metropolitane, carrozze a compartimenti, carrozze salone, letto, ristorante, postale e bagagliaio ed elettromotrici tranviarie; per la meccanica cambi, ponti con inversione, trasmissioni in genere e, infine, carrelli per automotrici, per carrozze e per locomotive.

Fra i più recenti e significativi successi della «Ferroviaria» di Savigliano è da ricordare l'aggiudicazione ottenuta da parte della società « Eurofima » della fornitura di cinquecento vetture passeggeri alle Amministrazioni ferroviarie italiane, francesi, belghe, tedesche, austriache, svedesi e svizzere. In più il carrello « Fiat Y 0270 S », sempre in sede di Eurofima, ha ultimamente vinto lo specifico concorso internazionale ed è stato quindi prescelto per equipaggiare tutte le cinquecento suddette carrozze; per la sua produzione è già stata allestita una linea molto avanzata, che sta lavorando per la consegna di mille carrelli alla nostra Azienda.

Altra recente novità, nel settore delle vetture, è la carrozza « Self-service », la prima di questo tipo fabbricata in Italia, studiata appositamente per offrire ai viaggiatori una alternativa moderna e funzionale alla tradizionale carrozza ristorante.

Di prossima realizzazione è pure una vettura oscillante come il pendolino, mentre ha già preso regolarmente l'avvio la fornitura di treni veloci in lega leggera, ordinati dalle FS per i treni pendolari.

Tra la produzione specializzata è da ricordare quella delle automotrici diesel, dotate di motori già prodotti in grande serie per veicoli industriali: basti dire che fino ad oggi ne sono state costruite oltre duemila, in più di ottanta versioni ed in servizio in ben diciotto paesi di tutto il mondo.

Nel campo delle locomotive dobbiamo citare la D.E.443, per servizio FS misto di linea, e soprattutto la D 445, sempre per le FS, la più potente diesel elettrica prodotta dalla Fiat e sviluppata sulla base di alcuni modelli da tempo in funzione sulle linee italiane non elettrificate; essa è contraddistinta da una notevole potenza installata, unita ad un peso ridotto che ne permette l'impiego anche a bassi limiti di carico assiale.

Ma durante la nostra visita allo stabilimento (in proposito, da queste colonne, desideriamo ringraziare ancora il Sig. Tullio Cordiè ed il Capo dell'Officina Sig. Giuseppe Perottino, rivelatisi entrambi validissimi e pazienti « ciceroni ») siamo stati attratti in modo particolare dalla nuova locomotiva in preparazione per le FS, destinata ai servizi medi e pesanti, sia merci che passeggeri. Essa, come è noto, si chiamerà E 633, ma utilizzando la denominazione dovuta al suo schema meccanico di base già la si definisce BBB (vedere scheda).

Del vasto complesso industriale visitato — a descrivere il quale compiutamente occorrerebbe addirittura un vero trattato — ricordiamo ancora il reparto verniciatura, fra i migliori oggi concepibili come ambiente di lavoro, accanto al quale sarà presto costruito un nuovo reparto di meccanica, ed in ultimo, naturalmente non per importanza, il centro di ricerche, esperienze e progettazioni, dove opera uno staff d'un centinaio di tecnici altamente specializzati.

Un « Servizio Pubblicazioni Tecniche », infine, curato dal già menzionato Sig. Cordiè, assicura l'edizione di tutti i libri di istruzioni nelle varie lingue (per la manutenzione, la revisione, la guida, ecc.) in modo che il personale addetto ai veicoli sia informato e possa intervenire ed operare con cognizione di causa.

Tutto ciò sta a dimostrare (ce lo confermano, d'altronde, i nostri C.T. Sovr. Bruno Samaroli e C.T. Sup. Igino Migasso, dirigenti del posto fisso di collaudo F.S.) quanto più volte ci ha evidenziato l'ing. Lelio Casale, addetto alle Relazioni Esterne, e cioè che la politica aziendale della « Fiat Ferroviaria Savigliano » tende a disporre delle più attrezzate e qualificate strutture non solo per produrre materiale rotabile, ma anche per sviluppare tutta una ricerca ed una sperimentazione che le permettano di esprimere prodotti di moderna concezione e di elevato contenuto tecnologico.

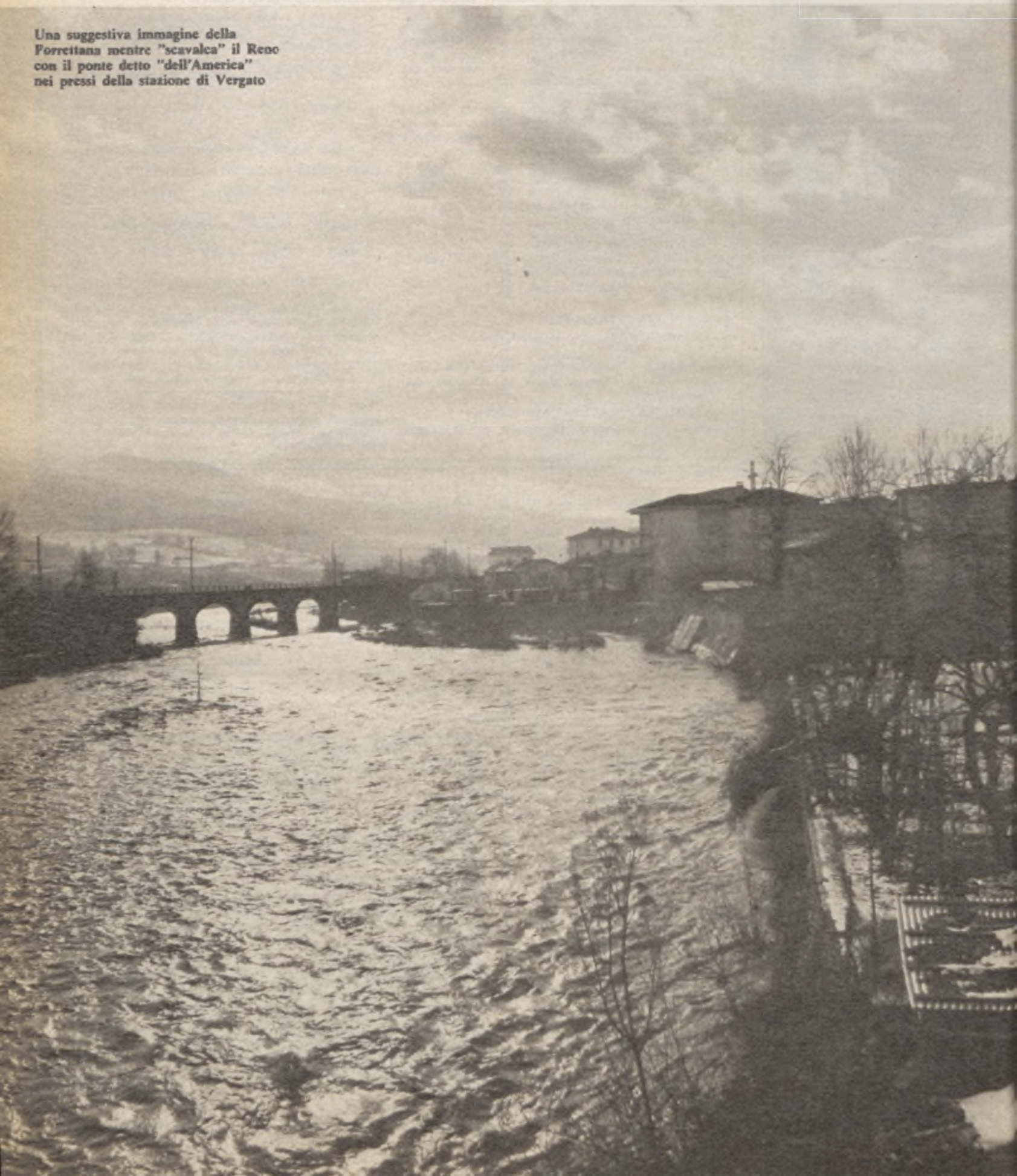
Da quest'ultimo punto di vista si auspica un costante rapporto dialettico fra il costruttore e l'utilizzatore, vale a dire un continuo ed intenso collegamento, specialmente con gli Uffici Studi della nostra Azienda, per incrementare una fruttuosa e sperimentata cooperazione nella scelta e nella realizzazione di mezzi vieppiù adatti alle crescenti esigenze del trasporto pubblico su rotaia.

In questa ottica la visita che il nostro Direttore Generale ha compiuto, lo scorso settembre, alla « Ferroviaria » di Savigliano ha assunto il particolare significato di una verifica delle sue capacità produttive e nel contempo d'un riconoscimento del suo insostituibile contributo e dei notevoli risultati da essa conseguiti.

RENZO MARELLO

Alla scoperta delle nostre linee/13

LA



Una suggestiva immagine della Porrettana mentre "scavalca" il Reno con il ponte detto "dell'America" nei pressi della stazione di Vergato

PORRETTANA

Nella prima metà dell'Ottocento andare da Bologna a Firenze richiedeva dalle 12 alle 15 ore. Già nel 1864, messa in pensione la diligenza, lo stesso tratto veniva percorso in 5 ore. Vennero, poi, gli anni del "grande impegno" che videro crescere il traffico e l'importanza della linea. Oggi, viaggiano sulla Porrettana circa 3.000 persone al giorno. Ma quale sarà il suo domani?

di ANNA MARIA PIETRONI e RENZO POCATERRA

ANDARE da Bologna a Firenze nella prima metà dell'Ottocento non era certo una passeggiata. Il servizio di posta attraverso la Futa richiedeva, a seconda della stagione, dalle 12 alle 15 ore. D'estate il viaggio poteva essere compiuto in una sola giornata; non così in inverno perché, di regola, al buio non si viaggiava. Il percorso era difficile e si potevano fare brutti incontri (sì, anche allora!). Le notizie dei successi ottenuti dalle ferrovie inglesi furono perciò accolte con entusiasmo, specie in Toscana dove l'illuminato governo granducale comprese ben presto i vantaggi del trasporto in treno. Attorno al 1850 la Toscana disponeva di numerose linee ferroviarie e dal 1845 esisteva già una concessione per la costruzione della « Strada Ferrata dell'Appennino » fino al confine bolognese.

Nello Stato Pontificio invece fino all'avvento di Pio IX di ferrovie non si parlava nemmeno.

Il '48 mise tutti d'accordo: i progressisti ed i conservatori; se fra i primi si vedeva nelle ferrovie « un sistema di comunicazioni che provochi un movimento incessante di persone in ogni direzione, che metta forzatamente in contatto popolazioni restate fino ad oggi straniere le une alle altre, contribuendo potentemente a distruggere le meschine passioni municipali » (Cavour - 1846), i secondi, l'Austria prima fra tutti, avevano ben compreso la importanza di poter accorrere prontamente per soffocare sul nascere tumulti e rivoluzioni.

Il 1° maggio fu pertanto sottoscritta dal Governo Austriaco, i Ducati di Parma e Modena, il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio una convenzione per la costruzione della Strada Ferrata dell'Italia Centrale, da Piacenza a Pistoia (o Prato), con diramazione a Mantova e con previsione di ulteriori collegamenti con le linee già esistenti del Lombardo-Veneto, da Pistoia a Lucca, da Bologna ad Ancona e Roma.

Come si vede un piano ad ampio respiro con precisi riferimenti strategici.

Negli anni successivi i lavori ebbero grande impulso, tranne che per il tronco Bologna-Pistoia. Era in atto infatti una polemica assai vivace fra i sostenitori di questa soluzione e i fautori di un tracciato alternativo che facesse capo a Prato.

Probabilmente la soluzione tecnicamente più valida era proprio la seconda ma, a parte le indubbie difficoltà di valutazione, prevalsero ben presto rivalità di campanile accompagnate da interessi economici locali e, soprattutto, un preciso interesse dell'Austria ad avere la ferrovia attestata non troppo vicino a Firenze (che si sapeva facile alla ribellione), in possibile comunicazione col porto di Livorno e in località facilmente difendibile. Fu perciò scelta Pistoia.

Nel 1856, dopo una serie di lavori frammentari, fatti più che altro allo scopo di vincolare il percorso, i lavori furono affidati ad una società di capitale misto franco-inglese-italiano che chiamò alla direzione il francese Jean Louis Protche, il quale rivide tutto il progetto apportandovi soluzioni geniali.

Per le sue caratteristiche la linea può essere suddivisa in tre parti:

— il tratto Bologna-Porretta, attraverso l'ampia vallata del Reno con pendici fortemente instabili. Il Protche ebbe il merito di far correre la linea sul fondo valle sfidando il pericolo delle piene violente del fiume;

— il tratto Porretta-Pracchia, su terreno stabile ma dove la valle si presenta assai stretta e con fianchi scoscesi. Qui la linea ne segue il corso tenendosi a mezza costa;

— il tratto Pracchia-Pistoia, che presenta le maggiori difficoltà per le forti pendenze presentate dal versante toscano.

APERTURA ALL'ESERCIZIO

Bologna-Vergato	km. 39	18.8.1862
Vergato-Pracchia	» 35	1.12.1863
Pracchia-Pistoia	» 25	2.11.1864

CARATTERISTICHE DELLA LINEA

Lunghezza: km. 99

Profilo: tratto Pistoia-Pracchia con pendenza media 22,1‰, pendenza massima 26,152‰ in corrispondenza della stazione di Valdibrana; tratto Pracchia-Porretta, pendenza media 17,8‰, massima 25,27‰ fra Ponte della Venturina e Molino del Pallone; tratto Porretta-Bologna, media 5,2 - massima 11,7

Gallerie: n. 48 per complessivi km. 18,480 fra cui: Galleria Vaioni, lungh. m. 533 in curva con raggio di m. 350, complesso Piteccio-Vignacci-Fabbiana per ml. 1.708 e raggio m. 300; Galleria Appennino ml. 2.727 con pendenza 24,43‰; Galleria Casale m. 2.622 - Galleria di Riola m. 1.834

Ponti e viadotti (di almeno 4 metri di luce): 64 per compl. km. 2,240

Passaggi a livello: 29 di cui 14 manovrati dalle stazioni (o fermate)

Stazioni n. 13 - Fermate presenziate: 3 - impresenziate: 5. Trazione elettrica a corrente continua (doppio filo)

Tracciato: a semplice binario da Pistoia a Bologna Borgo Panigale. Da Bologna Borgo Panigale a Bologna Centrale a doppio binario, si innesta nel sistema DCO del nodo ferroviario di Bologna. Nel tratto Bivio S. Viola-Bologna Centrale ha in comune i binari con la linea Bologna-Piacenza. A Bivio S. Viola fa capo anche la stazione di Bologna Ravone.

Tonnellaggio per asse: 20 tonn. (C3)

Da Bologna Borgo Panigale a Pistoia la linea è esercitata con dirigenza locale; da Bologna Borgo Panigale a Bologna Centrale è in funzione il blocco automatico

LAVORI DA ESEGUIRE

Secondo gli orientamenti del Compartimento, che il Piano integrativo di interventi sembra aver recepito, ecco i lavori da eseguire sulla linea, a breve e media scadenza.

Rifacimento parziale di ponti, viadotti, muri di sostegno e opere di difesa (fra Sasso Marconi e Pistoia); rifacimento parziale e consolidamento di tratti di gallerie; blocco elettrico manuale o blocco conta assi; adeguamento al modulo di 500 ml., nell'ACEI, nella centralizzazione deviatoi estremi delle Stazioni; prolungamento o costruzione di pensiline e marciapiedi; costruzione sottopassaggio a Porretta; potenziamento S.S.E. di Porretta e costruzione S.S.E. a Pracchia e Sasso Marconi; potenziamento impianti di illuminazione dei piazzali di Stazione e impianti di riscaldamento per snevamento scambi in varie Stazioni; soppressione P.L. pubblici e privati; sistemazione P.L.

STAZIONI	VIAGGIATORI			MERCI A CARRO				INTROITI
				SPEDIZIONI		ARRIVI		
	biglietti CS + A.R.	Abbonam.	Introiti	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	
Bologna Borgo P.	17.433	2.417	25.734.550	173	2.771	432	13.264	114.538.759
Casalecchio di Reno	34.997	3.009	44.099.850	497	5.128	367	5.568	150.312.278
Casalecchio transito				864	45.957	1.004	18.797	766.589.034
Pontecchio Marconi (*)	3.756	400	1.367.950					
Sasso Marconi	19.120	4.491	20.037.200	255	3.897	77	1.046	13.558.924
Lama di Reno (*)	6.431	1.219	2.939.600					
Marzabotto	12.881	4.389	13.937.730	27	279	1.131	20.889	173.266.385
Pioppe di Salvaro	9.409	2.884	8.458.200					
Vergato	55.589	11.699	64.109.936					
Riola	30.494	5.994	36.360.250					
Porretta Terme	53.945	5.697	136.342.223	107	1.240	108	1.625	16.342.223
Ponte della Venturina (*)	11.098	1.871	14.934.950					
Molino del Pallone	7.390	889	8.167.900					
Pracchia	24.997	2.301	37.271.750	167	1.436	146	1.975	7.636.000
Corbezzi	2.874	309	2.412.500					
Piteccio	1.741	294	1.880.100	20	223	46	953	2.252.418
Valdibrana	1.119	48	1.132.410					

(*) Fermata presenziata

Storia e curiosità

SU DI UN'ISOLETTA DEL RENO, a poche centinaia di metri dalla stazione di Borgo Panigale, Emilio Lepido, Antonio e Ottaviano posero fine alla "guerra di Modena" costituendo il secondo triunvirato.

NELLA CERTOSA DI BOLOGNA, che si trova prima di Casalecchio di Reno, riposa Jean Louis Protche, il geniale progettista, francese di nascita, ma bolognese di adozione, che realizzò la linea.

DALLA VILLA GRIFONE, presso Pontecchio, Guglielmo Marconi lanciò i primi segnali radio.

IL MONTE SOLE, nei pressi di Marzabotto, è tristemente famoso per l'eccidio che vi venne perpetrato nel corso dell'ultima guerra. Inoltre, proprio qui, venticinque secoli fa, sorgeva un'altra città: la città etrusca di Misa. Grande e prospera, fu annientata dai Galli Boi. Oggi rimangono le tracce dei suoi templi, degli acquedotti e degli altari, e un'imponente e suggestiva necropoli.

VERGATO deve il proprio nome ad una fiorente produzione dell' omonimo panno a righe, di gran moda presso la nobiltà intorno all'anno mille. Dalla metà del '400 diventerà una piccola capitale, avendovi il Comune di Bologna destinata la residenza dei "Capitani della Montagna", una sorta di governatori che venivano qui inviati ad amministrare le vallate circostanti.

LO STEMMA COMUNALE DI PORRETTA raffigura un bue. Raccontano le cronache del 1200 che si trattava di un animale talmente malato e prossimo alla fine che non valeva la pena di macellarlo. Il padrone lo lasciò libero di morire in pace e l'animale, guidato dall'istinto, riscoprì l'efficacia di acque termali già note agli etruschi e ai romani e poi dimenticate. Il nostro bove, abbeveratosi alle fonti, divenne « graso e polito che parea un manzo » e fece la fortuna della città perché da allora le Terme divennero molto frequentate.

PRACCHIA appare un po' come un nobile decaduto. Un tempo — quale punto obbligatorio di fermata nella più importante linea di valico degli Appennini — era una località turistica assai apprezzata. Allora era di moda soggiornare sull'Appennino ed alla Stazione facevano capo anche tutte le comunicazioni con i centri dell'alta valle della Lima (Abetone) e con Pievepelago. Oggi gli alberghi chiusi e recanti i segni del tempo, sembrano rimpiangere un passato che forse non ritornerà.

SAMMOMME' è l'esatta denominazione della località che su tutte le nostre pubblicazioni ufficiali, dall'orario al prontuario delle distanze, appare come S. Mommè: un santo creato dalle... FS.

La stazione di Pracchia, alla quale, un tempo, facevano capo le comunicazioni con l'alta valle della Lima e con Pievepelago

Il Protche risolse il problema con una galleria di valico di 2927 metri, citata a lungo quale esempio di tecnica e di ardimento, e con l'introduzione del principio delle gallerie curve, sistema questo che precludeva alla più famosa applicazione delle curve elicoidali (Gottardo).

Nella scheda alla pagina precedente abbiamo sintetizzato gli elementi tecnici di maggiore interesse.

Con l'inaugurazione dell'ultimo tratto Pracchia-Pistoia (2 novembre 1864) la Porrettana metteva in pensione la diligenza riducendo il percorso a sole 5 ore, dalle 14 impiegate sull'analogo percorso stradale della via Leopolda.

Se la realizzazione rappresentò un grande passo per la possibilità di assorbire la quasi totalità dei traffici di viaggiatori e merci, e di crearne dei nuovi, apparve subito chiaro che lo strumento era nato inadeguato per il compito che lo attendeva.

L'orario iniziale era limitato a due coppie di treni giornalieri. Le prime locomotive che prestarono servizio, a due assi accoppiati, avevano una velocità commerciale di 20 km/ora. Solo nel 1908, con l'entrata in servizio delle locomotive 730 (4 assi accoppiati) e 470 (5 assi accoppiati) rispettivamente per treni viaggiatori e merci — con velocità commerciale di 40 km/ora — fu possibile ridurre le percorrenze a metà tempo.

Purtroppo la linea tortuosa ed a semplice binario, le forti pendenze, le numerose gallerie rendevano la circolazione assai difficoltosa. In particolare la Galleria dell'Appennino creava disagi assai gravi ai viaggiatori ed al personale, specialmente con i treni in salita, a causa del fumo che penetrava dappertutto, denso ed asfissiante. Generazioni di macchinisti videro messi a dura prova la loro resistenza fisica ed il loro spirito di sacrificio. Anche se partecipare a questo servizio era però considerato un onore, in quanto solo i migliori vi erano ammessi.

Anche i pozzi di ventilazione e, successivamente, i potenti ventilatori installati non risolsero il problema, se non parzialmente.

A questi si aggiungevano i problemi di frenatura, freni a mano spesso inadeguati, ed un clima a volte inclemente.

Ancora oggi, per alcune stazioni, è in funzione il cosiddetto « binario di salvamento »: binario tronco con contropendenza adeguata, dove i treni in arrivo in discesa dovevano risolvere gli eventuali « problemi » di frenatura.

Per contro, anche se non sono più in funzione, i binari di «lanciamento » servivano a dare la possibilità, ai treni in salita, di ripartire dopo le fermate quando il peso e la pendenza erano superiori alle possibilità della locomotiva.

Malgrado queste difficoltà, il traffico raggiunse presto livelli elevati impegnando duramente anche il personale delle stazioni, sempre in tensione per le difficoltà di ogni genere che man mano si verificavano.

Una testimonianza a noi molto cara viene da Piero Jahier, un ferroviere eccezionale, che ci ha lasciato una grande lezione, forse non del tutto compresa, come letterato e soprattutto come uomo. In un suo racconto (Morte alla Porrettana - « il Ponte » giugno 1960) ha bene descritto come si lavorava e si viveva sulla linea: « ...le notti nere che il vento sbarbava i carri e dovevamo attaccarci al segnale a campana "fuga carri"... il macchinista che, appena sceso di macchina era tornato indietro di corsa a cercare il suo fuochista, precipitato svenuto sulla scarpata dell'ultima galleria... l'alunno che svegliava atterrito il dormitorio, urlando. le macchine, le macchine! — dal terrore di essersi dimenticato di approntare le spinte per i direttissimi della notte.

Un passaggio a livello e una galleria al km 85 della linea. La Porrettana è molto tortuosa ed è dotata di 48 gallerie (per km 18,480) e di 29 passaggi a livello.

Ma il momento peggiore — continua Jahier — fu quello della guerra mondiale, con gli "straordinari" esplosivi, tanti che non entravano nemmeno più in lavagna. E si sentivano ansimare, per la poggiata, dal peso delle granate, e, passata l'agonia della locomotiva di testa, si aspettava, col cuore in bocca, l'agonia di quella di coda. Nelle notti chiare, quei lumaconi si potevano veder arrancare, tutti distesi, a mezza costa, senza che ci fosse verso di trovargli la coda, per capire se erano dimezzati ».

Durante la prima Guerra Mondiale fu raggiunto il momento di maggiore intensità del traffico, con un transito di 70 treni nelle 24 ore. Per avere un'idea dell'entità di questo traffico si pensi che la Udine-Tarvisio, km 94, elettrificata, ACEI, pendenze inferiori, ecc. ha oggi una potenzialità di 70 treni al giorno, una utilizzazione media di 67 treni con punte massime di 77.

Il 1927 salutò il passaggio alla trazione elettrica trifase e la linea ritrovò nuova vita.

Alvar Aalto architetto a Riola

Nel novembre del 1965, alla conclusione del Concilio Ecumenico Vaticano II, il cardinale Giacomo Lercaro, arcivescovo di Bologna e presidente del Centro di Studio e Informazione per l'Architettura Sacra, si incontrava a Firenze con Alvar Aalto, il famoso architetto finlandese, per conferirgli l'incarico di progettare la chiesa e l'intero complesso parrocchiale di Riola di Vergato, piccolo centro dell'Appennino bolognese, toccato dalla nostra Porrettana. All'arte si demandava di esprimere le nuove tendenze della liturgia, affidando la realizzazione della chiesa, spazio comunitario per eccellenza, ad un architetto che aveva sempre privilegiato gli spazi "rituali" dove l'uomo, il destino dell'uomo si narra e si rappresenta: il teatro, la biblioteca, lo stadio, la casa, l'officina, il cimitero, la chiesa, dove spettatore o protagonista, il "piccolo uomo" come dice Aalto, non è mai solo.

Tutta l'opera di Aalto testimonia il suo rispetto naturale e programmatico per il comunitario e il socializzante che superi, a qualsiasi livello di realtà, egocentrismo e individualismo.

La chiesa di Riola, che si scorge appena arrivati alla stazione, sorge in uno spazio culturale e ambientale di cui Aalto, prima di predisporre il progetto, volle appropriarsi.

Alla fine del '66 Aalto presentò ufficialmente il progetto redatto per Riola. E' più di una chiesa: è uno spazio pratico, fisico e contemplativo, che prevede sempre la comunicazione.

La chiesa, il sagrato, il campanile, la casa canonica, l'asilo, la casa di riposo per gli anziani e gli spazi per il tempo libero si rivelano immediatamente come un vero centro comunitario fruibile dall'intera popolazione.

La chiesa, aperta al culto nel giugno del 1978, pur in cemento armato, mantiene evidente la ispirazione alle forme lignee che Aalto ha recuperato ed esaltato in ogni sua opera. Anche qui la teatrale forma a ventaglio sia in pianta che in altezza, anche se appena accennata. Un teatro per predicare, come chiama Leonardo la chiesa. All'esterno la facciata asimmetrica è naturalizzata dall'ambiente circostante: una specie di zig-zag mima le curve del terreno; o allude alle onde del vicino Reno?

Il rivestimento della facciata e di quasi l'intero edificio è in pietra arenaria di Montovolo, il monte che sovrasta la vallata. La natura diventa architettura.

Il manto esterno della copertura, sinuosamente spezzata, con ampie vetrate solo da un lato — quasi dei lucernai — è a fogli di rame che catturano la luce e specchiano il paesaggio. Il campanile in cemento armato, a lame verticali, ricorda certi esperimenti di Aalto con il legno. L'interno, bianco, è una vera "trappola per la luce": la luce-memoria degli spazi aperti e argentati della Finlandia o luce catartica?

L'altare di marmo bianco, perno di questo spazio imprevedibile, sembra alludere ad un punto di fuga che si identifica col sacro.

Si sa che Aalto ha lavorato al progetto fino a pochi giorni prima di morire e comunque la chiesa di Riola rimane l'ultimo messaggio della sua produzione creativa.

Che sia anche un testamento spirituale?

ANNA D'ANGELO

L'esterno della parrocchiale di Riola con la sua caratteristica struttura a ventaglio. Sotto, un'immagine dell'interno che Aalto progettò per sottolineare il carattere collettivo della nuova liturgia.

Interviste al personale

Sui problemi e sul futuro della linea e sugli interventi di potenziamento previsti, abbiamo sentito, nel corso della nostra visita, anche il parere di chi sulla Porrettana vive e lavora

Raffaele Galantucci

Modesto Sabattini

Raffaele Galantucci, Titolare di Sasso Marconi, lo abbiamo trovato alle prese con infiltrazioni dalla pensilina, causate forse anche dal disgelo della neve, molto abbondante in quest'inverno.

« Sulla linea sono già state rinnovate numerose stazioni, speriamo che presto tocchi anche a noi! Sasso, oltre a quello viaggiatori, è interessata anche ad un discreto traffico merci, a carro e collettame. E' sorta infatti una zona industriale fiorente ed in continuo sviluppo. Il lavoro di stazione è reso difficoltoso dagli scambi a mano che comportano lunghe perdite di tempo negli incroci e disagi al personale in caso di maltempo. Anche i passaggi a livello comportano difficoltà e responsabilità ».

Il Titolare di Marzabotto, Federico Cinti, è preoccupato più dal traffico merci che da quello viaggiatori. Nella località operano anche due grandi cartiere: la Cartiera di Marzabotto e quella del Reno. La materia prima arriva spesso dai porti in grossi quantitativi: l'impianto si intasa ed occorre vincolare i carri in altre stazioni. Con il raccordo (sembra ormai prossimo) di una di queste industrie, dovrebbe però ristabilirsi un certo equilibrio fra il traffico e le capacità dello scalo.

Fra i problemi che lo preoccupano c'è anche quello del personale. Suggerisce l'assegnazione all'impianto di agenti fissi (anziché di trasfertisti) e, per assicurare la loro presenza in caso di necessità, auspica per essi la costruzione di alloggi sul posto di lavoro.

Giuseppe Pozzi, titolare di Vergato, è un attento ed appassionato raccoglitore di documenti e testimonianze sulla storia della linea e della vallata.

« Conosco bene la Porrettana poiché la maggior parte della mia lunga vita ferroviaria (dal 1941) è trascorsa su questa vecchia linea, e proprio perciò mi amareggia constatare che ancora oggi, al cospetto di mirabolanti progressi tecnologici, essa è peggiorata. Prima della guerra, infatti, non c'era nessuna preoccupazione per l'energia elettrica in quanto esistevano tre sottostazioni con relativi gruppi di riserva e tutte le stazioni disponevano di apparati centrali idrodinamici per garantire la celerità e la regolarità del servizio. Tali apparecchiature distrutte in parte dalla guerra e le altre successivamente smantellate, perché superate dalle più moderne, non solo non sono state più rimpiazzate ma neppure preventivate, e questo non certo perché la zona servita sia carente di attività economiche e turistiche. La valle del Reno economicamente è fiorente ed a ciò ha contribuito anche la ultracentenaria ferrovia Porrettana; inoltre la nostra linea quasi da sola risolve i problemi del pendolarismo: solamente da Vergato per ragioni di lavoro e di studio partono giornalmente oltre 600 pendolari.

Dopo queste premesse pare legittimo ed auspicabile che in tempi brevi siano realizzate le richieste formulate un anno fa dalla Comunità Montana di Vergato in un incontro con tutti i Sindaci del circondario, con una rappresentanza dell'E.P.T. e organizzazioni sociali e con i dirigenti della nostra Azienda. Queste proposte, portate da una Delegazione unitaria alla Camera dei Deputati furono accolte favorevolmente.

Le richieste formulate consistono soprattutto nella centralizzazione degli Impianti scambi e P.L. (favorendo nel contempo gli utenti della strada) permettendo di facilitare anche il lavoro dell'Ausiliario di Stazione, il quale, anche quando imperversa il maltempo, deve effettuare il giro scambi a mano per gli incroci (circa 20 km. in bicicletta per ogni turno) ».

Modesto Sabattini Titolare di Riola, è ritornato sulla Porrettana a concludere la lunga carriera di movimentista che lo ha visto impegnato da un capo all'altro dello stivale, da Reggio Calabria a Luino, e ci ricorda le condizioni della linea prima della guerra:

« Nel '41 ero impiegato in questi impianti. Allora esistevano apparati centrali (erano capolavori di meccanica) che non sono stati più ripristinati. Oggi lavoro con le chiavi e purtroppo l'unico mezzo di locomozione per arrivare agli scambi è la bicicletta. A parte questo, l'impianto, rinnovato recentemente, è adeguato alle necessità di Riola, che svolge unicamente traffico viaggiatori, pendolari e turisti, in quanto la località è assai apprezzata per il suo clima e la sua quiete. Ora vengono in molti anche per visitare la chiesa di Alvar Aalto, che ho visto innalzare con grande interesse per la messa in opera di quelle enormi strutture prefabbricate, aderenti l'una all'altra come un gioco di incastri. Dopo oltre 38 anni sto per lasciare il servizio e sarei lieto di sapere che la linea verrà ristrutturata, almeno fino a Porretta, dove si trovano i centri più popolosi ».

Nei quadri di Sergio Bettocchi, Titolare di Porretta Terme, gli abitanti ed i paesaggi di questi luoghi rivivono in "un velo di nebbia luminosa", tipica della corrente "chiarista". Nettamente realistica è invece la sua lunga attività politica di cui si avvale per inquadrare il proprio lavoro ed il ruolo della ferrovia nei problemi generali della comunità.

« La vallata del Reno — dice — può stare in tutto alla pari di quelle più note. E' una valle bellissima, molto popolosa e frequentata da villeggianti; fino a Pioppe esistono industrie importanti ed in via di sviluppo e la strada statale, che percorre il fondovalle, è già da tempo insufficiente alle necessità della zona. Si impone quindi un potenziamento della ferrovia anche per meglio affrontare le avversità del clima che spesso rendono impraticabili le strade. Come potenziarla? Intanto raddoppiando dove non vi sono lunghe gallerie, da Bologna a Sasso ed anche da Riola a Porretta, a parte la galleria di Pian di Casale che può restare a semplice binario con due posti di blocco agli imbocchi. In 30 chilometri si verrebbe intanto a risparmiare 18 minuti sui tempi di percorrenza. Non si deve poi accantonare il traforo da Ponte della Venturina a Montale Agliana. Con 9 km. di galleria ed altri 8 km. all'aperto (così dicono i geologi) ci si può agevolmente collegare a Firenze.

Oltre alle esigenze locali è evidente poi che la linea, così potenziata, sarà di valido sussidio alla Direttissima quando saranno compiuti i quadruplicamenti della Milano-Bologna e della Firenze-Roma ».

Entrarono in servizio i locomotori, vecchi ma potenti del gruppo 550. Poi seguirono i 431, 432 e 554. A questo punto la linea sopportava un traffico normale di 60 treni per ogni 22 ore (2 ore al giorno erano necessarie per la revisione alla tesatura della linea aerea). Ciò significava un traffico giornaliero di 6.900 treni/km, un movimento di 20.000 viaggiatori ed oltre 23.000 tonn. di merci. Annualmente si avevano 1.900.000 treni/km, con 2.600.000 locomotive/km per le necessità della doppia trazione.

E malgrado il traffico così intenso gli incidenti furono pochissimi, di cui uno solo veramente disastroso, avvenuto a Sasso per l'inversione di polarità ad un quadro indicatore della stazione.

Si può ben dire che, in quei tempi, i migliori ferrovieri del Compartimento « uscivano » dalle piccole stazioni della Porrettana.

Ma i tempi nuovi sono alle porte; la Direttissima, dopo tanti sforzi, è realizzata. Progettata fin dal secolo scorso (anche qui con un grande contributo di J. L. Protche), iniziati i lavori nel 1913, era finalmente pronta a diventare la grande protagonista delle comunicazioni transappenniniche.

Così il 22 aprile 1934 la Porrettana cambiò volto. Non più rapidi, non più direttissimi internazionali. Si ritrovò di colpo retrocessa al rango di tranvia provinciale: cinque coppie di treni al giorno erano sufficienti per far fronte al traffico locale, il solo al quale era ormai interessata.

La guerra dette il colpo di grazia, quando le truppe a difesa della linea « gotica » si resero conto che la ritirata era solo questione di tempo. Opere d'arte, fabbricati, materiali, tutto quello che poteva essere utile al nemico fu distrutto sistematicamente. Solo nel tratto Bologna-Pracchia furono fatti saltare 29 ponti, 8 gallerie, 10 stazioni, 45 case cantoniere, 52 km di binario. Per distruggere contemporaneamente il materiale rotabile e gli impianti si ricorse allo scontro di due locomotive cariche di esplosivo in piena galleria.

La ricostruzione avvenne a tempo di record. Tutto il personale della linea, come altrove, si mise all'opera: dai Capi Stazione, agli alunni, ai manovali, tutti insomma piegarono la schiena e si misero al lavoro. Il fervore particolare di quel periodo fece sì che nel giro di due anni e poco più fosse completato il tratto Bologna-Pracchia; dopo quattro il tratto Pracchia-Pistoia.

Non fu possibile purtroppo ricostruire gli apparati centrali idrodinamici di cui tutte le stazioni disponevano e si dovette ritornare agli scambi a mano, che sono tuttora in esercizio.

Dieci coppie di treni percorrono oggi la linea per l'intero tratto. Solo

alcuni convogli, coprono i tratti Bologna-Porretta e Porretta-Pistoia. Mediamente circa 3.000 viaggiatori al giorno si servono della ferrovia, la maggior parte pendolari. Questo traffico sembra destinato ad aumentare, dato l'orientamento del Comune di Bologna a non favorire l'espansione urbana per non creare una megalopoli con tutti i relativi problemi. Questo favorisce l'urbanizzazione delle località circostanti, particolarmente, dato il clima migliore, la valle del Reno. Purtroppo la strada di fondovalle, la statale 64, ha un tracciato stretto e tortuoso, attraversa numerosi centri abitati e presenta momenti di intasamento notevoli in ogni stagione. Esiste inoltre la necessità di servire le numerose valli laterali, adatte al turismo invernale.

Di qui l'intento della Regione, condiviso dalle amministrazioni locali, di favorire collegamenti ferroviari veloci sul fondovalle e collegamenti automobilistici « a pettine » con le vallate laterali. Il traffico merci è interessato da uno sviluppo industriale notevole fino a Marzabotto e dal collegamento a Casalecchio con la ferrovia concessa Casalecchio-Vignola. E' stato recentemente realizzato, anzi, un collegamento diretto fra le due linee, onde consentire ai treni provenienti da Vignola, (importante centro ortofrutticolo) di raggiungere Bologna-Ravone da dove vengono smistati velocemente.

Quali i potenziamenti che occorrono per realizzare queste comunicazioni veloci di cui si sente oggi particolarmente la mancanza? Quale il futuro della linea?

Anche solo come ferrovia locale, riteniamo che la Porrettana possa ripagare col traffico gli investimenti occorrenti per il suo potenziamento. Lo dimostrano i treni strapieni di oggi malgrado il materiale scomodo e lento, gli incroci che aumentano i ritardi, le attese, per inserirsi sul tratto in comune con la linea di Milano che, in certi momenti, « scotta ». Ma confessiamo che, proprio per quello che un tempo è stata, ci piacerebbe vederla ritornare, almeno in parte, linea di primaria importanza. Fino a Porretta non è tanto acclive né tortuosa da non poter essere potenziata con investimenti contenuti. Oltre Porretta, i 24 chilometri in linea d'aria da Ponte della Venturina a Montale Agliana, non sembrano insormontabili per le possibilità odierne. Si tratta di scegliere fra gli itinerari alternativi il più conveniente.

E forse proprio questo potrebbe essere il rimedio alla famosa « strozzatura » che già si prevede con il quadruplicamento della Milano-Bologna e la nuova Direttissima Firenze-Roma.

ANNA MARIA PIETRONI
RENZO POCATERRA

Cronaca immaginaria del viaggio inaugurale

Un viaggio col Re!

di LUCIANO ZEPPEGNO

Da questo numero "Voci" ha un nuovo collaboratore: lo scrittore e giornalista Luciano Zeppegno, autore di numerosi volumi sull'Italia e sull'arte italiana. Ma Luciano Zeppegno, oltre a essere un profondo conoscitore del nostro Paese, è anche un appassionato del mondo della ferrovia e ha, quindi, accolto con entusiasmo la proposta di collaborare con noi. Il suo esordio sulle pagine di "Voci" avviene con la divertente cronaca immaginaria del viaggio inaugurale di Sua Maestà Vittorio Emanuele II sulla, allora, modernissima e arditissima Porrettana.

Per una fortunata evenienza, ci è giunto fra le mani, spedito da un gentile Capostazione in pensione, il resoconto fedele — c'è da crederlo — che il Telegrafo di Livorno pubblicò, a firma di Aldemaro Gigliozzi, di un avvenimento che fece epoca nel secolo scorso, la inaugurazione dell'allora (e in un certo senso anche adesso) arditissima Ferrovia Porrettana, con il memorabile viaggio compiuto da Vittorio Emanuele con la Regina e il Principe Umberto: allora, poco meno che un'avventura.

« SI', O MIEI LETTORI », così comincerò orgogliosamente questa mia pur artisticamente modesta narrazione; sì, ho avuto l'onore, per i miei pur modestissimi meriti di militare volontario nelle due guerre di Indipendenza, oltre che per la mia qualità di giornalista, non solo di venire accolto sul treno Reale che inaugurerà la nuova linea, *la più ardita del mondo*, Bologna-Pistoia, ma di venir accettato sulla stessa vettura che ospiterà i sovrani. Quale commozione, quando il Sovrano ha mostrato di riconoscermi, battendomi bonariamente una delle sue forti mani sulla spalla: « Gigliozzi, eh! Ricordo, ricordo! Capitano Gigliozzi, Battaglia di San Martino ». Oso precisare: « Mi perdoni, Maestà, tenente Gigliozzi, Battaglia di Palestro ». « Ah, bene, bene! ». E così ha termine il commovente colloquio. Dopo una brevissima cerimonia (ben altre, e ben numerose, ci attendono lungo l'arduo cammino), il treno lascia la Stazione di Bologna dirigendosi verso Sud, nella maestosa valle del Reno. Del primo tratto, quello più agevole, se pur chiuso da splendidi *tunnels*, già aperto da due anni, e più volte descritto, taceremo per ora, ricordando solo l'arditissimo passaggio di Sasso Marconi. Il treno (mirabile opera delle Officine Reali di Carignano) procede lentamente perché ad ogni fermata il sovrano vuole porgere il suo saluto alla popolazione che si assiepa ovunque ai due lati della via. Vi ha anche un grazioso episodio che conferma a un tempo l'amore del Re per la Sua gente e della gente per il Suo Re: a una stazione una graziosissima fanciulla di pretto stampo bolognese osa balzare sul vagone-belvedere e dire al Sovrano tutto il suo affetto con un ardito abbraccio; il Sovrano a quell'abbraccio caldamente risponde e, se non vi fosse un energico richiamo di Sua Maestà la Regina, la scenetta si potrarrebbe forse a lungo.

Ed eccoci finalmente (in paesaggio già montano e grandioso, degno delle stesse Alpi), al punto-chiave della linea, la bella Stazione di Porretta-Terme.

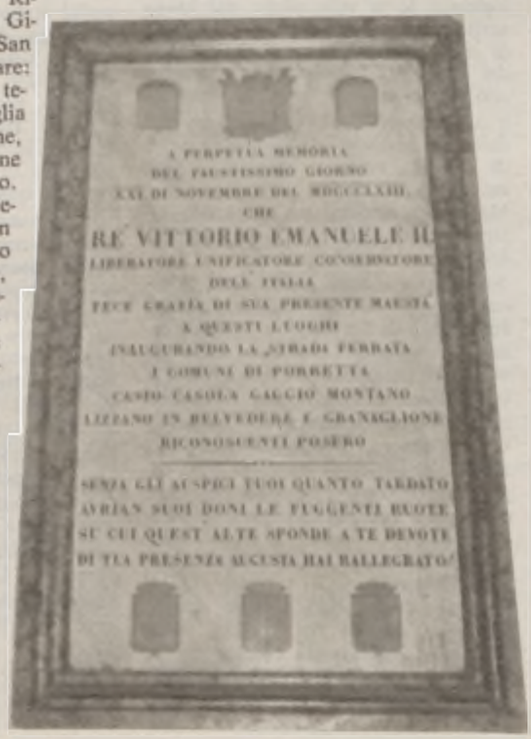
Quando venne scoperta la prima lapide, nell'atrio della Stazione di Porretta Terme, già decoroso in se stesso, oggi veramente trasformato nell'olezzante salone di una splendida reggia, tra veli, mazzi e cesti di fiori e addobbi di ogni genere (merito, ci dicono, del cavalier Leopoldo Freguelli, direttore del local teatro), gli applausi dei presenti salirono, come suol dirsi, alle stelle. I bellissimi versi sovr'essa incisi sono opera del prof. Giosuè Carnasciali, preside del locale Liceo; ma non si volle costringere le Loro Maestà alla sia pur lieve fatica di decifrare i caratteri incisi. Avanzò infatti dall'ingresso centrale — ed era bellissima visione — un gruppo di giovinette deliziosamente vestite di veli rosa, gialli e lilla, con le braccia coperte di fiori; dopo aver depositato i mazzi ai piedi della Regina, le giovinette declamarono ad una sol voce, con infinita grazia, gli alati versi di cui si è detto:

Senza gli auspici tuoi quando tardato
avrian suoi doni le fuggenti ruote
su cui quest'alte sponde a te devote
di Tua alta Presenza hai rallegrato!

Fra uno scroscio di applausi, le Loro Maestà si degnarono benignamente di abbracciare le giovinette e lo stesso prof. Carnasciali. Chi era più vicino all'amabile scena assicura che il burbero viso dello studioso, reso più nobile da barba e baffi imponenti, era imporporato e solcato da calde lacrime di commozione.

E a questo punto le giovinette si affrettarono a scoprire l'altra parte della targa, quella, diciamo così, meno lirica e più ufficiale.

E a questo punto... a questo punto come vorrebbe il Vostro umile cronista possedere la penna alata di un Leopardi o di un Manzoni, di un Foscolo o di un Parini, non per stolido orgoglio personale, ma per essere degno di descrivere tanta bellezza, tante emozioni, tanta Regalità! Il treno, questo mostro fumante che tanto ha trasformato il modo di vivere dei Paesi Civili — e pel quale non è difficile prevedere i più grandi e forse imprevedibili progressi, quali appunto l'aprire nuove Vie al Mondo Civile anche entro terre oggi quasi ignorate o dimenticate — affronta infatti deciso, a partire da questo punto, la spettacolare e, fino a oggi, unica, dopo il celebre tronco della Busalla (sulla Genova-Novi Ligure) *Traversata dell'Appennino*. Oh quale ardimento ne deriva in tal punto dall'essere ITALIANO! Oh quale orgoglio appartenere alla più stimata e grande Stirpe di costruttori che, dopo aver espresso il meglio possibile nei campi artistici e architettonici delle *cupole*, delle *torri*, dei *campanili*, affronta ora un altro tipo di *opere d'arte* (questa definizione, coniata già ai tempi dei grandi inventori del nuovo mezzo, ha ormai pieno diritto di cittadinanza ne' lessici e ne' vocabolari), quello del *Domani*: i *viadotti*, i *ponti*, le *trincee*, i *muraglioni* e quel meraviglioso accorgimento, unico per superare i più vividi ed erti crinali de' monti, che sono, come dicesi tuttora con voce anglosassone (che proponiamo fin d'ora di sostituire con una voce perfetta-



La lapide, tuttora visibile nella stazione di Porretta, eretta nel 1863 a perenne ricordo dell'avvenimento qui narrato da... Aldemaro Gigliozzi

Nell'Ottocento, l'inaugurazione di una linea ferroviaria era un avvenimento allo stesso tempo mondano e popolare e attirava come fosse uno spettacolo

mente *italica, gallerie*), i cosidetti *tunnels*, impressionanti, nere "caverne" ove il treno sembra avventarsi contro l'ignoto.

Ove sono ora l'Austria, superba della sua *linea del Semmering* (frutto, fra l'altro... dell'ingegno veneto, quindi italiano!) e la Svizzera, con le sue ferrovie di montagna tanto celebrate da coloro che si dicono "i touristi"? Ora è la nostra Italia che scende in lizza e presenta orgogliosa al mondo una nuova impresa titanica, che supera la stessa ciclopica ferrovia del Fréjus-Moncenisio! In quest'anno milleottocentosessantreesimo di Nostro Signore, è la nostra Italia che può vantare quella che è forse la più geniale e ardita linea ferroviaria del mondo!

Le Reali Altezze senza paura

Il treno affronta la montagna e Sua Maestà, la Regina e il Principe Ereditario affrontano impavidi l'impresa, non rifugiandosi nell'interno dei comodi vagoni chiusi per loro approntati, bensì esponendosi al vento e all'umidità sull'apposito *vagone-belvedere*, simile a una balconata aperta, graziosamente recinta da una balaustra di stile eclettico ornata di deliziosi fiori e volute in ferro, che verranno presto ricoperti dai fiori vivi e autentici offerti da ogni minima stazioncina, a ogni fermata, fosse pure di servizio, da graziosissime fanciulle nei costumi locali (simili, quasi simbolo della raggiunta Unità d'Italia, quelli dell'Emilia a quelli della Toscana). Onorato dall'essere ammesso alla Regal vicinanza, posso assicurare il lettore: nonostante l'andatura, in qualche tratto quasi folle, del treno (alcuni tratti in discesa vennero superati alla velocità massima quasi incredibile di 35 km l'ora), nonostante il buio umidore dei *tunnels* e le vertiginose vedute dall'alto dei viadotti, *nelle Reali Altezze non si colse un brivido di paura*, né un gesto di precauzione, tranne la tenera mossa con la quale il Re coprì meglio le spalle della Regina con il manto regale. *E' vero:* l'uomo che non tremò a Magenta e a San Martino, rimase per tutto il tempo del viaggio a piè fermo, l'occhio limpido e il viso calmo, forte, incrollabile, benché l'occasione fosse tale da infondere, se non proprio paura, quella fortissima emozione che il Vostro cronista confessa di aver provato. Anzi, così impettito e pettoruto, simile a statua, sembrò il Sovrano per tutto il percorso, da correre un rischio personale: lungo la discesa per Pistoia, a una curva fortissima, egli, che mai vacillò davanti al nemico, ondeggiò un attimo davanti all'imperscrutabile "forza centrifuga" e sembrò andare per le terre, insieme alla Regal Signora e al Principe: ed alcuni fra i presenti, compreso il sottoscritto, riuscirono a pena ad evitare che la Regal Famiglia cadesse sull'impiantito del vagone. Un secondo, lievissimo incidente fu risolto in modo rapido e felice; avendo voluto il Sovrano rimanere impettito per tutta la lunga traversata della Galleria dell'Appennino, nonostante il Direttore di Treno, cav. Fonzi, lo sconsigliasse, lo si vide uscire dal lungo sotterraneo completamente ricoperto di nera fuliggine, che i gentiluomini del servizio si affrettarono a tergere con drappi bagnati in acqua odorosa e con spazzole; nel frattempo un piccolo, ma crudele e insidioso granello di carbone entrava, sgradito ospite, nel prezioso occhio destro di Sua Maestà la Regina, ma il pronto intervento de' medici di corte risolveva felicemente la situazione.

Sottaccio a questo punto tutte le innumerevoli soste alle stazioni, alle biforcazioni di servizio, ai minimi caselli; a ognuno il sovrano vuole sostare per porgere il suo caldo ed elevato saluto a' rustici, ma civili abitanti di queste montagne; spesso il Capostazione o un'autorità locale srotolano lunghi fogli di carta per leggere un discorso preparato con cura e amore o una poesia al sovrano, ma il Direttore di Treno ha un suo programma ben preciso, sul quale siamo già non poco in ritardo; ragion per cui non di rado il treno riparte mentre il lettore de' versi o degli alati testi ha appena cominciato la sua lettura, e si assiste quindi in più luoghi a uno spettacolo patetico: esso lettore, non rassegnandosi a veder così trascurato il parto della sua fantasia, corre per parecchie decine di metri a fianco del Convoglio Regale, declamando a voce sempre più alta, mentre il Sovrano lo gratifica, con la mano, di un bonario cenno di saluto, finché la "corsa declamatoria" verrà troncata da un *tunnel* o da un altro accidente (il Capostazione di Piteccio, pur di seguire per oltre 100 m. il treno, cadde rovinosamente per le terre e Sua Maestà, non potendosi fermare il convoglio, non ebbe pace, la sera a Pistoia, fino a che un dispaccio lo rassicurò sulle condizioni del brav'uomo).

Il focoso abbraccio di un toscano liberato

Il treno, dopo la lunga Galleria dell'Appennino, che evita la salita al Passo di Collina, affronta il versante pistoiese: non son scherzi, si ha da scendere in soli 22 km da più di 600 m. di altitudine ai 65 m. di Pistoia! Il treno sbuffa e frena, perché la forza d'inerzia non lo trascini troppo velocemente nelle profondità della valle; ciò nonostante, come si è detto, raggiungerebbe velocità vertiginose (fin oltre i 35 km orari, mentre in senso inverso non potrà superare i 20 km.) se le continue fermate quasi imposte dal popolo al suo Re non rallentassero la marcia. Com'è commovente vedere come questi toscani *liberati* or non è guari da una triste e inetta signoria, voglion stringersi intorno al nuovo Sovrano, al membro di una dinastia che reggerà questo regal suolo (non c'è bisogno d'essere profeti...) pe' secoli de' secoli! Accade anzi ad una stazioncina un episodio che scuote la nostra sensibilità: un erculeo bracciante supera la Guardia civico-militare schierata ai due lati della linea, s'arrampica a forza sul vagone reale, allontanando a calci chi vorrebbe fermarlo. Lui *vuole* abbracciare il suo Re, nessuno glielo impedirà. Ed ecco che il treno riparte, il buon bracciante scivola, ma resiste e si attacca al collo del Sovrano per non cadere. La situazione è imbarazzante, perché il bracciante non allenta affatto la stretta, il volto del Re si fa paonazzo e congestionato, né Sua Maestà riesce a profferir parola. Un giovane tenente del Savoia Cavalleggeri, guardia d'onore del Re, forse con troppo (ma fors'anche necessario) slancio interviene, estrae la sciabola e risolve la situazione colpendo con una, due, tre piattonate il buon bracciante, che scivola e, forse involontariamente spinto, cade dal treno in corsa. A tarda sera giunge a Pistoia la notizia che rattristerà profondamente le Loro Maestà: il buon uomo, tale Libertario Guarducci, operaio disoccupato, è deceduto in seguito alle ferite. Il Re ha voluto assegnare alla vedova una pensione annua di L. 100, mentre il gentil cuore della Regina ha voluto consolarla inviandole un superbo mazzo di fiori. Frattanto, mentre scende lenta la sera novembrina, in una fantasmagoria dove la luce di un rosseggiante tramonto si sposa all'illuminazione a fiaccole di tutta la zona, il treno continua il suo entusiasmante percorso a serpentine.

Un altro curioso e divertente incidente di lieve portata suscita gridolini di fuggevole paura fra le gentilissime Dame del Seguito. Abbiamo già detto come per tutta la linea siano stati gettati dalle simpatiche villanelle mazzi di fiori mirabilmente composti. Presso la stazione di Val di Brana un uomo scaglia con gesto affettuoso un pesante mazzo di fiori sulla carrozza reale: avrà esso preso fuoco passando accanto alle fiaccole site ovunque? Fatto sta che se ne diparte un filo di fumo nerastro. Per evitare ogni rischio, un alto uffiziale del Savoia Cavalleggeri, con prontezza vivissima di spirito, getta il mazzo giù da un viadotto. Poco dopo, sembra a taluno di sentire un rombo lontano; in realtà dev'essere solo uno fra i tanti rumori che il treno produce (*le ferrovie silenziose* hanno ancor da essere inventate, se mai lo saranno!). Si è fatto ormai un bel frescolino e, giusto dopo questo piccolo episodio, le Loro Maestà preferiscono ritirarsi nella sicurezza tépida di un vagone coperto.

Ma ormai Pistoia è prossima e l'ultimo tratto del percorso, pianeggiante, si svolge fra siepi ancor più fitte di cittadini urlanti parole di pace, benvenuto e augurio ai loro Sovrani. Raggiunto ch'ebbe il treno la mirabile e totalmente rinnovata Stazione di Pistoia, autentico e grandioso monumento dell'attuale stile eclettico, ove i temi romanico-gotici si mescolano con somma libertà a quelli bizantini, rinascimentali, antico grecoromani e persino barocchi, vi sarebbe una nuova cerimonia, con scoprimento di nuove lapidi — e lettura di nuove poesie — però le Loro Maestà, stanchissime dopo una sì dura, anche se bellissima prova, pregano il Capo della Stazione di rimandare questa breve cerimonia al giorno seguente, tanto più che questa sera, al Palazzo Comunale, vi sarà festa... e festa grande! Non tutti i giorni, certo, la presenza dei Sovrani e de' Principi rallegra una piccola, anche se nobile città. Ed ecco come felicemente si conclude un avvenimento che inorgoglirebbe ogni buon italiano: un viaggio col suo re!!!

Firmato: Aldemaro Gigliozzi
dal Telegrafo del 24 novembre 1863
(e p.c.c. dal Vostro
LUCIANO ZEPPEGNO

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Grazie a una migliore distribuzione del traffico e a un più organico impiego delle locomotive elettriche, oltre che alla introduzione di nuovi carri e di ulteriori collegamenti, il traffico merci acquisterà maggiore velocità

Da maggio treni merci più veloci

Le merci inoltrate su strada ferrata impiegheranno quest'anno meno tempo per giungere a destinazione. Questo risultato si otterrà aumentando le velocità d'impostazione dei convogli allo scopo di migliorarne l'andamento sulle linee principali. Si tratta di cento chilometri l'ora per alcuni TEEM (Trans Europa Express Marchandises), TEC (Trasporti Europei Containers) e derrate, e di ottanta chilometri orari per determinati treni speciali e rapidi. In secondo luogo distribuendo meglio il traffico, in modo da evitare eccessive interferenze tra movimento passeggeri a media-lunga distanza, movimento passeggeri su spostamenti a carattere vicinale e movimento merci.

A Nola una nuova Officina G.R.

La Giunta regionale della Campania ha definitivamente confermato il proprio parere favorevole all'insediamento a Nola di una nuova Officina Grandi Riparazioni.
L'Officina occuperà una superficie di 240 mila metri quadrati interamente ricadenti nell'agglomerato industriale Nola-Marigliano del consorzio ASI di Napoli. Buona parte dell'area è stata già acquistata dal consorzio mentre per quella ancora da acquistare sono stati già raggiunti accordi di massima da parte dell'ASI con i proprietari ed i contadini conduttori dei fondi.
La nostra Azienda, dal canto suo, nel presupposto dell'acquisizione dell'area in tempi brevi, ha effettuato una serie di sondaggi per accertarne l'idoneità ed ha predisposto un progetto di massima dell'opera.
E' stata altresì programmata una prima "tranche" di lavori per la sistemazione in quote del lotto per un importo di cinque miliardi già stanziati.

Nuova stazione a Ottavia sulla Roma-Viterbo

Vi sarà presto un potenziamento della capacità di circolazione dei treni nel tratto urbano Roma Trastevere-La Storta della linea Roma-Viterbo, che ha una frequenza giornaliera di 64 treni, e, di conseguenza, diminuiranno i ritardi in caso di anormalità del traffico ferroviario. Ciò risulterà possibile per la trasformazione in stazione dell'attuale fermata di Ottavia.
I viaggiatori dispongono ora di un moderno impianto che comprende, tra l'altro, un nuovo fabbricato con i locali di servizio (atrio, sala d'attesa, biglietteria, ufficio movimento). Inoltre — per favorire l'accesso al pubblico — sarà aperto un sottopassaggio che collegherà Via Trionfale con Via della stazione di Ottavia.
La nuova stazione dispone di due binari muniti di marciapiedi e di sottopassaggio. In questo modo potranno effettuarsi ad Ottavia gli incroci o le precedenze dei treni, essendo la linea Roma-Viterbo a binario unico.
Inoltre gli scambi e i semafori saranno manovrati attraverso un moderno apparato centrale ad itinerari, azionato da un comando a pulsanti. In questo modo si eviteranno gli inconvenienti dovuti al funzionamento manuale degli scambi e inoltre le garanzie di sicurezza risulteranno notevolmente aumentate. La nuova apparecchiatura sarà infatti dotata di un quadro visivo che permette di tenere costantemente sotto controllo la marcia dei treni, lungo i due binari dell'impianto di Ottavia.
I lavori della nuova stazione sono durati tre anni e la spesa complessiva è stata di 400 milioni.

lettere a "voci"

continua da pag. 3

e faranno, sul piano organizzativo, per consentire l'applicazione della legge.
Certo, ci rendiamo conto che, come sottolinea il collega Santoriello, la questione va ben oltre il lato organizzativo. Ma è proprio perché il problema investe in modo particolare la sensibilità dei viaggiatori e degli Agenti FS al rispetto delle norme della legge sul divieto di fumare, che il peso dell'intervento degli organi superiori, che al riguardo sono intervenuti ripetutamente con disposizioni e circolari, può incidere solo in parte.
Purtroppo, come avviene per tanti altri comportamenti richiesti dalla crescita civile e umana della collettività, anche il concetto di rispetto degli altri, di cui la legge sul divieto di fumare non è che un'espressione, deve ancora essere compreso e attuato completamente.
Ma non disperiamo. Viaggiare meglio significa anche rispettare di più gli altri e le cose. E prima o poi, di questa semplice constatazione, dovremo convincercene tutti.
Questa risposta vale anche per tutti gli altri lettori che ci hanno scritto sull'argomento e in particolare per il collega Luigi Stella del Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

Ritardi: ne parleremo a lungo

E' difficile dire qualcosa di nuovo sulla irregolarità di marcia dei nostri treni, ma può valere la pena di segnalare questo episodio capitatomi di recente. Una mattina normale: il 2617 arriva a Pisa con oltre 60' di ritardo, credo a causa di un guasto occorso al 444 che lo trainava (un 428 infatti traina 444 e convoglio, per un peso complessivo di oltre 500 tonn.). Poco dopo arriva il 2619 (in ritardo di pochi minuti) che effettua il sorpasso: in effetti quest'ultimo convoglio è più leggero, circa 200 tonn. trainate da un 444. A Campiglia il 2619 arriva alle 7.10: anziché ripartire alle 7.12 (in orario) arretra e viene ricoverato nel tronchino per cedere il passo al 2617 (ora in ritardo di 85'), quindi ad un altro treno ancora (in ritardo di circa 20'). Il 2619 riparte con oltre 20' di ritardo, e procede a rilento fino a Grosseto; qui nuova sorpresa, il 2617 è ivi fermo, e di nuovo il 2619 passa avanti (per giungere per primo a Roma, in ritardo di oltre 50').
Non riporto i commenti di quanti, avendo impegni urgenti a Roma, continuavano a passare da un treno all'altro, e ciò nonostante per arrivare nella capitale da Torino oltre due ore dopo il previsto.
Si parla spesso di linee sature, di mezzi obsoleti: ma se si prende in mano un orario di 30 anni fa si vede che le percorrenze su molte linee importanti non sono cambiate che di pochissimo (si veda ad esempio la Bologna-Firenze): e allora i ritardi non erano così frequenti, sebbene ci si dovesse accontentare di mezzi rotabili e di armamenti assai più modesti; ora si fanno corse sfrenate coi 444 o coi 656 (con enorme spreco di energia e consumo dell'armamento) ma le cose vanno peggio. Le precedenze vengono spesso disposte senza criterio (anche fra treni che — impostati allo stesso modo — potrebbero giungere a destinazione nell'ordine in cui stanno viaggiando, senza sorpassarsi inutilmente); i dischi sono rossi più di frequente, ma anche quando sono verdi si attendono spesso vari minuti prima di licenziare i treni, e ciò senza motivo; tutto ciò rientra nella normalità, voglio cioè tralasciare il discorso sugli scioperi, le segnalazioni di bombe, ecc., cause di disservizio non dovute alle F.S. Vorrei poi ricordare che se la ricostruzione post-bellica fosse avvenuta al ritmo con cui oggi si effettuano certi lavori, dovremmo ancora viaggiare su camion militari: mi riferisco al raddoppio della Prato-Sesto Fiorentino, alla direttissima Udine-Trieste, alla nuova Paola-Cosenza, alla cintura di Trieste.

Pierluigi Papini - Bologna

Il nostro cortese lettore, segnalandoci il caso capitatogli affronta uno dei problemi più delicati che investono la nostra Azienda.
Il fenomeno dei ritardi è da anni al centro dell'attenzione della pubblica opinione e continuamente viene riproposto dalle pagine dei giornali, ma è anche un fenomeno così complesso che non può essere liquidato con una semplice risposta che cerchi di spiegare (o giustificare) quanto, di volta in volta, viene lamentato.
Il problema dei ritardi va invece approfondito e analizzato in tutte le sue componenti, proprio per conoscere sia le cause complesse e articolate che lo determinano, sia soprattutto per evidenziare le possibilità concrete di rimuoverle.
Rimandiamo, quindi, il Sig. Papini e tutti coloro che hanno interesse al problema (Agenti FS e utenti della ferrovia) a trovare una spiegazione alle domande che tutti ci poniamo, leggendo gli articoli e i servizi che da questo numero « Voci » dedicherà al fenomeno dei ritardi.

dicono di noi

SULLA STAMPA

Le nuove norme sull'inquadramento, ordinamento organico, stato giuridico e trattamento economico del personale dell'Azienda autonoma delle FS, meglio note ai ferrovieri con un termine più sintetico e familiare: « il contratto », sono ormai legge dello Stato.

IL LAVORO

« Ferrovieri, ecco cosa cambia col contratto ». Disboscata la giungla delle qualifiche e dei livelli, si è cominciata a rompere l'organizzazione gerarchica e burocratica dell'Azienda, che poteva forse andar bene per le burocrazie statali ma non per un'azienda industriale e commerciale. Si tratta di una piccola rivoluzione interna: i ferrovieri erano distribuiti in 106 qualifiche e avevano 96 livelli retributivi. Adesso i livelli retributivi sono diventati 7 e le qualifiche ridotte a 27. Di sicuro, quando si procede a questo tipo di snellimenti si fa sempre qualche scontento, ma in generale la categoria crede in questo nuovo inquadramento, che comporta interessanti novità.

IL POPOLO

...Si è inciso sostanzialmente non solo nella struttura aziendale, ma soprattutto nella concezione e nella mentalità dell'Azienda, determinando quelle irreversibili premesse di una più profonda riforma del settore. Il nuovo contratto segue alcuni significativi provvedimenti che hanno per obiettivo il rilancio produttivo dell'Azienda ferroviaria,... e che sono destinati a provocare un notevole miglioramento della rete e del servizio, i quali avevano bisogno di trovare un completamento in una attenta riconsiderazione del rapporto di lavoro dei dipendenti in modo da determinare il massimo di efficienza dei fattori.

IL MATTINO

La legge, che recepisce i recenti accordi sindacali, introduce importanti modifiche nel rapporto di impiego del personale delle Ferrovie. Viene infatti ridotto il numero delle qualifiche, per consentire una maggiore mobilità all'interno dell'Azienda. Il provvedimento, inoltre, va inquadrato nella politica di interventi intesi a potenziare il sistema ferroviario, razionalizzandone le strutture per adeguarle alle attuali e crescenti esigenze del traffico su rotaia.

Avanti!

FS: il contratto è fatto, ora tocca alla riforma... Si è restituito all'Azienda ferroviaria dello Stato un modello organizzativo più snello che, se si accompagnerà a criteri di gestionalità flessibili, consentirà un profondo cambiamento nell'organizzazione complessiva del lavoro nel nostro sistema ferroviario... Si tratta ora di assicurare un ruolo autonomo all'Azienda ferroviaria nel nostro Paese, per dare obiettivi concreti alla politica dei trasporti che, ovviamente, non può non trovare nel sistema ferroviario il suo principale cardine.

l'Unità

La legge che entra in vigore non costituisce soltanto un giusto riconoscimento normativo e salariale per una categoria che, proprio in occasione della lotta contrattuale, ha dimostrato un altissimo senso di responsabilità, ma rappresenta un momento innovativo fondamentale per l'Azienda, secondo le linee a suo tempo indicate dai ferrovieri e dai sindacati. Va tuttavia ribadito che la nuova legge, proprio per il valore dei suoi contenuti, sarebbe insufficiente per un serio rilancio dei trasporti su rotaia e per il futuro produttivo delle FS, se non si continuasse a procedere, attraverso la riforma, alla ristrutturazione in tempi rapidi dell'azienda ferroviaria.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

La crisi non blocca l'esame della riforma

LIBERTINI non molla. La crisi di governo, con la minaccia di elezioni anticipate, non lo ha indotto a tornare nel collegio come molti suoi colleghi hanno fatto. Si è, al contrario, battuto perché, nonostante le dimissioni del governo, e conseguentemente la mancanza di un interlocutore nella pienezza dei suoi poteri, le commissioni parlamentari (l'on. Libertini presiede, come è noto, la decima, cui è affidata la competenza anche del settore dei trasporti), continuassero a lavorare.

A differenza di quanto avvenuto per il passato, che ha fatto registrare il blocco quasi totale delle attività nelle due Camere, Libertini è riuscito a spuntarla e, sia pure forzatamente a ritmo ridotto, ha deciso di mandare avanti l'esame di alcuni provvedimenti, tra i quali quelli che riguardano, in particolare, la riforma dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Nelle sue richieste è stato confortato dalla solidarietà unanime di tutti i componenti la Commissione trasporti che si è incontrata, in questo mese, con una delegazione composta dai rappresentanti dei sindacati ferrovieri SFI-SAUFI-SIUF e da delegati dei Consigli di Azienda di diversi impianti delle Ferrovie dello Stato, anche per esaminare la grave situazione determinatasi in seguito alla dichiarazione con cui la Corte Costituzionale ha definito la illegittimità della normativa che regola il risarcimento dei danni da parte dei dipendenti dell'amministrazione ferroviaria. Una decisione che ha portato la Corte dei Conti ad addebitare ai lavoratori delle Ferrovie risarcimenti per importi del tutto sproporzionati alla capacità finanziaria ed alla responsabilità dei lavoratori stessi.

Nell'incontro con la Commissione parlamentare, la rappresentanza sindacale ha osservato che il disegno di legge governativo, già approvato dal Senato in proposito, è del tutto inadeguato a risolvere il problema e perciò è stata riconosciuta la necessità inderogabile di provvedere con rapidità ad una nuova normativa che, nel rispetto dei deliberati della Corte Costituzionale, tuteli pienamente i dipendenti delle Ferrovie. Col preciso scopo di individuare la soluzione più idonea a risolvere il problema, la Commissione ha messo in programma un incontro col Governo perché, nell'ambito delle proprie rispettive responsabilità, e tenendo conto dei limiti che la crisi in atto pone all'iniziativa di legge del Parlamento, vengano assunte le iniziative necessarie.

Ma torniamo alla riforma, di cui si è occupato il Comitato ristretto della Commissione trasporti per coordinare le varie iniziative di legge. Al momento, ne esistono tre: sono state presentate, in ordine di tempo, dai democristiani (22 dicembre 1976, primo firmatario l'on. Marzotto Caotorta), dai socialisti (22 dicembre 1977, primo firmatario l'on. Caldoro), e dai missini (13 ottobre 1978, primo firmatario l'on. Baghino).

L'esigenza di rivedere la struttura giuridica dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato viene avvertita a tutti i livelli già da molti anni. Nel 1960 il Governo sentì la necessità di esaminare a fondo la questione e ne affidò l'incarico ad un'apposita commissione, sollecitandola ad avanzare proposte operative. Nel 1969 anche il Ministro dei Trasporti dell'epoca costituì una nuova commissione la quale arrivò a redigere un testo di riforma che però non varcò mai i cancelli di Villa Patrizi.

Si può, quindi, dire che in una questione di interesse, non certo trascurabile, tenuto conto dell'incidenza che il trasporto ferroviario assume nel quadro generale dei trasporti ed in quello più vasto dell'economia del Paese, il Governo è assente e se di riforma si parla a Montecitorio lo si deve soltanto all'iniziativa dei singoli parlamentari.

L'obiettivo che si intende raggiungere è quello di un'Azienda capace di una maggiore flessibilità e di una aderenza più perfetta a quelli che sono gli attuali concetti informatori della politica dei trasporti. Il problema del coordinamento dei trasporti in Italia si è posto all'attenzione delle forze culturali e politiche fin dall'immediato dopoguerra ed ha assunto manifestazioni sempre più complesse in conseguenza della trasformazione e della crescita del livello industriale ed economico della nostra società.

Pensare tuttavia, che il problema della riforma dell'Azienda ferroviaria possa essere risolto in tempi brevi, è quanto meno ingenuo. Anzitutto resta da vedere quali sbocchi sono riservati alla crisi di governo. E' certo importante averlo impostato e sapere che ad esso dedicano la loro convinta attenzione uomini che alla riforma dell'Azienda credono fermamente.

SALVATORE BRANCATI

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

Nosferatu, il vampiro che è in noi

INSIEME a Giovanna D'Arco, il personaggio di Dracula è certamente quello che ha avuto il maggior numero di trasposizioni cinematografiche e quasi tutte di grande o grandissimo livello. Si pensi a **Vampyr** di Dreyer, a **Nosferatu** di Murnau, ai film di Terence Fisher interpretati da Christopher Lee, all'ironico **Per favore non mordermi sul collo** di Roman Polanski, fino all'ultimo della serie, attualmente in circolazione sugli schermi italiani, **Nosferatu, il principe della notte**, del giovane regista tedesco Werner Herzog.

In realtà non è affatto strano tutto questo interesse intorno alla storia del conte Dracula (che tra l'altro è un personaggio realmente esistito, un vero eroe, sembra, della causa nazionale rumena), e questo sia per le caratteristiche intrinseche del cinema, che, malgrado quanto dicano i fautori del realismo ad ogni costo, rimane l'arte onirica e visionaria per eccellenza, il mezzo espressivo ideale per dare corpo ai sogni e agli incubi, ai desideri e alle paure dell'uomo; sia per quello che Dracula rappresenta, a livello più o meno inconscio, e malgrado il raccapriccio o il ridicolo, come aggressività, come istinto sessuale, come impulso di morte. E non è certo un caso che i film e la letteratura sui vampiri siano sorti quasi sempre in epoche di crisi, in cui la società era sottoposta a gravi pressioni o doveva affrontare scelte decisive. Così, all' inizio del XIX secolo la voga dei romanzi del terrore rappresentò anche una reazione al positivismo e al razionalismo, più tardi coincise con la fase più aspra del processo di industrializzazione, fino a giungere al capolavoro di Friedrich Wilhelm Murnau, il **Nosferatu** del '22, che sembrò quasi profetizzare l' avvento del nazismo con l'emblematica invasione della Germania da parte di Dracula e dei suoi topi portatori di peste.

Ed è soprattutto a questo film che si rifà l'attuale versione di **Nosferatu**. La storia è quella classica dell'agente immobiliare Jonathan Harker che si reca in una località impervia dei Carpazi per concludere un contratto con un misterioso cliente. Malgrado i tristi presagi della moglie che non vuole farlo partire, i tanti avvertimenti di coloro che tentano di dissuaderlo nel corso del viaggio, Jonathan raggiunge il castello dove incontrerà l'uomo che segnerà per sempre il suo destino, ma soprattutto dove toccherà con mano l'impossibilità e l'inutilità di rinnegare o tradire la propria natura, la propria vocazione. In questa prima parte del film, che a nostro avviso è anche la più bella, Herzog sottolinea al massimo i toni (e i significati) "gotici" della narrazione, e in questo senso il viaggio "verso il castello" (che naturalmente è solo un ammasso di rovine, solo qualcosa che vede chi vuol vedere), con il crescendo delle emozioni, l'esasperazione delle attese e l'accumulazione dei significati, non è più solo un avvicinamento al vampiro, ma anche l' addentrarsi progressivo e labirintico nella "parte maledetta" che è in noi.

« Io non attribuisco più — dice Nosferatu al giovane Jonathan — nessun valore al sole e alle fontane scintillanti che la giovinezza ama tanto. Il tempo è un abisso, profondo come mille notti. I secoli vanno e vengono ed è terribile non poter invecchiare. Morire non è crudeltà che per gli incoscienti, ci sono cose ben più terribili della morte. Puoi immaginare che si possa durare dei secoli, e che si rivivano tutti i giorni le stesse futulità? ». E' con queste parole che Nosferatu, ovvero il "non-morto" malauguratamente risvegliato, definisce ed esemplifica la sua filosofia, ma traducendo il concetto di eternità con quelli della noia e dell'angoscia, coniugandolo con la prassi delle futilità quotidiane, più che un rapporto carnefice-vittima, più che un'evocazione fantastica e demoniaca, sembra evocare con (e per) Jonathan (con la sua casetta linda che l'attende, con sua moglie che lo rimprovera se mangia in fretta) uno strano rapporto di identificazione e complicità, amore odio, terrore e voluttà.

E ciò che capita a Jonathan, a livello privato, capita anche alla città di Weimar, a livello collettivo. Qui la gente non si avvede del pericolo che corre, accoglie il nemico nel suo seno con indifferenza e poi si abbandona alla sua fine con una specie di frenesia liberatrice e masochista. Ed è proprio in questa sovrapposizione che il film di Herzog si diversifica dal suo modello del 1922. Tanto quello di Murnau era stilisticamente romantico e narcisistico, e ideologicamente ottimista, quanto questo è amaramente pessimista. Tanto Murnau era **contro** il vampiro, quanto Herzog sembra comprenderlo ed auspicare il suo "avvento".

« C'è del bene in tutto questo male — ha scritto — questo vampiro è il profeta di un mutamento in un mondo che deve cambiare ». E mentre in città i topi trionfano e dilaga la peste, Lucy, la tenera moglie di Jonathan, si offre come vittima a Nosferatu, inchiodandolo alla fatale luce del sole. Ma è tutto inutile, perché il vampiro ha già trovato un erede che è pronto a perpetuarne le gesta.

Certamente questo rendere esplicito ciò che invece dovrebbe rimanere allusivo, questo sovrapporre il discorso ideologizzante alla dimensione interiore ed esistenziale, non giova a **Nosferatu**, che in effetti risulta a volte un po' sbilanciato, sia nelle ingenuità che nelle ambizioni. Di grande rilievo l'interpretazione di Klaus Kinski e della sempre più bella Isabelle Adjani.

Con Majakovskji

AVEVA ventitre anni Lili Jur'evna Kagan quando, già sposata con il critico letterario Osip Brik, conobbe, nell'estate del 1915, Vladimir Majakovskji: bello, ventiduenne, "scialacquatore d'inestimabili parole".
Da quella "data felicissima" ebbe inizio un lungo e tormentato amore che durò quindici anni e a cui pose termine, nel 1930, il suicidio del poeta. Oggi Lili Brik ha concesso un'intervista al giornalista Carlo Benedetti, un'intervista che è la rievocazione di questo amore e insieme la rievocazione precisa e scrupolosa di un periodo storico che ha visto la rivoluzione del '17, gli anni del freddo e della fame, i primi passi di una società diversa, un nuovo e violento slancio creativo nella cultura e nelle arti.
Gli intellettuali del tempo erano soliti riunirsi nel salotto dei Brik, c'erano Aseev, Chlebnikov, Pasternak, tutta l'intellighenzia russa del tempo, e davanti a questa platea Majakovskji recitava le sue poesie politiche. Che cosa sarebbe stato di lui senza la rivoluzione bolscevica? — si domanda Lili.
E' difficile dirlo ma è certo che, nello sconvolgimento di tutti i valori sentimentali e ideologici del passato, Majakovskji trovò l'atmosfera più adatta all'estrinsecazione del proprio temperamento. L'agitazione, la rivolta e insieme l'apostolato, erano infatti nella natura stessa di questo poeta tribuno e coinvolgitore di masse per vocazione, fisicamente incapace di una "poesia da camera" e bisognoso, al contrario, di una "poesia da piazza" per enormi platee.
E' questo il momento dei grandi ideali, dell'attesa, delle speranze. La poesia si identifica con la rivoluzione, il poeta diventa il messia di un'utopia rivoluzionaria che non vuole portare il passato come una colpa ma sbarazzarsene, avere le mani libere, aggredire il futuro. E' di questi anni — dice Lili — il manifesto del Suprematismo scritto da Majakovskji in collaborazione con Malevic dove si leggono enunciazioni secche e roventi: l'artista deve gettare via le idee e i concetti per costruire il mondo della sensibilità pura, non oggettiva, deve abbandonare il momento della volontà e della rappresentazione per fissare il "quadro vuoto", il "deserto".
Poi le illusioni cominciano a crollare, il salotto dei Brik si scioglie, alle enunciazioni entusiastiche e sovvertitrici subentrano gli aspetti più mistificanti della post-rivoluzione. Majakovskji colpisce ora senza pietà con i suoi versi la nuova borghesia, la folla dei "filistei" che preme alle porte chiedendo perbenismo e ordine e rifiutando l'avanguardia con la sua esplicita portata innovatrice.

Lili Brik in un ritratto eseguito da Majakovskij nel 1916

Un periodo, un ciclo storico si è ormai definitivamente concluso e Vladimir Majakovskji è diventato un poeta che ha perso la sua identità. Tutto questo Lili lo ha vissuto, giorno per giorno, ora per ora. Certamente non fu l'unica donna amata da Majakovskji ma a lei e solo a lei è dedicata la maggior parte delle liriche d'amore. Persino nel biglietto di addio, scritto prima di uccidersi al "Compagno Governo", egli la designò come "la mia famiglia" implorando che si avesse cura di lei.
A Lili personalmente scrisse soltanto: « Lilja, amami ». « Ossia — commenta oggi la Brik — non dimenticarmi, difendimi, non abbandonarmi, neanche dopo morto. Ed io non l'ho fatto. Io l'amo e ogni giorno lui mi parla con i suoi versi ».
Non fu certamente un amore facile ma altrettanto certamente fu un grande amore, una passione che visse al di fuori delle comuni regole della società.
E il testo-intervista di Benedetti rievoca questa vita in comune, con la sua fitta trama di gioie e di dolori, con i suoi motivi di allegria e le sue tragiche note di sconforto, una vita densa di avvenimenti che partecipa d'un clima di straordinario rinnovamento culturale.
Da questi ricordi strettamente personali, ora divaganti, ora puntigliosi, che si dipanano con un tono sereno e talora distaccato, ma spesso carico di intima tensione, esce vittoriosa, con la sua ricca e complessa umanità, la figura di un grandissimo poeta.
Di un poeta che vivendo la vita come parabola esemplare e concludendola in modo tragico, ratificò per sempre la drammatica incomponibilità del dissidio tra la durata rivoluzionaria della poesia e il decomporsi delle rivoluzioni storiche.

MARINA DELLI COLLI

Lili Brik: "Con Majakovskji" - Intervista di Carlo Benedetti - Editori Riuniti - pp. 173 - Lire 3200.

Un libro per non andare a Roma

IL RISCHIO che corre ogni libro dedicato a una città è quello di essere godibile o utile solo per chi quella città conosce o perché vi abita o perché ci si è recato qualche volta per turismo, per lavoro, ecc.
"I Rioni di Roma", l'ultimo, monumentale, libro di Luciano Zeppegno (autore che, da questo numero, siamo lieti di annoverare tra i nostri collaboratori), questo rischio l'ha brillantemente superato. Non è, infatti, un libro che necessita di un'esperienza della città da parte del lettore, né avvenuta né a venire. Anzi, si può dire che ne prescinda totalmente e, addirittura, non so quanto intenzionalmente, a questa esperienza finisce col sostituirsi.
Come l'autore stesso dice nell'introduzione, "I Rioni di Roma" *non è uno stradario* (in questo senso il titolo potrebbe trarre in inganno) e *non è una guida*, anche se, in qualche modo può essere usato come tale.
Per chi è attento a classificare entro rigidi generi letterari ogni cosa si trovi a leggere, lo diciamo subito, questo libro sarà senz'altro una bella "gatta da pelare".
Non è una guida. Non è uno stradario. Va bene.
Ma che cos'è?
E' un libro di memorie, diremmo noi. Ma sarebbe un'inesattezza se a questo ci fermassimo.
E' un libro di avventure. Sì, anche.
E', in fondo, un romanzo d'amore.
L'insolito, singolare amore di un uomo, di uno scrittore, per una città. Ed è la piacevolezza della lettura a confermarci che il passo è quello del romanzo.
Pagina dopo pagina, si passano in rassegna i quattordici Rioni tradizionali, gli otto moderni e si fanno due indimenticabili passeggiate lungo il Corso e sul Lungotevere.

Così, pian piano, la città si anima, diventa viva davanti a noi e come succede davanti alle più perfette bambole meccaniche, ci dà l'illusione di trovarci di fronte a un personaggio reale, assai composito, a volte anche contraddittorio, ma sempre affascinante.
E' per questo che il libro potrà interessare tanto chi conosce già la città, quanto chi non c'è mai stato. Per gli uni sarà l'occasione per scoprire o riscoprire tesori che per distrazione, fretta o "ignoranza" sono stati trascurati e per provare così quella che poteva essere un'emozione perduta. Per gli altri potrebbe essere l'occasione di un incontro inatteso e suggestivo. Un incontro che potrà destare il desiderio di conoscere "di persona" la città. Oppure, le caratteristiche che al libro abbiamo attribuito faranno ritenere soddisfatto questo secondo tipo di lettore della conoscenza già avvenuta.
Un libro, insomma, che basta a sé stesso.

TIZIANA GAZZINI

"I Rioni di Roma" di Luciano Zeppegno, ed. Newton Compton, pp. 1140, L. 24.000.

La Ferrovia a Crema

« DOPO tanta aspettazione e tanti voti, anche Cremona sente il benefizio del vapore, che è quanto dire di entrare pur essa finalmente in quella rete di ferro su cui ai giorni nostri può ben dirsi camminare il progresso sociale ». Questo brano appariva il 2 maggio 1863 sulla prima pagina del **Corriere cremonese** dopo l'inaugurazione, avvenuta il giorno prima, della strada ferrata Treviglio-Cremona.
E oggi, il dott. Francesco Dal Negro, chirurgo in S.p.e. all'Ospedale di Crema, buon amico delle Ferrovie alle quali offre il proprio tempo libero (ha fra l'altro organizzato una grossa manifestazione promozionale in occasione della elettrificazione della stessa linea) sviscera i retroscena storici e tecnici che hanno consentito e condizionato la realizzazione dell'opera, pubblicando un volume di cento pagine intitolato **"1863 - La ferrovia a Crema"**.
Corredato anche da numerose, inedite documentazioni fotografiche, il testo consente una analisi critica di un importante momento della frazionata crescita ferroviaria lombarda. Dai primordi, incerti e tormentati della nascita in concorrenza coi velociferi, l'autore descrive le fasi della crescita della relazione e del graduale sviluppo fino ai giorni nostri ove la linea da secondaria viene a far parte di un perfezionato tracciato alternativo.

LUIGI PAINA

Francesco Dal Negro: "1863 - La ferrovia a Crema". Ed. Soc. Italo-Svizzera di storia delle Ferrovie.

Casacci e Ciambricco: vent'anni di televisione

Maddalena Crippa e Luciano Melani in una scena dell'originale televisivo

Da "Giallo Club" a "Così, per gioco"

Dal « giallo all'americana » degli anni '50, condito di violenza e spregiudicatezza, gli autori approdano, con il loro ultimo lavoro, ad un giallo di introspezione psicologica, meno scenografico ma più denso di contenuti

Da qualche settimana, ogni sabato sera, va in onda con successo il nuovo originale televisivo a puntate « Così, per gioco » di Mario Casacci e Alberto Ciambricco. Dopo la San Francisco del tenente Sheridan, la Milano del commissario Serra, eccoci adesso proiettati in una cittadina sperduta sulle montagne d'Abruzzo.

L'orizzonte di Casacci e Ciambricco, in questo nuovo giallo, sembra restringersi, non più grandi spazi, campi aperti, ma ambienti raccolti, distanze ravvicinate. Non più metropoli anonime ed indifferenti, ma un luogo tranquillo, nascosto, dove ognuno sa tutto di tutti, dove dietro le persiane discretamente socchiuse c'è chi conosce ogni recondito segreto, ogni peccato, ogni colpa.

La trama del giallo è molto semplice, quasi schematica. Un piccolo paese, come si è detto, e un gruppo di persone, i « notabili » del luogo. C'è un professore, la figlia di un noto uomo politico, la proprietaria di un emporio, il titolare di una farmacia, un pittore velleitario, un giovane enigmatico appartenente ad una famiglia di proprietari terrieri caduti in rovina e, infine, un commissario, giovane e piuttosto indifeso, che indaga su un presunto omicidio di cui forse proprio i notabili hanno la responsabilità. Ognuno di loro, infatti, ha bisogno di qualcosa di eccitante, di proibito, che spezzi la monotonia, eternamente ripetitiva, della vita di provincia. Gioco d'azzardo, rapina, omicidio, in una precisa e sottile escalation, la sonnolenta cittadina viene travolta. Insinuazioni, lettere anonime, verità a mezza bocca. La gente sa e non sa, dice e non dice, in un clima di felpata paura.

Che cosa sa la proprietaria dell'emporio e che cosa tace il professor Marzi? E chi è il ragazzo di cui Elena è innamorata? Un sognatore che vive in un suo mondo tutto particolare o un uomo che si avvale di questa maschera per nascondere pesanti responsabilità?

E dietro queste persone, cui la posizione sociale garantisce la stima e il rispetto di tutti, dietro di loro — come una sorta di coro greco — c'è l'intera città, onnipresente, pronta a giudicare e, infallibilmente, a condannare.

La lotta è ormai aperta, il fronte comune dei notabili, squadrato all'insegna di una difesa ad oltranza della comune rispettabilità, comincia a sfaldarsi, ognuno pensa a salvare se stesso, diventa nemico degli amici di ieri.

E su tutti aleggia la paura, sottile, impalpabile, ma sempre presente. Una paura però diversa da quella che eravamo abituati a respirare nei gialli di Casacci e Ciambricco. Qui la paura è in sintonia con l'ambiente, si viene quasi a creare una sorta di simbiosi. Un delitto, in una città come San Francisco o Milano, non è un avvenimento d'eccezione, ma lo diventa in un piccolo paese dove suscita la curiosità, l'interesse, l'esecrazione di tutti.

Suspence, dunque, sottile e ben dosata, come si conviene a due maestri del genere, ma questa volta a noi sembra di scorgere, in questo nuovo giallo, qualcosa di più e di diverso. Questa volta intravediamo uno « spaccato » della provincia italiana, un abile affresco di una società omogenea e ristretta.

Per fare un giallo, a nostro avviso, non bastano le luci basse, le porte che cigolano o le grida che si perdono in una notte di tempesta. Talvolta occorre un gioco molto più subdolo e velato. La paura, infatti, nasce anche da uno stato d'animo, da un'introspezione psicologica. E questo noi ritroviamo nel nuovo giallo di Casacci e Ciambricco: una psicologia dei personaggi più accurata ed approfondita, una ricerca del particolare effettuata con maggior cura e precisione. E poi se Sheridan ci piaceva con il suo impermeabile bianco e la sua sicurezza, dobbiamo confessare che il commissario Serra, con la sua passione per l'astrologia, ci è piaciuto di più, e ancora di più ci piace questo giovane commissario Selvaggi — un ottimo Mariano Rigillo — tanto umano e tanto indifeso.

Il « giallo all'americana » creato da Casacci e Ciambricco negli anni '50, condito di violenza e di spregiudicatezza, si è andato evolvendo nel tempo insieme ai suoi autori, è diventato un « giallo all'italiana », se possiamo definirlo così, meno scenografico forse ma più denso di contenuti. Non è più un giallo d'azione ma un giallo d'introspezione, pur senza aver perso nulla in spettacolarità e in suspence. E infatti, senza aver più bisogno di colpi di scena geniali o di "deus ex machina", ma solo attraverso l'introspezione psicologica e lo studio dei caratteri, ogni tessera del mosaico che sembrava essersi frantumato tornerà alla fine, così per gioco, a ricomporsi.

MARINA DELLI COLLI

Organ in "close up"

PUO' SEMBRARE ai miei lettori di aver sbagliato rubrica oppure che il "Cercadischi" abbia voluto passare al "leggero". Non inganni il titolo che è la definizione di un originale procedimento tecnico di registrazione. Letteralmente, "organo in primo piano". Mi si perdoni se una volta tanto mi occupo di tecnica della registrazione e, in particolare, di un curioso sistema seguito dalla DECCA per incidere musica d'organo nel disco stereo PFS 4416, per l'appunto così intitolato. Perché organo in primo piano? perché il suono emesso dallo strumento è stato captato dal suo interno, fra le canne. Ma non è tutto. Prelevato dai vari microfoni, disposti fra le canne, il suono è stato trasferito su nastro a otto piste, riprodotto mediante grandi altoparlanti nell'ambiente (la chiesa di All Souls a Lagham place di Londra) ove è situato l'organo (un Harrison & Harrison ricostruito e riaccordato) ed infine nuovamente registrato su nastro a due piste per la definitiva incisione su disco. Tutto ciò apparirebbe come un giro vizioso se non si aggiungesse che la matrice di "primo piano" è stata trasferita in uno dei due canali stereo. In tal modo il pregio della chiarezza e della separazione delle varie parti dell'organo, conseguente alla captazione dall'interno, non viene perduta.

Una siffatta tecnica, molto più complessa di quanto la sommaria descrizione lasci intendere, per problemi di risonanze, di squilibri nelle intensità sonore delle canne, di separazione dei settori di cui si compone l'organo, di rumorosità di alimentazione e funzionamento, consente di ascoltare l'organo con grande nitidezza dei singoli suoni, anziché come impasto confuso, prodotto dal disordinato sovrapporsi degli echi di un tempio, certamente costruito non con pretese di buona acustica, senza tuttavia rinunciare alla bellezza, alla ricchezza, al calore che la riverberazione ambientale sa offrire. Forse un compromesso, per evitare un falso, anche se gradevole falso.

Il risultato, all'ascolto del disco, è sorprendente. Concorrono al successo dell'idea la scelta del repertorio nel quale spiccano due brani che non hanno bisogno di illustrazione: la toccata e fuga in re minore di J. S. Bach e la toccata in fa di Widor. Specialmente la seconda si presta a corrispondere alle intenzioni degli ideatori della tecnica.

Un disco curiosità, ma anche un disco di ottima musica, ben eseguita e ben riprodotta. Il contenitore è coerente con l'atmosfera di ricerca che ha caratterizzato l'incisione: molte fotografie documentarie, molte notizie sul repertorio, sullo strumento, del quale si fornisce l'elenco delle canne e dei registri e, naturalmente, sulla tecnica. Nei riguardi di quest'ultima forse un po' meno di enfasi e maggiore chiarezza di esposizione non avrebbero guastato. Testo in inglese; ma tutto non si può avere...

GIANFRANCO ANGELERI

Naracauli

UN GRADITO ritorno discografico quello dei Nomadi; con questo lavoro « Naracauli e altre storie » si confermano sicuramente uno dei pochi gruppi della prima ora ad aver conservato una collocazione ben precisa. Piuttosto schivi dalla facile pubblicità hanno cercato fin dall'inizio una severa ricerca musicale. Non dobbiamo dimenticare che furono i primi, insieme all'Equipe 84, ad incidere brani dell'allora sconosciuto Francesco Guccini (« Dio è morto », « Canzone per un'amica » ecc.). In questo album, che arriva un anno dopo « Noi ci saremo », ci propongono sei brani inediti di un giovane e sconosciuto autore modenese, Maurizio Bettelli. « Naracauli », « Joe Mitraglia », « La mia canzone per gli amici », « Luisa », « Non credevi » e « Rebecca » sono i titoli del long playing che possiamo considerare degli acquarelli molto aderenti alla realtà di ogni giorno. Il fallimento dell'industrializzazione a tutti i costi del sud, il fallimento della generazione dei reduci del '60, le differenze sociali e generazionali sono alcuni dei temi conduttori del disco che ha come filo di raccordo forse soltanto l'autore. Gli arrangiamenti anche suggestivi forse risentono un pochino di una certa monotonia probabilmente voluta. Su tutto la splendida voce di Augusto Daolio da anni considerato il miglior vocalist del pop made in Italy. Disco EMI.

Paul McCartney è ormai insieme agli altri componenti dei gloriosi Beatles nella storia della musica e non soltanto in quella. In questi giorni esce sul mercato italiano una raccolta di successi post Beatles che ha realizzato con il suo gruppo degli Wings e semplicemente intitolato « Wings greatest ». « Another day », « Live and let die », « Band on the run », « Let 'em in » sono i brani che insieme alle celeberrime « My love » e « Mull of kintyre » compongono questo gustoso 33 giri. Disco MPL distribuzione EMI.

PAOLO MAGLIOZZI

C.S.P. di Bologna e bibliografia da consigliare

15 enne, figlio di ferroviere, reputo la parapsicologia una scienza viva ed attuale e faccio tesoro di ogni esperienza ed informazione. Il suo "L'ignoto in noi" mi ha appassionato ed ora mi complimento per questa rubrica (bella la calma risposta su Piero Angela). Come si diventa eminenti parapsicologi? E' vero che il CSP da lei presieduto prepara un seminario a Bologna? Ci informi sul suo gruppo: a che età vi si entra?

Salvatore PISTONE, Genova

Grazie per questa sua "posta coi ferrovieri", che stimola in me, moglie di ferroviere con molte ore vuote, mille domande ed una forte attrazione verso questo campo. Mi limito a chiederle di segnalare quali libri consiglia al profano: mi faccia da guida.

M. Elisabetta DANIELE, Cuneo

RISPONDO cumulativamente alle due lettere sopra riassunte perché, con accenti diversi, ricalcano la stessa tematica. Al giovane Salvatore dico che il CSP da ormai 25 anni — con intenti, mentalità e metodologia scientifica — studia i fenomeni paranormali. Tiene inoltre conferenze e pubblica i "Quaderni di parapsicologia". L'età minima per iscriversi è quella dei 18 anni e per diventare "eminenti parapsicologi" bisogna documentarsi, leggere, tenersi al corrente delle pubblicazioni e seguire, ove possibile, fenomeni e manifestazioni paranormali, segnalandoli agli studiosi per una eventuale indagine ed altrettanto eventuali verifiche ed esperimenti.

Ad ambedue i gentili richiedenti indico un ristretto elenco di libri e pubblicazioni con cui è possibile farsi una cultura ed una preparazione seria ed adeguata. In primis raccomando le Dispense del 1° Corso propedeutico di parapsicologia, tenuto dal CSP presso l'Università di Bologna, raccolte nel n. 6-8 dei citati "Quaderni"; occorre chiederle al Segretario del CSP, cav. Aldo Sensi, via Pertile 5, 40137 Bologna (tel. 051/30.48.57), il quale può altresì dare maggiori delucidazioni sul CSP e sul come divenirne Soci.

Fra i libri riconosciuti utili ed orientativi mi permetto di proporre i miei tre volumi: "L'ignoto in noi", "Il romanzo della parapsicologia" e "Dimensioni sconosciute" (tutti della SugarCo Edizioni, Milano). Il primo è un compendio ampio e rapido di tutto quel che attiene la parapsicologia; il secondo è un vasto excursus storico della stessa; nel terzo ho raccolto quanto ho ricavato dal vivo visitando i maggiori paragnosti italiani.

Ottimo documentario, frutto di casistica spontanea raccolta per un primo serio contatto con la fenomenologia paranormale, è "Lettere ad un parapsicologo" di Piero Cassoli (C. Tedeschi Editore, Firenze). Grande erudizione e vastissima casistica paranormale si trova in: "L'uomo alla conquista dell'anima" di Gastone De Boni (Armenia Ed.). Altre opere valide e scorrevoli sono: "I poteri dello Spirito" di J. Banks Rhine (Ed. Astrolabio Ubaldini, Roma) e "Parapsicologia come scienza" di J. Gaither Pratt (Armenia Ed.). Parimenti valido è: "Ricerche psichiche in USA" (2 volumi) di Edgar Mitchell, l'astronauta dell'Apollo 14 (Ed. MEB, Torino), come pure il piccolo ma prezioso "Sesto senso" di Hans Bender (ed. Feltrinelli).

Pubblicazioni di più vasto respiro ed a tipo enciclopedico, trattate metodicamente e chiaramente spaziando anche in campi affini, sono due opere di ricco contenuto documentario ed informativo, a cura di Ugo Déttore: "L'Altro Regno", enciclopedia di parapsicologia, metapsichica e spiritismo (Ed. Bompiani) e "L'uomo e l'ignoto", enciclopedia di parapsicologia e dell'insolito (Armenia Ed.); quest'ultima è ora in edicola a fascicoli settimanali, raccoglibili in 5 volumi, e costituisce al momento lo sforzo più serio e completo in materia. Inoltre ci si può abbonare (o comprare in edicola) due riviste mensili che da anni forniscono un contributo lodevole nel campo parapsicologico ed in altri campi; esse sono "Il giornale dei misteri" e "Gli arcani".

Queste, in rapida sintesi, le basi minime per farsi una cultura in materia e per documentarsi bene e correttamente. La risposta ai due simpatici portavoce consentirà a tutti i lettori interessati di giovarsi dei modesti consigli dati, facendo ingrossare, lo spero proprio, la sparuta schiera delle persone che, dovutamente e correttamente informate, sulla parapsicologia hanno le idee piuttosto chiare.

MASSIMO INARDI

La catenaria

GLI IMPIANTI di cui abbiamo parlato le volte precedenti avevano la caratteristica di poter essere montati in un tempo relativamente breve per dar modo al neofita di prendere un po' di dimestichezza con le varie parti di un tracciato ferroviario in miniatura che, all'occorrenza, potesse essere rimosso in poco tempo per restituire alla originaria destinazione lo spazio domestico occupato.

Volendo far circolare sull'impianto oltre alle locomotive a vapore e diesel anche quelle elettriche sarebbe inverosimile veder correre queste ultime con i pantografi alzati verso la perenne ricerca di una catenaria che non esiste. E' per tale motivo che la Rivarossi e la tedesca Sommerfeldt hanno costruito pali, fili ed altri accessori riproducenti la tipica linea di contatto in uso sulle F.S. In particolare la prima ditta presenta nel suo catalogo un insieme di pali che s'incastrano facilmente al di sotto del punto di giunzione di due segmenti di binario contigui o, nelle stazioni, in taluni fori all'uopo predisposti su marciapiedi e pensiline. Alle mensole dei pali vanno montati gli elementi di catenaria: questi sono costituiti da unità dritte e curve di varia lunghezza in cui fune portante, pendini e linea di contatto sono assemblati rigidamente; la parte inferiore del segmento di catenaria (corrispondente al filo di contatto) s'infilerà nel tubicino saldato alla sospensione del palo (a zampa di lepre) mentre la parte superiore (corda portante) sarà immobilizzata alla mensola mediante un isolatore in materia plastica. I pali, infine, come nella realtà, sono forniti con sospensione verso l'interno o verso l'esterno permettendo, così, il montaggio della catenaria a zig-zag (poligonazione).

La linea di contatto della Sommerfeldt è, rispetto alla precedente, molto più completa e realistica (e, di conseguenza, proporzionalmente più costosa). Infatti oltre al palo a semplice mensola è possibile avere quello a doppia

mensola simmetrico e dissimmetrico fino al palo a sei mensole impiegato nei piazzali delle stazioni. Lo svantaggio di questo sistema, ampiamente ripagato dalla soddisfazione di vedere una linea aerea finemente riprodotta, è dato dal fatto che i vari pali, mensole, catenaria, ecc., possono essere assemblati soltanto da modellisti con un pizzico di bravura. Inoltre la palificazione può essere montata solo su un plastico per cui non può essere adattata da chi vuole costruire un piccolo impianto destinato ad essere smantellato dopo poco tempo.

L'uso della linea di contatto non ha scopi solamente estetici. Essa serve ad alimentare realmente i locomotori i quali, dopo aver predisposto un apposito selettore per la linea aerea, non funzioneranno più quando circola corrente sulle due rotaie. In questo modo è possibile far muovere indipendentemente due motrici, una elettrica e l'altra a vapore o diesel, su una stessa sezione di binario servendosi di due set di comando: il primo sarà collegato con una polarità alla catenaria e con l'altra alla rotaia destinata ai sezionamenti, il secondo alimenterà le due rotaie.

WALTER GUADAGNO

Palo multiplo, con mensole inserite, per sostenere tre binari in una Stazione

Regìme (o règime) di circolazione

CI SI TROVA di fronte ad una parola come *regime* e si è portati non solo a chiarirne il significato, trattandosi di termine piuttosto generico, ma anche a domandarsi se stia bene con pronunzia piana, cioè *regìme*, come prevalentemente si usa dire, oppure sdrucciola, *règime*, come da alcuni si sente ripetere. Cosicché ai tanti che dicono, ad es., *regìme di circolazione* si oppone una minoranza che propende per *règime di circolazione*.

Nel primo caso non si avverte alcun suono strano: è questa la maniera che comunemente si ascolta e si considera come normale; quando invece ci si imbatte, poniamo, in un collega o superiore o istruttore di materia ferroviaria, che dica appunto *règime*, si può provare una sensazione di sorpresa: come, non si è sempre detto *regìme?!...*

Orbene, se tutti i ferrovieri parlassero di *regime di circolazione, regìme di esercizio, regìme del blocco telefonico, regìme di chiusura dei passaggi a livello, regime di scambio, regìme Interfrigo*, e così via, non sussisterebbe, almeno per la nostra categoria, l'accennata difformità di pronunzia, non quel certo impaccio di scelta che genera la parola *regime*, conformemente ad altre simili: *rùbrica* (e *rubrìca*), *mìcrobo* (e *micròbo*), *lùgubre* (e *lugùbre*) ecc. ecc.

E' curioso poi notare che la pronunzia *règime*, qualche decennio fa ancora affermata nell'Italia Settentrionale, è in accordo con una certa regola, che, per i casi di incerta posizione dell'accento e per parole di derivazione latina, stabilisce l'opportunità di seguire la pronunzia originaria: pertanto, sulla scorta del lat. *règimen* ("governo", "reggimento"), non si è affatto in errore dicendo *règime*.

Un'autorevole difesa della pronunzia sdrucciola troviamo nel Tommaseo - Bellini (*Dizionario della lingua italiana*): « *Dicono* Regìme *piano, non sdrucciolo, perché lo ripetono dal fr. A noi non è necessario, avendo* Dieta, Vitto, Governo (della salute); *ma se s'ha a dire, dìcasi non da barbari...* ».

Oltre al Tommaseo, altri puristi manifestarono una qualche avversione per *regime:* il Rigutini sostenne che era da giudicare "latinismo inutile"; il Fanfani non ne approvava l'intrusione nella nostra lingua, suggerendo modi sostitutivi. Furono questi tentativi infruttuosi, perché invano si cercò di arrestare la diffusione del termine; poco tempo dopo *regime* venne introdotto nella terminologia tecnica, e ne è infatti segnalata la presenza in scritti che risalgono alla fine dell'Ottocento.

Parola alquanto generica, così come è *sistema, regime* richiede sempre di accompagnarsi ad un sostantivo, che ne specifichi meglio la funzione: abbinata alla parola *circolazione* (in *regime di circolazione)*, sta ad indicare il complesso delle norme che disciplinano un determinato metodo di distanziamento della circolazione ferroviaria, al fine di garantire l'assoluta sicurezza della marcia dei treni.

Per completare le precedenti osservazioni, riteniamo che la pronunzia piana *regime*, adottata dai moderni mezzi di informazione, sia oggi la sola consigliabile, in quanto convalidata dall'uso. Si eviti pertanto quella sdrucciola; anche per contribuire all'auspicata uniformità di espressione linguistica. Un'analoga opinione manifesta il Gabrielli, autore de *Il museo degli errori* (Mondadori - Milano, 1977 - s.v. "Regime" - pag. 35): « ...allo stato attuale della lingua, mi pare senz'altro da preferirsi *regìme*, con l'accento sulla *i* ».

CARMELO NERI

ITALIA

L'Ufficio Filatelico Centrale ha comunicato ufficialmente le tirature dei francobolli celebrativi e commemorativi emessi dalle Poste italiane dal 1948 al 1957.
E' un elenco interessante che ha rilevato dei dati anche sorprendenti, come per esempio la tiratura di oltre venticinque milioni di pezzi per il francobollo di propaganda per la dichiarazione dei redditi emesso il 15 marzo del 1955 che attualmente è quotato come nuovo quasi 6.000 lire.
Per quanto riguarda le emissioni nel mese di gennaio sono state poste in vendita tre serie.

● il 6 gennaio la serie di due francobolli celebrativi del cinquantenario dei primi francobolli stampati dall'Istituto Poligrafico dello Stato.
Su fondini diversi realizzati con riproduzioni di francobolli stampati dall'I.P.S. sono riportate per il valore da L. 170, una veduta in prospettiva della sede dell'Istituto e per il valore da L. 220 una macchina utilizzata nel 1929 per la stampa di francobolli in rotocalco.

TIRATURA: dieci milioni di serie complete.

● il 22 gennaio il francobollo di propaganda PRO HANSENIANI. La vignetta del francobollo, del valore da L. 80, riproduce un particolare della "Vita di San Francesco", opera di un anonimo pittore fiorentino, raffigurante il Santo che cura gli ammalati di lebbra.

TIRATURA: otto milioni di esemplari.

● il 27 gennaio una serie di due francobolli celebrativi dei campionati mondiali di "CICLOCROSS".
La vignetta, uguale per i due francobolli da L. 170 e da L. 220, che raffigura un ciclista che trasporta a spalle una bicicletta, è una libera composizione realizzata con elementi tratti dal manifesto di propaganda diffuso dall'Ente organizzatore.

TIRATURA: dieci milioni di serie complete.

Novità assoluta: davanti al prezzo del francobollo non è più stampata la lettera L. di lire.

SAN MARINO

Come promesso proseguiamo la elencazione dei fracobolli che sono stati distrutti dalle Poste Sammarinesi. Tra parentesi indichiamo la quantità. Paolo Uccello (22.000), Natale 1968 - Botticelli (77.000), Europa 1968 (12.000), Stemmi 1968 (6.000), Buon Governo - Lorenzetti (175.000), Europa 1969 (135.000), Bramante (5.000), Carrozze (6.000), Europa 1970 (160.000), Tiepolo (6.000), Rotary (25.000), Napoli 70 (150 mila), U.S.F.I. (25.000), Fiori 1971 (10.000), Europa 1972 (24.000), Aeroplani (45.000), S. Marino Riccione 74 (25.000), Volo a vela (2.000), Tommaseo (3.500), Pittura Etrusca 1975 (5.000), Anno Santo (50.000), Napoli 1975 (140.000), Suma (15.000), Europa 1976 (30.000), Bicentenario U.S.A. (30.000), Napoli 76 (10 mila), Aerogrammi e Cartoline postali 1976 (120.000), Reumatismo (30.000), Erboristeria (10 mila), San Marino 1977 P.O. e P.A. (25.000), Bucarest (90.000), Volo verticale (50.000), Europa 1977 (50.000), Centenario 1977 (490.000), Cartolina, intero e aerogramma 1977 (120.000), Europa 1978 (70.000), Ipertensione (40 mila), Baseball (40.000).

GENOVA

Enorme successo della manifestazione per la celebrazione del 125° anniversario della realizzazione della strada ferrata da Torino a Genova, inaugurata il 6 dicembre 1853 con il transito di un treno speciale sul quale avevano preso posto anche Cavour e Lamarmora. La costruzione del tratto è una delle opere più complesse delle ferrovie italiane in quanto soltanto con il lavoro umano, senza mezzi tecnici di perforazione, ancora sconosciuti, si è scavata la galleria che attraversa gli Appennini al Passo di Giovi.
Per superare le difficoltà derivanti dal dislivello del terreno fu utilizzata una speciale locomotiva articolata che si chiamò "Il mastodonte dei Giovi", che è stata riprodotta nel timbro speciale usato a Genova presso la sala di attesa di 1ª classe della Stazione di Genova P.P. ove è stata tenuta una riservatissima manifestazione filatelica con relativa mostra organizzata dai colleghi del Circolo Filatelico del D.L.F. della Città.

Come lavorava Dumas

Alessandro Dumas padre si era proposto di scrivere un certo numero di pagine al giorno e non si fermava finché ogni riga di ognuna di queste pagine non fosse stata scritta. Una volta successe che proprio a metà di una pagina (l'ultima di quel giorno) terminò **I tre moschettieri.**
Mise la parola **Fine** e tirò una riga al centro della pagina, poi sotto la riga scrisse questo titolo: **Il conte di Montecristo.** Quindi compose la prima mezza pagina del nuovo romanzo sullo stesso foglio dell'ultima mezza pagina del romanzo precedente. Bisogna convenire che all'ispirazione (o alla voglia di lavorare?) si può insegnare di venire a comando. Del resto, l'ispirazione a cui non si può insegnare di obbedire al comando di uno scrittore è come un cane a cui non si possa insegnare di venire al comando del padrone. Almeno così la pensa un altro scrittore, dotato di buona volontà come Dumas: l'inglese A. Payson Terhune.

NOTIZIE DAL MONDO

● In Groenlandia, nella spaccatura di una roccia, sono state ritrovate perfettamente conservate sette mummie di eschimesi, fra le quali quelle di quattro bambini. Si è accertato che l'epoca del decesso risale all'anno 1460. I loro costumi sono stati esposti nel museo di Godthab.

● Due pescatori subacquei hanno scoperto al largo dell'isola Flinders, nello stretto di Bass in Tasmania, un esteso cimitero di balene e pescicani preistorici che, secondo geologi australiani, potrebbero risalire a 20 milioni di anni fa.

● Secondo uno studio effettuato da una grande casa automobilistica americana, la velocità media delle automobili in una metropoli è di soli 9 chilometri l'ora. E pensare che le carrozze a cavalli facevano una media di 15 chilometri l'ora nel traffico di una grande città!

LIBRI PER VOI

— **Marinella super,** di Gilda Musa, collana "I nuovi adulti", SEI, Torino, L. 3.500 (età: 10-13 anni) — Un giallo divertentissimo, una vicenda fantascientifica giocata sul filo dell'umorismo, in cui un caldo senso di amore riesce a umanizzare anche l'"inumanità" della macchina, frutto della più avanzata tecnica elettronica.

— **Ecap: missione pianeta Terra,** di Lise Loewenthal, collana "L'Alfiere", La Scuola, Brescia, L. 2.500 (età: 10-13 anni) — Mik, un piccolo ecapiano, scende in missione sulla Terra per conoscere i terrestri e insegnare loro a vivere in armonia con l'ambiente che li circonda. Ma Ecap e il nostro pianeta sono due mondi molto diversi: ne scaturiscono situazioni strane e pericolose. Un libro intelligente che bisogna leggere.

— **La Storia raccontata per immagini,** Editrice Le Stelle, Milano, L. 8.000 (età: 9-13 anni) — Tutta la Storia, dalle origini al mondo moderno, raccontata per immagini in uno splendido volume in grande formato di oltre 300 pagine, rilegato e coloratissimo.

LE FIGURE UGUALI

Le figure qui riprodotte sono diverse fra loro, salvo due che sono uguali. Sapreste dire quali?

Risposta: Le figure n. 1 e 8.

Ti conosco mascherina!

FEBBRAIO, nel calendario dei bambini di tutto il mondo, non è il mese della pioggia e del vento, ma del divertimento più desiderato: mascherarsi.
Questo desiderio ha radici profonde nella psicologia di grandi e bambini, e Carnevale è l'occasione propizia per manifestarlo. Travestirsi. Apparire, agli occhi degli altri, una volta tanto, non solo diversi ma con le caratteristiche e gli emblemi e l'aspetto di quello che si vorrebbe essere. Un sogno che a Carnevale diventa realtà.
In questa magica stagione di carnevale ecco il momento per Giovanni di essere non più "quello che dice sempre le bugie" ma apparire come "il moschettiere tutto coraggio e avventura", ecco per Andrea l'occasione di non essere più "quello che fa la pipì a letto" ma "Zorro", il personaggio glorioso che colpisce i cattivi e aiuta i buoni, ecco l'opportunità per Maria Elisabetta di non essere più l'ultima, la più piccola dei fratelli, ma "la principessa nel castello", quella che il principe azzurro desidera per sé, regina di ogni reame.
La maschera aiuta questa trasfigurazione di personalità in maniera ottimale. Infatti è sempre stata usata dagli uomini, nel teatro, proprio per ottenere rapidamente e efficacemente questo tipo di effetto.
La maschera oltre che consentire a chi la indossa di nascondersi, consente una moltiplicazione di personalità. Un bambino può indossare più maschere nella stessa giornata e ricoprire così più ruoli, essere più personaggi alla volta, cosa questa che soddisfa moltissimo non solo la immaginazione ma il desiderio di onnipotenza che anima i bambini in età pre-scolare e scolare. Il bambino piccolo giorno per giorno sperimenta con amarezza la sua scarsa possibilità di incidere sul mondo dei grandi e la coscienza di questa impotenza stride clamorosamente con il grande desiderio che ha di essere dappertutto, onnipresente e onnipotente. Con la maschera soddisfa questa ambizione, usando vari travestimenti poi ne raggiunge l'apice, non solo si moltiplica nello spazio ma nel tempo, perché può far esistere l'antico romano vicino al paggio del settecento, il pellerossa primitivo nello stesso momento dell'ufo-robot avveniristico e fantascientifico.
Mascherato, cioè nascosto e nello stesso tempo evidente, perché colorato, perché evidenziato nelle amate caratteristiche, e cioè il coraggio, la abnegazione, il buffonesco, la bellezza, il bambino recita per la strada, durante il carnevale, il suo pezzo di teatro, e si guarda intorno. Guarda i grandi, guarda gli altri bambini, impara a valutare la maschera più bella e più brutta, più costosa e più evidente, più povera ma più allegra, quella più stravagante e quella portata da tutti.
Qual è la maschera che tutti vogliono? Senza rivolgersi all'Istituto Nazionale per la Statistica e guardandosi semplicemente per la strada, nel cortile dei palazzi, nei quartieri delle città si può capire che la maschera più portata è quella di Zorro. Perché Zorro? Perché più delle altre soddisfa le ambizioni nascoste dei bambini proprio perché è nello stesso tempo eroico e onnipresente, imitato da molti ma mai eguagliato, imprevedibile, misterioso, fatale.

Dove passa lascia il segno, è immediatamente riconoscibile non lascia dubbi è lui, solo "inesorabilmente Zorro". E piace anche alle bambine che desiderano questa maschera, la preferiscono alle altre, almeno fino ad una certa età. Quando cominciano ad andare a scuola le bambine abbandonano il desiderio di apparire come "Zorro", ripiegano su personaggi socialmente più adatti al loro ruolo di femmine. L'avventura si lascia fuori dalla porta della scuola e alla festa di carnevale, che viene fatta nella palestra, si assiste a girotondi di contadine e principesse, protette dal tremendo lupo cattivo che si aggira fuori delle mura scolastiche da molti invincibili "Zorro", tenebrosi e ineguagliabili.

PATRIZIA CIMINI

Le vostre ricette

Tarquinia Chilà, di Reggio Calabria, è una nostra affezionata amica. Abbiamo già avuto modo di apprezzare le sue ricette: dobbiamo perciò ringraziarla in modo particolare, e lo facciamo pubblicandone due fra quelle che ci ha inviato recentemente.

Minestra del convalescente

Sbattete ben bene in una grossa tazza un giallo d'uovo aggiungendo a poco a poco un cucchiaio d'olio d'oliva. Quando l'uovo apparirà come una densa crema, unite un cucchiaio di marsala, un pizzico di sale. Diluite con brodo tiepido, poi versate un ramaiolo di brodo bollente. Servite subito.

Torta di frutta

Ingredienti: 250 gr di farina, 100 gr di burro, 200 gr di zucchero, 500 gr di mele, 50 gr di fichi secchi, 50 gr di gherigli di noci, 50 gr di canditi, scorza di limone grattugiata, un pizzico di sale, pochi cucchiai di latte, una busta di lievito in polvere, 2 uova intere, uvetta.
Mettere in una terrina le uova intere, lo zucchero, battere per circa 5 minuti, aggiungere il burro liquefatto a bagnomaria (freddo), dare ancora una mescolatina, unire lentamente la farina e qualche cucchiaio di latte e il sale, formando una pastella omogenea e non densa. Unire ora i fichi tagliati a pezzettini, l'uvetta strizzata dopo averla pulita e ammollata in un po' di acqua calda, i canditi pure a pezzetti, i gherigli privati della pellicina e grossolanamente tritati, la scorza di limone grattugiata, il sale e il lievito in polvere, quindi mescolare bene il tutto. Aggiungere le mele sbucciate e private del torsolo e affettate. Ancora una mescolata. Mettere il tutto in una teglia precedentemente imburrata e impolverata di farina. Spargere fiocchetti di burro e un po' di zucchero. Mettere in forno a 180° per circa 50 minuti. Sfornare la torta fredda.

Anna Napoleone

Tarquinia Chilà

Ed ecco infine un pranzo completo. Dobbiamo ringraziare per l'invito le amiche Rosa Iannelli di Modugno (Bari) e Anna Merico Napoleone di Torino, che ci ha mandato anche la sua fotografia.

Spaghetti ai piselli

Per 6 persone: 500 gr di spaghetti spezzati, 250 gr di piselli freschi, 1 spicchio d'aglio, 4 würstel, 100 gr di olio d'oliva, sale.
Versare in una terrina l'olio e rosolare l'aglio tagliato a dadini. Poi aggiungere i piselli e i würstel tritati con un po' di sale. Appena saranno pronti, cuocere gli spaghetti al dente, scolarli, aggiungere il composto di piselli e servire caldo.

Coniglio alla pancetta e olive

Tagliare un coniglio a pezzi, farlo rosolare con tre cucchiai d'olio, 25 gr di pancetta di maiale tritata con foglioline di rosmarino; unire una foglia di alloro, un chiodo di garofano, due o tre bacche di ginepro. Bagnare con vino rosso e farlo evaporare. A metà cottura, unire olive nere, sale, pepe e un po' di brodo.

a cura di MARINA

Consigli pratici

● Per evitare che il biberon si otturi con grumi di pappe e per non sentire, di conseguenza, urla di disperazione, mettere sulla bottiglia una compressa di garza idrofila (si compera in farmacia), poi avvitare la tettarella e tutta la pappa viene succhiata tranquillamente (per modo di dire).

● Non vi piace il brodo troppo grasso? Allora ricordate di farlo qualche ora prima e di metterlo a freddare. Il grasso si solidifica e sarà poi un giochetto toglierlo con una forchetta. Oppure se non c'è tempo per farlo raffreddare, un altro metodo può essere quello di avvolgere qualche cubetto di ghiaccio in una garza e di passarlo sul brodo velocemente, il grasso si solidifica e viene via.

● In mancanza di una siringa per dolci si può usare un cono di carta oleata senza punta e le torte verranno decorate magnificamente.

● Sempre per le torte ricordate che, per tagliarle senza fare tante briciole, bisogna bagnare il coltello nell'acqua calda.

● Unendo alla panna un cucchiaino di zucchero a velo la si potrà montare in modo molto compatto.

● Le macchie di vino si possono togliere lavando abbondantemente con succo di limone e lasciando agire per un paio d'ore.

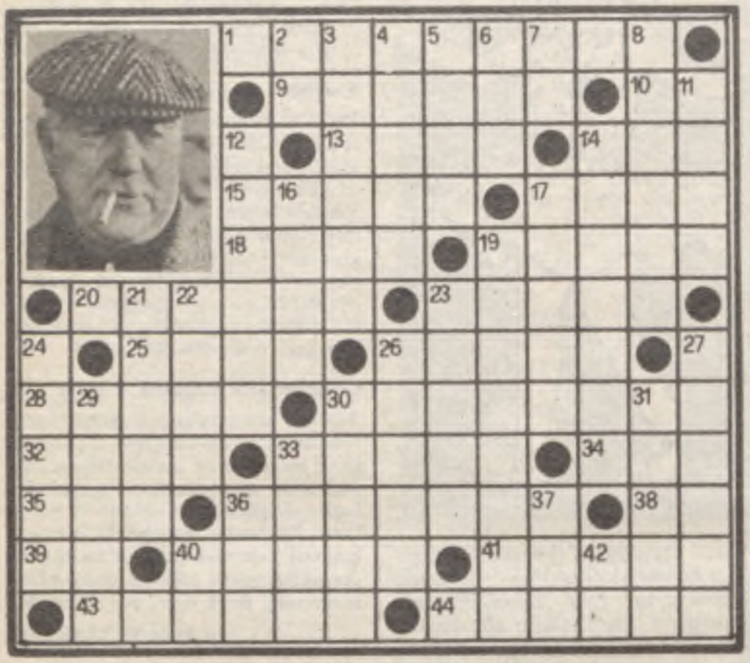
● Gli oggetti di rame cesellato diverranno splendidi strofinandoli con mezza cipolla cruda.

● Per far sì che le sardine riescano digeribili, dopo averle pulite e diliscate, si appoggiano su un vassoio aperte, quindi si ricoprono con succo di limone. Lasciarle in infusione in frigo per qualche ora. Colarle e cucinarle.

A cura di LALU'

CRUCIVERBA

Salvatore Chiesa



ORIZZONTALI. 1) Nome e cognome del personaggio in foto; 9) Ben ventilato; 10) Antica lingua; 13) Scuri; 14) Mille e sei romani; 15) Piccolo arcipelago del Mediterraneo; 17) Re degli Ostrogoti, successore di Totila; 18) La Cordigliera dell'America del Sud; 19) Può essere numerato. 20) Pianta le cui foglie adornano il capitello corinzio; 23) Una gara sportiva; 25) Di elevata statura; 26) Canti sacri che finiscono... in gloria; 28) Antilope africana; 30) Paga, retribuzione; 32) Bestie immonde; 33) Un astuto animale carnivoro; 34) Ordine di arresto; 35) L'Ente supremo dei cinesi; 36) Appartiene ad una gang; 38) Vocali in casa; 39) I primi di ottobre; 40) Li batte la dattilografa; 41) Sostengono il tetto; 43) Nome di quattro papi; 44) Ipotesi scientifiche.

VERTICALI. 2) L'isola di Circe; 3) Messaggero, banditore; 4) Senza macchie, pure; 5) Concorso, contesa; 6) Il mutolo figlio di Creso; 7) Bologna; 8) Modernità, innovazione; 11) Un saluto tra amici; 12) Lo fu Paolo di Francesca; 14) Provincia siciliana; 16) Sportello d'armadio; 17) Moltitudini disordinate; 19) Si fanno con carne trita; 21) Il primo fratricida; 22) E' simile al cervo; 23) Quelli da gioco sono per Rivera o Bettega; 26) Quattrini; 27) Le guide del direttissimo; 29) Infrange il codice; 30) L'ultimissima portata al ristorante; 31) Lo sono russi e cechi; 33) Recipienti per fiori; 36) Esercizio pubblico; 37) Un metallo; 40) Torino; 42) Arezzo.

OPERE NASCOSTE

Trovare i titoli delle note opere liriche che si celano nelle seguenti frasi:

1. CARAFFE DORATE
2. VELIERO DI ADEN
3. GUAI DA RIPARARE
4. BELISARIO RANDONE
5. BACI D'AMORE
6. FAUSTO EVENTO
7. LA MANO NERA
8. ARMI DA FUOCO
9. LETTINI PER NANI
10. I RISPARMI SUDATI

Soluzione: 1. = FEDORA; 2. = EBODIADE; 3. = AIDA; 4. = ELISA; 5. = CID; 6. = FAUST; 7. = MANON; 8. = ARMIDA; 9. = ERNANI; 10. = IRIS.

I DUE RECIPIENTI

Due recipienti vuoti pesano complessivamente un chilogrammo. Riempiendo il maggiore di olio e il minore di acqua si avrà un peso totale di grammi 3.305. Riempiendo invece il maggiore di acqua e il minore di olio, il peso sarà di grammi 3.370. Poiché un litro di olio pesa grammi 870, quali sono le rispettive capacità, espresse in litri, dei due recipienti?

SOLUZIONE: I due recipienti contengono rispettivamente un litro e un litro e mezzo.

BIGLIETTO DI VISITA

PROF. MAURINO LEGNASI
DIRETTORE DIDATTICO
CUNEO

Anagrammando il biglietto di visita del Prof. Legnasi si otterranno le sue vere generalità e la sua vera professione.

Soluzione: DINO DE LAURENTIIS PRODUTTORE CINEMATOGRAFICO

VERO O FALSO?

Provate a rispondere alle seguenti 10 domande senza consultare testi od enciclopedie.

1. Il colubro era un'antica arma da fuoco.
2. Baccarat è il nome di noto giuoco d'azzardo.
3. Il cavallo di Rinaldo si chiamava Ronzinante.
4. Francesco Baratta fu un famoso aviatore italiano.
5. Barbaresco è il nome di un vino.
6. Francesco Barbieri era un capitano di ventura.
7. Girolamo Savonarola fu arso vivo.
8. Le Muse erano sette.
9. Il Pulcinella è un uccello.
10. "Nemico della Patria" è una romanza dell'Otello di Verdi.

Se riuscite a dare sei risposte esatte la vostra cultura è ben superiore alla media. Con otto o più potete considerarvi un fuori classe.

Soluzione: 1 = NO; è un serpente. 2. = NO; è una cittadina della Francia. 3 = NO; si chiamava BAIARDO. 4 = NO; era uno scultore. 5 = SI'. 6 = NO; è il vero nome del "Guercino". 7 = NO; fu prima impiccato e poi arso. 8 = NO; nove. 9 = SI'. 10 = NO; si trova nell' "Andrea Chenier" di Giordano.

BIGLIETTO DI VISITA

Chi è e quale professione esercita in realtà la signora

MARTA LESI
CRESTAIA

lo saprete anagrammandone il suo biglietto di visita.

MASSIMA NASCOSTA

Aggiungere o togliere dalla parola corrispondente alla definizione, a seconda del segno + o —, le lettere indicate. I nomi così modificati, letti di seguito, formeranno una nota massima.

1 = Animale timidissimo (+ S).
2 = Lo è Belzebù (—AO).
3 = La città della Torre Pendente (— A).
4 = Lavoro teatrale a forti tinte (— A).
5 = Rete (— O).
6 = Riga (— A).

Soluzione: 1 = CONIGLIO; 2 = DIAVOLO; 3 = PISA; 4 = TRAGEDIA; 5 = GOAL; 6 = LINEA. La massima: CONSIGLIO DI VOLPI, STRAGE DI GALLINE.

CASELLARIO

Nella prima e nella terza colonna si leggerà un noto proverbio.

1 . . . . . .
2 . . . . . .
3 . . . . . .
4 . . . . . .
5 . . . . . .
6 . . . . . .
7 . . . . . .
8 . . . . . .
9 . . . . . .
10 . . . . . .
11 . . . . . .
12 . . . . . .

DEFINIZIONI: 1: Lascito; 2: Esimio poeta latino di Venosa; 3: Acari parassiti di molti vertebrati terrestri; 4: Adatto; 5: Guarnire, abbellire; 6: Il famoso ammiraglio inglese che morì a Trafalgar; 7: Regione dell'Etiopia detta "Paradiso dei Somali"; 8: Carlo Alberto vi subì la sconfitta che concluse la prima guerra dell'Indipendenza; 9: Motto arguto, frecciata; 10: Uccello trampoliere; 11: Provincia del Lazio; 12: Identico

Soluzioni: 1 = LEGATO; 2 = ORAZIO; 3 = ZECCHE; 4 = IDONEO; 5 = ORNARE; 6 = NELSON; 7 = OGADEN; 8 = NOVARA; 9 = FRIZZO; 10 = ALIRONE; 11 = LATINA; 12 = UGUALE.

Il proverbio: L'OZIO NON FA LEGA CON LA VIRTU'.

AFORISMA CRITTOGRAFICO

A numero uguale corrisponde lettera uguale. Si dovrà leggere un brillante aforisma di Pitigrilli.

1 2 3 4 5 1 6 - 4 7 - 8 2 1 4 6 - 2 7 - 7 9 8 8 10 6 5 6 - 11 2 - 12 6 12 - 2 11 11 9 13 13 6 - 7 2 - 5 13 10 9 13 13 2 - 14 4 - 11 2 12 6 - 2 7 7 1 - 4 11 8 9 1 4 7 7 9.

SOLUZIONE: Capisco il bacio al lebbroso ma non ammetto la stretta di mano all'imbecille.

RIEMPIMENTO

Scrivere delle lettere al posto dei puntini in modo da formare parole corrispondenti alle definizioni. Le parole trovate vanno scritte orizzontalmente andando a capo quando occorre. Le lettere aggiunte formeranno nelle cinque colonne altrettanti nomi di fiori.

. N . A . I . O . A
. D . N . S . L . R
. A . R . O . O . A
. A . I . A . O . E
. V . R . M . D . N

DEFINIZIONI: 1 - Inefficace; 2 - Gangheri; 3 - Antica strada romana; 4 - Ciglio, margine; 5 - Canta nella «Cavalleria Rusticana»; 6 - Tagliò i capelli a Sansone; 7 - Nome di donna e tipo di imbarcazione; 8 - La prima donna; 9 - Il mese maomettano del digiuno.

Soluzioni: 1 = INVALIDO - 2 = CARDINI - 3 = SALARIA - 4 = ORLO - 5 = LOLA - 6 = DALIDA - 7 = IOLE - 8 = EVA - 9 = RAMADAN. I fiori: IRIDE, VIOLA, LILLA, DALIA e CALLA.

FERROVIE DEL PERU'

di LUIGINA DRAGO

NELLA valle del fiume Urubamba, sacra all'antico popolo degli Incas, è primavera. Il lento treno è partito dalla stazione di Cuzco, capitale dell'Impero Inca, al sorgere del sole, ed ora procede sbuffando, circondato dal rosa dei fiori di pesco e dal giallo delle ginestre che, sempre più fitte, ricoprono il terreno circostante. Man mano che la locomotiva si inerpica su questa linea di montagna che raggiunge un'altitudine di 3.750 metri, il paesaggio diventa sempre più suggestivo: il fiume corre spumeggiando accanto ai binari mentre i tentacoli di un fitto sottobosco si avvinghiano alle pareti di questa gola che si restringe sempre più. Il tracciato della linea procede zigzagando e si ha l'impressione di tornare indietro mentre invece il treno continua a salire grazie ad uno scambio particolare che dà l'impressione dell'andirivieni.

Lassù, tra voli di condor, le cime altissime sembrano sorvegliare guardinghe la corsa del treno che continua ad infilarsi in una lunga serie di gallerie scavate nella roccia viva. Nelle piccole stazioni, una folla di indios vestita con morbidi ponchos e ampie gonne di feltro, tende ai viaggiatori del treno frutta e oggetti di artigianato, mentre stormi di bambini dagli zigomi rossi e lucidi ci osservano con curiosità. L'odore del pane appena sfornato stuzzica l'appetito e le campane di una piccola chiesa annunciano la nascita del giorno. Più in là, in mezzo a polli e galline, spiccano pentole di terracotta

Un'indigena in una delle piccole stazioni della linea Cuzco-Machu Picchu-Quilla. La linea che attraversa la valle del fiume Urubamba e si inerpica sulle pendici del Machu Picchu è considerata una tra le più belle del mondo.

In treno lungo la valle dell'Urubamba

Una bambina accanto ad un vagone. Le locomotive, in Perù, sono tutte di produzione inglese e canadese, le vetture sono invece di produzione inglese, giapponese e ungherese.

Una venditrice in uno dei caratteristici e coloratissimi mercati peruviani. A destra, lo scorcio di un mercatino. Oltre ai generi di prima necessità, vi si vende la chicha, la bevanda nazionale peruviana.

colme di chica, la bevanda nazionale peruviana fatta con il granoturco fermentato.

Il treno riparte, mentre il sole scalda ormai questa vallata che vide galoppare secoli fa orde di cavalieri spagnoli assetati di oro e di sangue. Il 16 novembre 1536, al tramonto, il capo inca Atahualpa venne strappato dal suo letto e catturato, mentre i resti del suo esercito si disperdevano nella notte. In appena tre ore, la potenza del più grande e glorioso stato dell'America pre-colombiana, sorto sulle basi di più di dieci civiltà che si erano succedute nel corso di quasi 4.000 anni, era definitivamente infranta. La vita, il lavoro, i sogni e i desideri di questi uomini sprofondarono improvvisamente in un oblio secolare: ma ecco che, simile a un gigantesco sarcofago di pietra, accovacciata all'ombra di una roccia da vertigini, a più di 2.500 metri di altezza, si nasconde, invisibile dal fondo della Valle Sacra, la misteriosa Città Perduta del Machu Picchu. Tra cielo e terra, in un quadro di solitudine struggente, osservo i suoi templi, i suoi palazzi, le mura ancora intatte, le terrazze abbarbicate ai fianchi scoscesi di un vero nido di condor. La città fu scoperta nel 1911 da un giovane professore americano dell'Università di Yale, Hiram Bingham, ed oggi questo posto non ha ancora perduto il suo mistero, il mistero di una città di cui non si conoscono le origini, il nome, la funzione e la fine. Forse si trattava di una fortezza capace di contenere un migliaio di abitanti, forse una capitale religiosa o forse ancora un luogo di cultura consacrato al dio Sole. Liscia come la pelle di un angelo, la pietra dei monoliti dal peso di molte tonnellate, squadrata alla perfezione da « Titani » sconosciuti, capaci di imporsi ad un ambiente sovrumano.

Oggi, la pista che Hiram Bingham percorse a dorso di mulo è battuta da migliaia di turisti e, solo alla fine, un minibus affronta le acrobazie di una stradina che risale la

Il piazzale della stazione di Cuzco. La rete ferroviaria peruviana ha una lunghezza complessiva di km. 1.285 ed è suddivisa in 4 linee

parete verticale con una serie di arditi tornanti. Machu Picchu, che è delimitato su tre lati da precipizi senza fondo ha una struttura che si estende per 700 metri da nord a sud, su di una larghezza di 500 metri, resa più armoniosa da un intrico di vie-scalinate che riuniscono tutti i gruppi dei due settori, quello superiore o Haman e quello inferiore o Hurin: dodici quartieri in tutto. Davanti a questo splendore, davanti a questa bellezza misteriosa, il nostro pensiero non può che correre ai tempi favolosi in cui vissero questi fantastici gioiellieri della roccia, scomparsi non si sa come né quando.

Sulla via del ritorno, lascio il mio posto sulla carrozza riservata ai turisti e salgo sulla locomotiva che attende l'ora della partenza. Mi accoglie con un sorriso di benvenuto il Macchinista, Francisco Barcena Guzman; gli dico di far parte della redazione genovese di « Voci della rotaia », il periodico aziendale delle Ferrovie italiane e gli offro alcune copie del nostro giornale. I suoi occhi neri come la pece, seminascosti sotto il berretto, scorrono con curiosità e interesse le pagine, mentre con le mani scure e screpolate aziona con destrezza i comandi della locomotiva che corre sulla via del ritorno. E' quasi sera, ormai, e dai vetri il paesaggio si apre davanti a me come un cupo ventaglio. Non si vede più il fiume spumeggiare ma si sente il rombo delle sue acque. Il mio viaggio nella Valle Sacra degli Incas sta per terminare: sullo sfondo, fra il tremolio di mille luci, Cuzco mi attende con le sue strade, le sue chiese maestose, le sue case costruite sui resti di mura millenarie che sembrano definire l'eternità di questo « ombelico del mondo » che né il tempo né la mano dell'uomo riusciranno mai a distruggere.

LUIGINA DRAGO

La Rete Ferroviaria Peruviana

Lunghezza Km. 1.285, suddivisi in 4 linee:

- **Linea a scartamento ridotto CUZCO-MACHU PICCHU-QUILLA BAMBA** - Km. 175 (altitudine m. 3.750) - zig-zag-piano inclinato per 4 volte, con cremagliera nelle prime 3 carrozze, costruita nel 1928 da una Società franco-inglese;
- **Linea CUZCO-PUNO** - Km. 340 (altitudine m. 4.313);
- **Linea PUNO-AREQUIPA** - Km. 360 (altitudine m. 4.490);
- **Linea LIMA-HUANCAYO** - Km. 410 (altitudine m. 4.781) - costruita nel 1870 da una Società inglese - è la linea più alta del mondo.

Le locomotive sono di produzione inglese e canadese, le carrozze inglesi, giapponesi ed ungheresi.

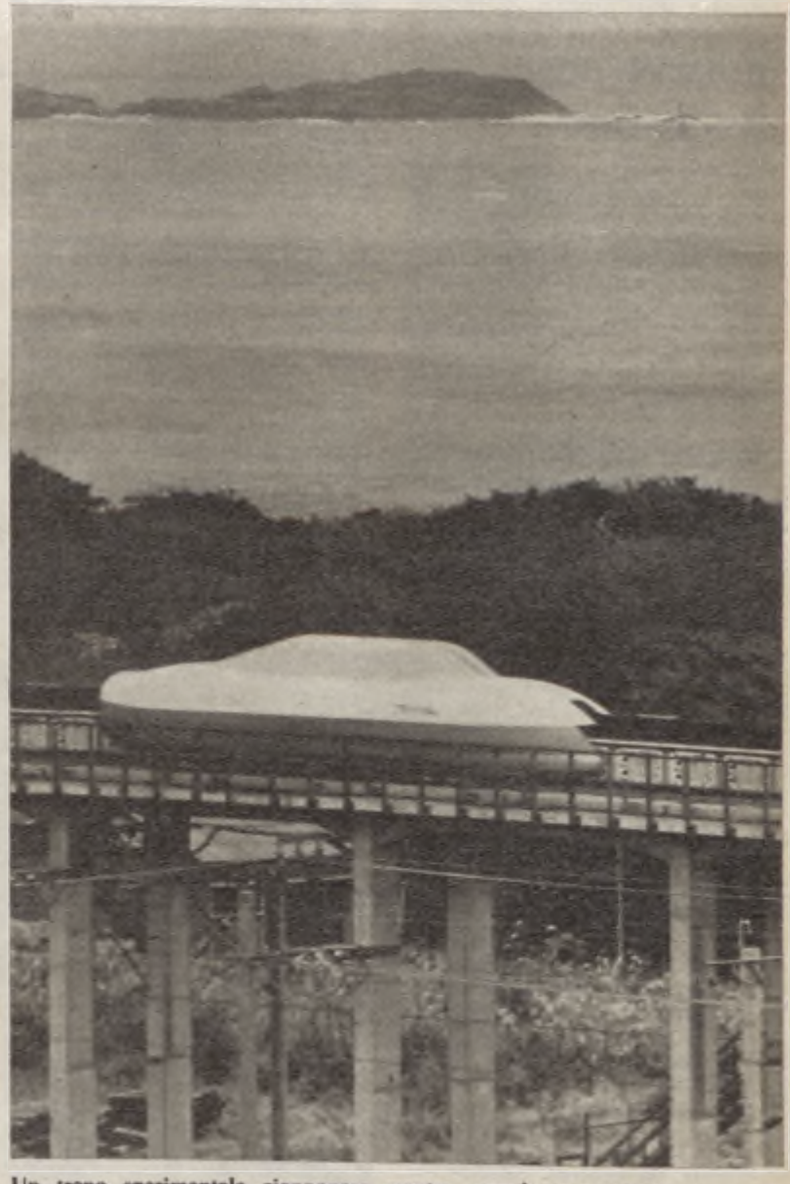
Media oraria 40 Km/h - Trazione con locomotive diesel - a vapore solo per manovre.

FERROVIE GIAPPONESI, IERI E OGGI

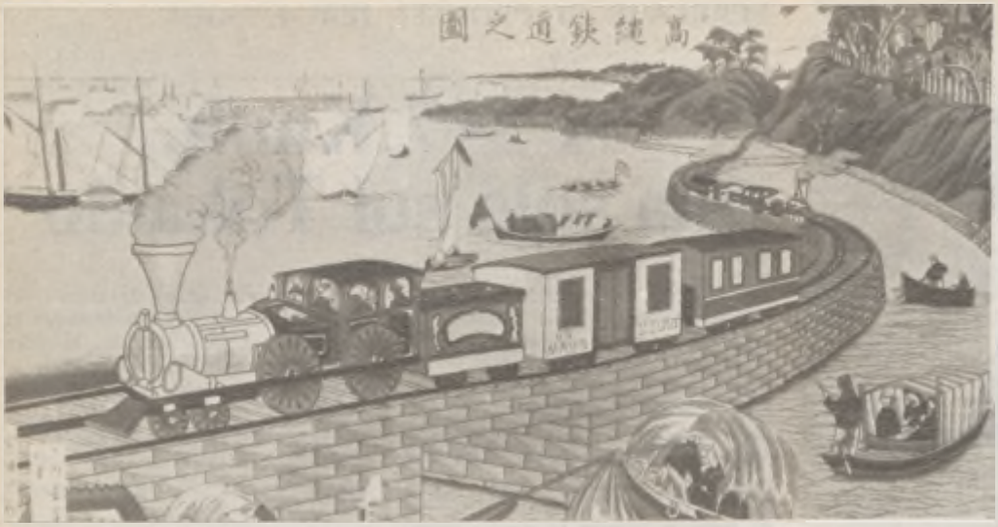
A 347 Km/h, ma solo sul Tokaido

UN TRENO sperimentale delle ferrovie giapponesi (J.N.R.) azionato da un motore lineare ha raggiunto, nello scorso mese di novembre, la velocità record di 347 km/h durante una corsa di prova a Miyazaki. Grande entusiasmo dei tecnici giapponesi per questo nuovo exploit della loro tecnologia; ma nello stesso tempo si è riaperta la polemica tra i tecnici di tutto il mondo se questi mezzi avveniristici possano trovare concreta utilizzazione in un prossimo futuro o se non convenga di più, come sembra, perfezionare i treni di tipo tradizionale che già riescono a raggiungere, in alcuni casi, i 300 km/h in condizioni di assoluta sicurezza. E questa propensione è motivata soprattutto dalla impossibilità economica di gettare all'aria gli enormi patrimoni rappresentati dalle attuali reti ferroviarie. Per il Giappone invece, esistono delle situazioni del tutto particolari: eccezion fatta per la celebre linea del Tokaido, la gran parte della rete è a scartamento ridotto e il materiale mobile e fisso è decisamente antiquato. Sembra quindi logico che dovendo procedere al quasi totale rifacimento della propria rete ferroviaria, il Giappone guardi con particolare attenzione a quanto la tecnica più avanzata può offrire per l'ormai improrogabile ricostruzione del suo sistema ferroviario.

Ma come mai la stragrande maggioranza delle linee nipponiche è a scartamento ridotto? Dare una risposta a questa domanda crediamo sia anche una buona occasione per offrire ai lettori un sia pur rapido quadro delle origini della ferrovia nelle isole del Sol Levante. Quando nel 1867, con la cosiddetta Rivoluzione Meiji, il Giappone decise di



Un treno sperimentale giapponese mentre compie una prova di alta velocità sulla ormai celebre linea del Tokaido



Un vecchio treno giapponese in una stampa d'epoca. Il Giappone sta oggi procedendo al rifacimento del suo sistema ferroviario secondo le tecniche più avanzate.

uscire dal suo plurisecolare isolamento e di imboccare la strada della modernizzazione, l'ostilità e la diffidenza verso la ferrovia erano generali, non soltanto in tutta la popolazione, tenacemente attaccata alle tradizioni, ma pure presso la classe dirigente del paese; soprattutto i responsabili dei ministeri della Guerra e della Marina si dimostrarono, per motivi strategici, violenti avversari dell'introduzione delle ferrovie. Il ministero della Guerra, in particolare, ostacolò per molto tempo gli studi sul terreno per il progetto di costruzione della prima linea Tokio-Yokohama.

Tra le poche persone illuminate che caldeggiavano l'avvento della ferrovia, è da ricordare la figura di un medico, tale Tani Yukei, che scrisse a tutti i giornali e inviò una petizione al governo in cui sosteneva la necessità di intraprendere, almeno come esperimento, la costruzione di linee ferroviarie, affermando che la civilizzazione dell'Impero dipendeva dallo sviluppo dei suoi mezzi di trasporto. Pur in questa situazione certamente non favorevole, il conte Okuma, Sottosegretario alle Finanze, e il marchese Ito, appoggiati, forse non proprio disinteressatamente, dall'ambasciatore inglese Harry Parky, furono incaricati dal governo di studiare i vari progetti ferroviari. L'ostacolo maggiore era, comunque, rappresentato dalle obbiezioni politiche che quasi tutti gli uomini autorevoli sollevavano contro l'emissione di un prestito esterno, inevitabile per la cattiva situazione finanziaria del paese in quell'epoca. Si riteneva, infatti, che un grosso prestito finanziario avrebbe intaccato la libertà e l'indipendenza politica facendo diventare i creditori stranieri i veri padroni del paese.

In tali condizioni chiunque si dimostrasse favorevole all'emissione del prestito con l'estero si vedeva non soltanto costretto a lottare contro le proteste di tutti ma si esponeva ad essere apertamente accusato di tradimento. Ci volle tutto il coraggio di uomini come Okuma e Ito per ottenere dall'Imperatore, allora giovanissimo, l'approvazione della costruzione della prima ferrovia. Il prestito esterno fu negoziato a Londra per mezzo dell'intermediario inglese Nelson Lay; gli inglesi esigevano il 9% di interesse mentre il Lay pretendeva un altro 3% per i suoi servizi. Queste esose condizioni furono portate, a seguito di serrate trattative, a livelli più accettabili. Oltre che per il denaro, il governo giapponese dovette far ricorso all'estero anche per il personale tecnico: il primo ingegnere straniero che arrivò in Giappone per la costruzione della ferrovia fu infatti un inglese, Edward Morrell, che era stato fino allora addetto alle ferrovie australiane.

Il suo esempio non tardò ad essere seguito e vi furono nei primi anni (la prima linea fu aperta nel 1872) dei momenti in cui oltre 200 ingegneri stranieri, per maggior parte inglesi, erano occupati nelle costruzioni ferroviarie.

Successivamente, i tecnici stranieri che avevano diretto sia la costruzione sia l'esercizio delle prime linee, vennero relegati dai giapponesi nei Consigli di Amministrazione senza voto deliberativo; poi si ricorse sempre meno ad essi finché, verso la fine del secolo, non vennero licenziati.

Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche delle linee, l'ingegner Morrell adottò lo scartamento ridotto di 3,5 piedi, ossia 1,067 metri, molto usato in Australia per il trasporto di legname e di minerali, e questo scartamento è rimasto in uso su quasi tutte le ferrovie nipponiche a grande detrimento di ogni loro sviluppo. Di quando in quando, e specialmente dietro le insistenze dei militari tedeschi, allora al servizio del Giappone quali consiglieri e istruttori, si prese in considerazione la necessità della trasformazione dello scartamento ridotto in scartamento normale: in quel periodo, verso il 1890-1895, forse sarebbe stato ancora conveniente procedere all'adozione dello scartamento normale, ma ci si limitò come spesso avviene in questi casi, a formali riunioni di commissioni governative dalle quali non venne fuori altro che una serie di generiche raccomandazioni. Comunque sia, superate le prime difficoltà e resistenze, la costruzione delle ferrovie in Giappone non tardò a compiere progressi soddisfacenti. L'esperimento della prima linea, costruita ed esercitata tra Tokio e Yokohama, ebbe pieno successo; tutte le classi della popolazione se ne servirono con sempre crescente entusiasmo.

L'ostracismo verso un mezzo che simboleggiava la potenza tecnica ed economica dell'occidente era, dunque, terminato.

ROBERTO FUSCO

in breve da...

GRAN BRETAGNA

● **"Brain train" o "treno dei cervelli" è il nome del treno che da Cambridge (Inghilterra) ogni mattina trasporta a Londra i "commuters", ossia i pendolari. A differenza degli altri treni simili, a bordo di questo i viaggiatori, invece di dormire, studiano. Il cosiddetto "scompartimento dei cervelli" si distingue dagli altri grazie a contrassegni apposti sui finestrini, mediante i quali si avverte il pubblico che la carrozza è riservata ai "pendolari-studenti". I corsi sono stati organizzati su iniziativa di Pamela Pelley, antropologa, in collaborazione con la libera Università di Michel Young, e sovvenzionati dalla "Mutual Aid Center", una società senza fini di lucro che ha come scopo di diffondere la cultura. Tutto ciò permette la gratuità assoluta dei corsi sul "Brain Train". Nel caso, invece, che i pendolari richiedano l'insegnamento di materie particolari, allora pagano una cifra molto modesta. Tale iniziativa si differenzia da quella presa, tempo fa, negli Stati Uniti, da una Società che ha affittato una carrozza sul treno che va da Long Island a New York, per offrire a prezzi molto elevati delle lezioni sui misteri del mondo della Borsa.**

Il segreto del successo dell'iniziativa inglese sta invece nell'offrire ai viaggiatori la possibilità di approfondire le più disparate materie di studio. Inoltre dà la sensazione che il tempo trascorso in treno può anche essere ben occupato.

CINA

● **La Cina ha sottoscritto con il Giappone un accordo commerciale per ammodernare la sua rete ferroviaria. I documenti relativi a questa collaborazione, la prima a livello di governo tra i due Paesi, sono stati sottoscritti a Pechino nei giorni scorsi. Le clausole dell'accordo prevedono che il Giappone fornisca alla Cina l'assistenza tecnica necessaria per ammodernare una linea di 137 chilometri che collega Pechino a Tientsin e un'altra di 696 km fra Pechino e Chengchow. Il Giappone, inoltre, aiuterà la Cina ad elettrificare queste linee, a dirigerle con l'impiego di un calcolatore e a installare un sistema di controllo automatico. I lavori dovrebbero essere completati entro il 1981.**

● **La nuova locomotiva Tungfen 3 n. 0058 si chiama adesso "Chou En-lai". Il Ministero della Ferrovia ha deciso di ricordare in questo modo lo scomparso Primo Ministro. La cerimonia inaugurale si è svolta alla stazione di Shangai, alla presenza delle autorità e del personale delle locomotive già in servizio, la "Mao Tse Tung" e la "Chu Teh" e, come si può vedere nella foto, non è mancato neanche il tradizionale taglio di nastro.**

VIETNAM

● **E' stato recentemente concluso con l'Unione Sovietica un accordo di cooperazione e di assistenza per la ricostruzione di numerose linee andate distrutte nel corso della guerra. Sono previste, tra l'altro, la standardizzazione dello scartamento della linea Hanoi-Haiphong, la ricostruzione della stazione principale di Hanoi e il completamento del grande ponte a Thang Long.**

EGITTO

● **Nel corso del 1979, le ferrovie egiziane procederanno alla sostituzione del materiale viaggiatori più antiquato. Un primo gruppo di 300 carrozze di 3ª classe sarà, entro i primi mesi dell'anno, consegnato dalla Romania, mentre un altro gruppo di 120 carrozze, sempre di 3ª classe, è in produzione presso la Semaf (Société Generale Egyptienne de Matériel des Chemins de Fer).**

A seguito del considerevole aumento del traffico, le Egyptian Railways hanno anche ordinato 30 carrozze letti e sei carri generatori all'industria tedesca Messerschmitt-Bölkow-Blohm; la fornitura di questi veicoli, che avranno l'equipaggiamento elettrico prodotto dalla AEG-Telefunken, verrà completata entro la fine del 1980.

OLANDA

● **Il 20 dicembre u.s. è stata aperta al traffico la tratta di 9 Km che collega Amsterdam all'aeroporto di Schiphol. E' questa la prima parte messa in esercizio della linea in costruzione che, tra non molto, collegherà Amsterdam con la città di Leida.**

(a cura di Patrizia Cimini e Roberto Fusco)

Per la sicurezza del viaggio in treno

AL TRENO è sempre stato richiesto per vari motivi, anche storici (non si dimentichi che fu il primo mezzo di trasporto meccanico), un livello di sicurezza più elevato di quello di altri sistemi di trasporto. Basta pensare, per esempio, alla relativa facilità con cui un qualunque cittadino appena diciottenne può conseguire la patente di guida e mettersi al volante di auto con potenza e velocità talora rilevantissime. Ben altro, giustamente, è il rigore con cui, non solo in Italia ma in qualunque altro paese industrializzato, viene selezionato ed istruito un agente aspirante alla qualifica di Aiuto Macchinista. Né ciò si può spiegare col fatto che le responsabilità di un agente di macchina sono diverse da quelle di un privato cittadino che guida la sua auto, perché le conseguenze di un errore di guida a 140 km/h su un' autostrada ad intenso traffico non sono, in fondo, molto differenti da quelle che possono aversi in un inconveniente d'esercizio ferroviario.

Negli ultimi anni l'aumento della densità di circolazione e della velocità dei treni ha posto su alcune linee delle FS nuovi problemi di sicurezza che sono stati risolti con l'estesa adozione di apparecchiature basate sull'impiego di nuove tecnologie. Esse hanno permesso, talvolta, anche un sostanziale miglioramento delle condizioni di lavoro del personale ferroviario. Meritano un cenno, tra queste, le apparecchiature per la ripetizione dei segnali a bordo dei mezzi di trazione, quelle per il controllo della velocità ed il telefono terra-treno.

La ripetizione dei segnali può essere di tipo continuo o discontinuo. La prima fornisce in ogni istante al personale di macchina l'aspetto del segnale a valle; l'altra fornisce quest'aspetto solo in prossimità del segnale stesso. La ripetizione continua, che è di gran lunga la più diffusa sulla rete FS, è in funzione su oltre 1300 km di linee a doppio binario ed è in corso d'installazione su 300 km. La sua adozione è prevista su altri 2000 km di linee. Questo sistema consente la circolazione dei treni in condizioni di elevata sicurezza a velocità di 180-200 km/h e richiede, per la sua installazione, la presenza del blocco automatico a correnti codificate.

Ciascuna sezione di binario è percorsa da una corrente codificata, cioè da una corrente alternata a 50 Hz, ciclicamente interrotta secondo ritmi di codice di 75, 120, 180, 270 pulsazioni al minuto primo. I codici vengono selezionati in relazione alle condizioni di percorribilità dell'itinerario a valle e quindi all'aspetto presentato dai segnali. L'apparecchiatura rileva queste correnti codificate mediante due captatori induttivi ubicati sulla locomotiva davanti al primo asse e visualizza, con un dispositivo ubicato in cabina di guida, l'aspetto dei segnali. Quando un treno si avvicina ad un segnale con aspetto più restrittivo l'apparecchiatura "avvisa" il personale mediante l'accensione di un pulsante, da azionare per il "riconoscimento", e l'intervento di una suoneria. Se il riconoscimento non viene effettuato tempestivamente si ha l'arresto automatico del treno.

Il dispositivo per il controllo della velocità integra il precedente ed impone che in prossimità di segnali con aspetti restrittivi la riduzione della velocità avvenga con un andamento prefissato. Cioè la velocità del treno deve mantenersi in ogni istante al disotto di un valore limite, progressivamente decrescente. La differenza tra la velocità effettiva e quella limite ammessa in quel punto è indicata al macchinista su un visualizzatore. In caso di superamento del valore limite si ha la frenatura automatica del convoglio.

Non è difficile immaginare il miglioramento apportato da queste apparecchiature, oltre che alla sicurezza, anche alle condizioni di lavoro del personale di macchina, soprattutto su linee interessate da circolazioni a velocità elevate e da frequenti nebbie.

In materia di sicurezza è importante poter segnalare con la massima rapidità possibile ai treni circolanti sulle linee a doppio binario l'esistenza di eventuali ingombri o di situazioni di emergenza, come ad esempio ostacoli sui binari in corrispondenza di passaggi a livello, caduta di massi, svii sul binario attiguo, ecc. E' altresì utile, ai fini della regolarità della circolazione, che il personale dei treni possa comunicare con quello a terra anche durante la marcia, per questioni riguardanti la circolazione. A queste esigenze prioritarie di sicurezza e di regolarità se ne aggiunge una terza, legata al confort del viaggio, che è quella di consentire ai viaggiatori di comunicare dai treni in corsa con qualsiasi utente della rete telefonica pubblica.

Questo complesso di esigenze ha portato all'adozione del collegamento terra-treno, esteso per ora ad alcuni gruppi di rotabili più veloci e ad alcune linee fondamentali.

Il tipo adottato dalle FS è ad "onde convogliate" ed utilizza come supporto dei segnali ad alta frequenza ricetrasmessi la linea aerea di contatto. Ad essa sono collegate in modo opportuno le apparecchiature adibite alla ricetrasmissione ed ubicate a bordo dei rotabili e lungo la linea in alcune stazioni ad intervalli di 20-25 km.

Il dispositivo di allarme ed il telefono di servizio sono a disposizione del solo personale ferroviario. Essi consentono d'inviare un'informazione di allarme dal treno in corsa agli altri convogli che si trovano in prossimità su entrambi i binari ed ai Dirigenti Movimento e Centrali. Di terra è possibile inviare l'allarme ai treni su entrambi i binari lungo la tratta coperta dal posto fisso (20-25 km). Il dispositivo permette, inoltre, una comunicazione telefonica tra i posti a terra ed i mezzi di trazione e consentirà, in un eventuale futuro ampliamento del sistema, di trasmettere segnali atti a fornire informazioni complementari per un più elevato livello di regolarità della circolazione.

Il telefono pubblico è a disposizione dei viaggiatori per comunicazioni dai treni a terra. Su taluni convogli essi possono chiamare da un apparecchio non molto diverso da quelli utilizzati nei posti telefonici pubblici da un qualunque utente della rete nazionale, tramite un posto terminale presenziato da un operatore.

Con questi brevi cenni, che si riferiscono solo ad alcuni aspetti della complessa tematica della sicurezza dell'esercizio, si è voluta dare un' idea di apparecchiature che, per il loro elevato contenuto tecnologico e per il perfezionamento subito durante una sperimentazione pluriennale, costituiscono un punto di riferimento internazionale nel campo della sicurezza ferroviaria.

RENZO MARINI

Un macchinista al suo posto di lavoro. Attualmente, la densità di circolazione e la velocità dei treni, pongono all'Azienda grossi problemi di sicurezza. A destra, la cabina ACEI di una stazione. Recentemente sono state adottate nuove apparecchiature basate sull'impiego di modernissime tecnologie.

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

PRIMA di tutto mi corre l'obbligo di precisare che, diversamente da quanto avevo preannunciato nel precedente numero, i Centri meccanografici del Ministero del tesoro sono riusciti ad inserire la nuova misura mensile della scala mobile già nella rata di gennaio delle pensioni. Questa sollecitudine ha costituito di certo una lieta sorpresa per tutti!

Il disegno di legge per la cosiddetta legge finanziaria, di cui ho parlato nel numero di dicembre, è divenuto la L. 21 dicembre 1978, n. 843 pubblicata nel supplemento ordinario della G.U. n. 361 del 29-12-1978. Al riguardo, va detto che le disposizioni in materia previdenziale contenute nello stesso disegno di legge hanno subìto, durante l' "iter" parlamentare, profonde modificazioni, a mio parere, originate soprattutto dalla preoccupazione di qualche parte politica che una soluzione conclusiva immediata della disciplina per la perequazione automatica potesse rappresentare un elemento frenante al definitivo varo della legge di riordino del sistema pensionistico, più nota con il nome di legge Scotti dal Ministro proponente, attualmente all' esame della Camera dei deputati. A tale proposito mi riservo di illustrare il contenuto delle nuove norme previdenziali, secondo il testo definitivamente approvato, in una prossima occasione.

Per intanto, confermo che l'art. 18 della legge n. 843 succitata ha convenzionalmente fissato nella misura del 2,9 per cento l'aumento da applicare per il corrente anno sulle pensioni, sia pubbliche che private, a titolo di perequazione automatica.

Dal primo gennaio, quindi, tutte le pensioni ferroviarie in godimento al 31 dicembre 1978 saranno aumentate della predetta percentuale direttamente dai Centri meccanografici, cui fanno capo le Direzioni provinciali del tesoro. Come si vede, è rimasta pure confermata l'abolizione dell'anno di attesa per l'attribuzione della prima rivalutazione, cosicché da quest'anno l'aggancio alla dinamica delle retribuzioni viene esteso alle pensioni aventi decorrenza dall'anno 1978. Per l'attuazione di dette norme il Ministero del tesoro ha già impartito le occorrenti istruzioni ai Centri predetti, i quali, considerati i tempi tecnici necessari, saranno in grado di corrispondere l'aumento con la rata di marzo, ovviamente unitamente alle quote arretrate relative ai mesi di gennaio e di febbraio.

La seguente notizia è diretta agli amici collocati a riposo con decorrenza 1° gennaio 1977 (per lo più si tratta degli ex combattenti ed assimilati inclusi nel quarto contingente semestrale predisposto in base alle norme emanate nel 1974), ai quali è stato riconosciuto il diritto all'incremento percentuale del 9,2 relativo alla perequazione automatica spettante per il 1978. In tal senso, infatti, di recente il Ministero del tesoro ha impartito le opportune disposizioni, nella considerazione che per tali dipendenti il 31 dicembre 1976 ha rappresentato la cessazione dal servizio e cioè l'ultimo giorno di permanenza in attività ed il 1° gennaio 1977, invece, l'inizio della posizione di quiescenza e perciò dell' anno di attesa allora richiesto per usufruire del primo adeguamento perequativo.

Risposte in breve

Confermo al sig. **Aristide Roberti** di Torino che recentemente ha preso l'avvio il procedimento di modifica della sua pensione in rapporto alla conseguita promozione a Capo tecnico sovrintendente. Allorché le operazioni elettrocontabili saranno completate, l'interessato riceverà copia del nuovo provvedimento che permetterà il pagamento del maggior importo a lui spettante.

Al sig. **Michele Pilato** di Caltanissetta faccio presente quanto segue: 1) nel 1974 una malattia gli è stata riconosciuta come contratta per causa unica e diretta di servizio e non come malattia professionale, che dà diritto a rendita d'infortunio ove il grado d'invalidità permanente raggiunga l'11 per cento; 2) per i cessati in servizio nell'anno 1977, la questione della perequazione automatica del 9,2% da valere per il 1978 dovrebbe essere risolta in concomitanza con l'entrata in vigore dei nuovi trattamenti economici correlati ai rinnovi dei contratti di lavoro, nel senso che al personale esonerato nel 1977 rimasto al di fuori del nuovo contratto dovrebbe essere esteso l'aumento anzidetto; 3) il problema dell'uniformità di trattamento ai fini delle concessioni di viaggio tra il personale degli uffici del livello quarto ed il personale dell'esercizio di pari livello — largamente sentito da tutti gli interessati, tra i quali naturalmente l'interpellante — non ha, purtroppo, ancora trovato la sua legittima soluzione, stante le difficoltà che il nuovo Regolamento sulle concessioni di viaggio sta incontrando lungo il prescritto procedimento di approvazione.

Ho esaminato la fotocopia del ricorso che il sig. **Alberto De Bernardinis** di S. Benedetto del Tronto ha presentato al Consiglio di amministrazione dell'OPAFS avverso il mancato computo, nella liquidazione della indennità di buonuscita, del periodo 4.10.45-20.8.47, pari ad a. 1 m. 10 g. 16, compreso nel tempo intercorso tra la data di decorrenza della nomina in ruolo (1.6.48), conseguita superando un concorso riservato agli ex combattenti, e quella anteriore (15.12.42), con la quale venne effettuata la nomina in ruolo di coloro che parteciparono ai concorsi originari. Si tratta, cioè, di una parte dell' intero periodo (15.12.42-1.6.48) riconosciutogli ai fini della pensione ai sensi dell'art. 378 D.P.R. n. 3 del 1957, che espressamente ne limita l'operatività al solo settore di quiescenza. Piuttosto, allorché la legge n. 1368 del 1965 consentì di riscattare, ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita, i periodi utili per il trattamento di quiescenza, l'interessato avrebbe potuto impugnare in via giurisdizionale il provvedimento di riscatto adottato nei suoi confronti, in cui il periodo in questione (4.10.45-20.8.47) venne escluso. In quell'occasione, invece, si limitò a presentare un semplice esposto all'allora Opera di previdenza, mentre le norme dell' epoca — a differenza di quelle attuali che stabiliscono il doppio grado di ricorso (prima al Consiglio di amministrazione dell'OPAFS e poi alla Corte dei conti) — consentivano di ricorrere direttamente alla Corte dei conti, strumento di cui non si è avvalso. Così stando le cose, il provvedimento di riscatto ai fini della buonuscita adottato nel 1969, per un totale di a. 6 m. 1 g. 12, si è consolidato e nella stessa misura è stato inserito nella relativa liquidazione. Il ricorso amministrativo avverso quest'ultima, quindi, non appare motivato, dato che la censura addotta si riferisce ad un atto precedente, quello del riscatto, che è diventato definitivo per non essere stato autonomamente impugnato. Peraltro, per mera completezza, si aggiunge che l'anzianità retrodatata in base al prefato art. 378 è stata esplicitamente ammessa a riscatto agli effetti della liquidazione della buonuscita soltanto a partire dal 10.9.1977 a termini dell'art. 1 della L. 8 agosto 1977, n. 582, per cui non è neppure prevedibile quale sorte sarebbe toccata ad un ricorso giurisdizionale tentato sul punto controverso anteriormente all'entrata in vigore della legge del 1977.

Le notizie seguenti sono per il sig. **Vincenzo De Rosa** di Acerra: a) al ferroviere a riposo, grande invalido per servizio, compete la concessione di viaggio BKC4 di 1ª cl. a prescindere dalla qualifica rivestita; b) al coniuge, ai figli celibi di età non superiore ai 25 anni e alle figlie nubili spetta al BKC4 della classe prevista per la qualifica rivestita dal congiunto; peraltro, il familiare munito di biglietto di 2ª cl. accede alla classe superiore quando viaggia con il grande invalido che abbia titolo all'accompagnatore; c) il ferroviere in quiescenza conserva le concessioni di viaggio in favore dei genitori, se questi ultimi risultano conviventi e a carico del pensionato.

Faccio presente al sig. **Angelo Romano** di Asti che egli non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 4 della legge n. 22 del 1974. Infatti, avendo acquisito la qualifica di Aiuto Macchinista in data 1.4.1939 a tutti gli effetti, il servizio da lui reso nelle qualifiche del personale di macchina risulta già valutato per intero ai fini delle cosiddette competenze accessorie. Circa l'eventuale estensione dei benefici combattentistici ai ferrovieri militarizzati dell'ultimo conflitto mondiale, nessuna norma legislativa finora è intervenuta che ne sancisca l'obbligo.

Ringrazio il sig. **Paolo Fantoni Scotti** di Firenze per i suoi cortesi apprezzamenti e, nel contempo, gli rendo conto che lo stesso disegno di legge governativo in corso di approvazione parlamentare, che introduce il pagamento delle pensioni a rate bimestrali, consente, altresì, a richiesta dell'interessato, l'accreditamento diretto dell'importo della pensione al conto corrente bancario intestato al pensionato.

Ribadisco al sig. **Angelo Borgatta** in servizio alla stazione di Bisceglie che — considerata la data di sistemazione nei ruoli organici del 31.12.1947 — la sua istanza tempestivamente presentata per ottenere la valutazione per intero del servizio pre-ruolo (12.3.41-21.7.45), pari ad a. 4 m. 4 g. 9, nonché del servizio militare (9.1.47-6.9.47), pari a m. 7 e g. 28, gli garantisce di raggiungere la percentuale massima di pensionamento (80 per cento) in data 25 giugno 1979. Ciò perché se al servizio di ruolo (31.12.47-25.6.79), per a. 31 m. 5 g. 24, si sommano il periodo non di ruolo (a. 4 m. 4 g. 9) e quello militare (m. 7 g. 28) si consegue il totale di a. 36 m. 6 e g. 1, da arrotondarsi ad anni 37, che rappresenta il limite vigente nel settore delle pensioni ferroviarie per riuscire ad avere l'aliquota più vantaggiosa ai fini del calcolo della liquidazione del trattamento di quiescenza.

Rassicuro il sig. **Osvaldo Marinai** di Pisa che lo stipendio pensionabile in base al quale è stata effettuata la riliquidazione della sua pensione risulta regolare. Infatti, anche tenendo conto dell'intero periodo di servizio pre-ruolo prestato nella posizione di sussidiario, lo stipendio già determinato rimane invariato. Ciò in quanto, a seguito del conferimento del terzo parametro (p. 173) con decorrenza 1.12.44, lo stipendio iniziale di tale parametro (L. 1.271.550) è più elevato di quello (L. 1.207.237 - 5° scatto) conseguibile al secondo parametro (p. 146) mediante l'utilizzazione del servizio da sussidiario, che, perciò, resta ininfluente ai fini della progressione economica.

Angelita di Anzio a "Domenica in..."

TRENTACINQUE anni dopo il "landing" che vide approdare nei 146 metri di spiaggia tra Anzio e Nettuno settantamila uomini e diciottomila automezzi della Quinta Armata, in uno Studio di Via Teulada si è voluto narrare ancora una volta quella che potrebbe essere definita la favola di Angelita. Una semplice, commovente storia, ricordo che apre una parentesi drammatica e umanissima nello stesso tempo, rievocazione che intenerisce e assume il valore d'un simbolo: l'innocenza che paga il più alto scotto per colpa degli adulti.

A "Domenica in...", lo spettacolo che riempie l'intero spazio televisivo del pomeriggio festivo sul Primo Canale, è stato il presentatore-conduttore della trasmissione Corrado a ricevere Christopher Hayes, l'ex fuciliere britannico che nella notte dello sbarco trovò la bambina dal viso spaurito e rigato di lacrime, dagli occhi neri, grandi e sgomenti, nel terrificante fragore delle bombe: una fanciullina sola, forse perdutasi durante la fuga dei parenti o senza più nessuno della famiglia, che piangeva spaventata a ridosso d'un piccolo cespuglio di un campo minato.

Sotto i riflettori della TV, Christopher Hayes si è fatto avanti, dimesso, ancora stupito di tanta pubblicità, nel suo modesto abito borghese perché schivo da ogni manifestazione che potesse assumere carattere di trionfalistica cerimonia. Corrado gli è andato incontro mentre le telecamere lo riprendevano in primo piano. Già la stampa, tutta la stampa, aveva dato larga diffusione alla notizia, ma una certa sorpresa ha funzionato ugualmente. Milioni e milioni di telespettatori, dalle loro case, adesso potevano conoscere il soldato britannico, l'altro protagonista della storia di Angelita di Anzio. E, immediatamente, non soltanto perché la musica veniva dallo studio televisivo, nella mente di ognuno è tornato il ricordo di una canzone che il mondo intero ha conosciuto: quella ballata dolcissima scritta da Maso Biggero e musicata dai Marcellos Ferial, nella quale si racconta, appunto, come in una commovente fiaba, di una bambina raccolta sulla spiaggia che loro, gli uomini dello sbarco, ribattezzarono "Peter Beach", e che conobbero in un mattino livido del 22 gennaio 1944.

Angelita,
ti saresti chiamata Angelita..

Queste parole che nella ballata si ripetono, riassumono nella loro semplicità, l'incredibile vicenda della bambina che, durante la trasmissione televisiva, lo stesso Christopher Hayes è stato invitato a riassumere: lui che ha continuato a scrivere lettere ed a ricercare chiunque avesse potuto dare un'identità precisa ad Angelita, lui che è venuto già altre volte in Italia, ad Anzio, a Nettuno e che, adesso, avrebbe presenziato alle manifestazioni programmate per il 35° Anniversario dello sbarco alleato (una serie di cerimonie che dureranno per tutto il 1979) proprio sulla terra che lo vide, poco più che diciottenne, nella furia delle battaglie che dovevano aprire la strada per la liberazione di Roma.

« Forse aveva cinque, sei anni » ha detto Hayes « e il suo nome lo scoprimmo perché sul grembiulino era ricamato Angelina Rossi. Ma noi, io e i miei compagni del Royal Scots Fusiliers, la chiamammo subito Angelita. Se divenne la nostra mascotte? No, diciamo che la nostra Compagnia l'aveva adottata; provvedemmo a riscaldarla con le nostre coperte, le demmo del cibo, la tenemmo con noi per nove giorni. Siamo riusciti anche a farla ridere felice: con la tela mimetica degli elmetti le avevo confezionato una bambolina con gli occhi fatti con due bottoni! Furono giorni indimenticabili che non ho mai dimenticato. Angelina era una bella bambina che cercai di salvare dalle bombe per tutto il tempo che è stata con noi. Poi, un giorno, vidi passare una jeep. Pensai che avrebbero potuto portarla verso il sud, in salvo. Riuscii a sdraiare Angelina tra le due crocerossine americane che stavano sulla camionetta. Le dissi: "Ciao. Ci rivedremo presto!", e fu tutto. Una granata tedesca centrò in pieno la jeep ».

Soltanto Christopher Hayes si salvò, miracolosamente, con un ufficiale rimasto per molti anni legato all'ex-fuciliere attraverso una fitta corrispondenza. Poi, anche l'ufficiale è morto e così Hayes è, oggi, l'unico superstite a raccontare la storia di Angelita. Un uomo semplice, di modi cortesi, ex-operaio fonditore che, terminata la guerra, è tornato nella natìa Scozia, ha incontrato una ragazza semplice come lui, di nome Margaret, con la quale si è sposato. Hanno sei figli e attualmente vivono in Australia. Oggi, Christopher ha 53 anni ed i capelli quasi tutti bianchi.

L'ex fuciliere britannico, Christopher Hayes, accanto al monumento eretto ad Anzio in ricordo di Angelita

(Foto Garzia)

A "Domenica in..." gli sono stati chiesti tutti i particolari della sua avventura di trentacinque anni fa. Ma Hayes è di poche parole. Gli sembra che il miglior modo per ricordare la piccola di Anzio, sia quello di rievocare i nove giorni nei quali Angelina Rossi ritrovò il calore umano nel terribile disastro della guerra. Ed ha parlato anche di quanto sarebbe accaduto il giorno seguente la trasmissione televisiva. Giornali, settimanali, radio e televisione ne avrebbero, poi, parlato a lungo.

Lunedì mattina, 22 gennaio 1979, infatti, sul litorale di Anzio si affollavano centinaia e centinaia di bambini delle scuole, autorità locali, regionali e nazionali. Anche il Presidente Sandro Pertini è voluto essere presente con un suo telegramma, così come il Papa Giovanni Paolo II che aveva dato incarico al Vescovo di Albano di leggere il suo paterno messaggio. E, accanto a Christopher Hayes, la rappresentanza degli eserciti che combatterono su quella spiaggia. Tutti per ricordare Angelita che, ad Anzio, rimarrà sempre presente: una fanciulla della sua stessa età ha scoperto la statua in bronzo opera dello scultore Sergio Capellini. Sul piedistallo è una bambina cui il volo di gabbiani sembra volerla innalzare verso il cielo, verso quel cielo che Angelita guarda fiduciosa perché lei, simbolo di tutte le vittime innocenti che muoiono ogni giorno per la fame, le malattie, le guerre, crede in un mondo migliore dove altre favole si possono narrare ma non quelle tragiche come la sua.

NINO BRAGIAI

Che ruolo svolgere nell'ambito del riassetto?

Pubblichiamo volentieri un'interessante lettera pervenutaci dal collega Giuseppe Cardillo sulle prospettive dei nostri sodalizi dopolavoristici.

Caro Direttore,

la rubrica "Attività dlf" del numero di Ottobre di "Voci" ha riservato ampio spazio al convegno di Rimini sullo sport, e coglie nel segno rilevando l'attualità del problema dell'inserimento della struttura dopolavoristica dell'Azienda nel più ampio quadro della politica del tempo libero, settore ormai di competenza dell'ente locale a seguito della progressiva attivazione delle autonomie regionali.

E' tuttavia necessario far rilevare, per l'obiettività dell'informazione che va caratterizzando il nostro periodico aziendale, che il cronista, allorquando identifica il DLF in una "associazione di lavoratori" e lamenta per esso la mancanza di "riconoscimenti", onde lo stesso DLF « non ha attualmente diritto a far ufficialmente parte dei comitati istitutivi a livello nazionale e regionale », non risulta sufficientemente informato e comunque non può trovare consenso.

In verità il DLF, che altro non è che un organo, un volto dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato, presso la quale « è istituito... un Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario » (art. 1, RDL 1908 del 1925), ha sempre goduto del massimo riconoscimento, quello della legge, che lo ha imposto sulla cenere delle preesistenti, libere associazioni dei ferrovieri.

Lo stesso Statuto-tipo delle Sezioni, predisposto dal Ministro con suo decreto, pur denotando lo sforzo dell'Azienda di "aprire" questa sua struttura, manifesta il fallito compromesso tra le esigenze della cosa pubblica e quelle di una reale autonomia di gestione, specie laddove l'Amministrazione esclude l'iscritto dall'elezione del Cassiere economo, si riserva di ratificare quella degli altri organi sociali, e, ove non bastasse, sottopone l'attività dopolavoristica ai controlli effettuati da commissioni aziendali di vario livello nelle quali la partecipazione dell'iscritto è minoritaria.

Questa struttura pubblica, che lo stesso Consiglio di Stato non ha esitato a classificare come uno degli organi dello Stato, non ha pertanto il diritto di essere definita, o farsi definire, come una associazione. E, in conseguenza, il DLF non può lamentare, o fare lamentare la mancanza di quei riconoscimenti e di quelle contribuzioni che viceversa competono all'autentico associazionismo che, secondo la legge regionale, può comprovare tale sue natura.

Certamente, e va peraltro riconosciuto, la realtà del DLF è diversa da quella che grigiamente prevede la legge, giacché l'entità del patrimonio distribuito nel territorio nazionale, e l'apertura verso le concorrenti strutture democratiche del tempo libero, attuata adesso anche dalle sedi organizzative centrali, fanno del Dopolavoro ferroviario una entità di prim'ordine che sovente assume anche ruoli di propulsione di attività sociali, sportive e ricreative.

Tutto questo non può tuttavia attenuare l'avvilimento del ferroviere che vede ancora oggi la propria Azienda distolta e intenta ad amministrargli il tempo libero.

E' un paradosso che diviene stranezza nel momento in cui, per effetto di un equivoco che ha fuorviato anche qualche forza sindacale, le sezioni del DLF accettano di gestire le mense dell'Azienda, tramutando chiaramente i dirigenti del sodalizio in cucinieri di Stato, impegnandoli con responsabilità che diversamente sono proprie di ogni azienda che voglia assumersi interamente il ruolo del datore di lavoro.

Il problema dunque si allarga, e la sua soluzione presuppone evidentemente una riforma della stessa Azienda.

Se questo non avverrà, se la massima azienda di trasporto rinuncerà a svolgere con strutture e metodi attuali il ruolo che le è proprio nell'economia del Paese, scorporando da sè stessa il Dopolavoro e scorporandosi a sua volta dallo Stato, vedremo ancora per molto le Ferrovie caratterizzate da relitti e anacronismi.

E allora, rimasto nel corpo dell'Amministrazione per le finalità strumentali sancite nel 1925 quasi contemporaneamente per il DLF e l'ENAL, quest'ultimo già travolto dal DPR 616, il Dopolavoro ferroviario stesso non sfuggirà al processo di decentramento agli Enti locali delle strutture assistenziali dello Stato.

GIUSEPPE CARDILLO

Risponde il Capo dell'Ufficio Centrale del DLF, Dr. Giovanni Romano:

Colgo l'occasione offertami dalla stimolante lettera del Dr. Cardillo per individuare in essa alcuni temi che, per il loro rilievo e significato, mi hanno particolarmente interessato ed allo stesso tempo sollecitato a fare delle doverose precisazioni.

Innanzitutto debbo richiamare la legislazione vigente che non prevede in alcun modo che le Regioni e gli Enti locali abbiano compiti di gestione o di organizzazione di attività di tempo libero all'interno dei Cral aziendali né che acquisiscano il loro eventuale patrimonio. Ciò vale a maggior ragione nel caso del Dopolavoro Ferroviario che è regolato da apposita legge.

Inoltre tra gli Enti esaminati nelle tabelle allegate al D.P.R. 616 ed al D.P.R. 617 attuativi della legge 382 (decentramento di competenze alle Regioni e agli Enti locali) non vengono presi in considerazione né il DLF né altre Organizzazioni che svolgono attività analoga o similare.

In realtà i Cral non fruiscono di una speciale normativa e si affidano alla sola legge 20 maggio 1970 N. 300 (Statuto dei lavoratori) in attesa di futuri interventi legislativi. Le loro funzioni sono tuttavia sempre più riconosciute sul piano sociale e pertanto la materia è oggetto di contrattazione tra le Aziende pubbliche o private e le Organizzazioni Sindacali.

Da ciò derivano diritti (dei lavoratori) e di conseguenza obblighi (aziendali), ormai regolati da precisi provvedimenti che non è possibile risolvere unilateralmente.

La stessa legge 382 e i successivi Decreti di attuazione già citati — esaminati sia nella lettera sia nel loro spirito informatore — non intendono penalizzare i Cral o cancellarli dalla Società italiana né tantomeno sostituirli con attività dirette delle Regioni e dei Comuni. E' vero invece che Regioni ed Enti locali hanno il compito di programmare, coordinare, promuovere, sviluppare attività associative eliminando gli Enti pubblici a cui lo Stato affidava una particolare delega, come era il caso dell'Enal e non certamente del Dopolavoro Ferroviario (Organizzazione interna all'Azienda).

Indubbiamente in un passato ormai lontano lo Stato è intervenuto in questo settore, al di là delle sue funzioni ordinarie, con intenti di controllo a fini ideologici che sostanzialmente miravano ad isolare il lavoratore dai problemi della Società e ad ottenerne il consenso. Questa situazione è stata poi modificata gradualmente e con molte difficoltà, ma posso affermare con profonda convinzione che fra le realtà più avanzate in campo nazionale vi è senza dubbio l'Istituzione Dopolavoristica dei ferrovieri per merito dei lavoratori, delle loro Organizzazioni Sindacali e dei funzionari aziendali che si sono adoperati sia a livello centrale che periferico per promuovere ed incentivare in generale questa attività pur nella autonomia decisionale delle scelte operate dai Soci a livello locale.

Si è indubbiamente compreso, forse prima di altri, che il "tempo libero" costituisce un momento essenziale di educazione permanente durante il quale il lavoratore-cittadino può esercitare, in modo armonico e coordinato, le proprie potenzialità intellettive, fisiche e psichiche. Ne consegue che l'impegno su questi temi rappresenta un interesse collettivo ed individuale e assume caratteri di utilità ed efficacia quando, in particolare, si manifesta attorno all'ambiente di lavoro potendo così rispondere anche ad esigenze direttamente collegate alla professione.

Il Dopolavoro Ferroviario con la sua legge del 27-7-1967 n. 668, ed i Decreti ministeriali nn. 18330/68, 18359 /68 e 6769/72, rappresenta una struttura aziendale che al vertice ed all' interno offre ampie garanzie di gestione democratica e vede la più ampia disponibilità dei rappresentanti aziendali che operano senza spirito paternalistico e sostanzialmente convinti della validità di questi interventi.

In questo senso riescono a coniugarsi con esiti positivi la natura pubblica della Istituzione e le sue caratteristiche associative venendo a costituire un'esperienza unica cui molte altre realtà si stanno riferendo con interesse e apprezzamento, come si è avuto modo di verificare nei convegni su temi generali del tempo libero (Bari 1977) e sullo sport (Rimini 1978) organizzati congiuntamente dall'Ufficio Centrale D.L.F. e dalla Commissione Consultiva Centrale (Organo formato dai Presidenti — su nomina elettiva — delle Sezioni di sede compartimentale)..

Le attività delle Sezioni, rivolte a circa 300.000 Soci — come pure ri-

conosce nella sua lettera il Dr. Cardillo — assolvono a importanti funzioni di crescita culturale, equilibrio psico-fisico e di aggregazione offrendo indicazioni, possibilità e prospettive per tutto il territorio circostante. Certo le attività dovranno essere riviste, alcune incentivate, altre superate (fra queste alcune di tipo assistenziale affidate impropriamente al Dopolavoro), ma la ridefinizione complessiva di finalità e strutture potrà venire solo con una Riforma organica della Istituzione Dopolavoristica nell'ambito del futuro riassetto dell'Azienda.

GIOVANNI ROMANO

Qua e là per i DLF

Il DLF di Modena, in collaborazione con il Quartiere "Centro Storico" della città, ha organizzato una camminata non competitiva di 8 km., aperta ai soci e ai cittadini del Quartiere, con partenza ed arrivo presso la Sede della Sezione. La "sgambata" ha visto la partecipazione di 220 camminatori, fra i quali tanti ragazzi, signore e gagliardi vecchietti che, nonostante la mattinata particolarmente fredda e nebbiosa, hanno gareggiato con ammirevole spirito sportivo. A tutti i partecipanti è stata offerta, all'arrivo, una piccola targa ricordo con incisa una locomotiva a vapore.

* * *

Nuova, brillante affermazione dei ragazzi della Sezione Giovanile del Circolo Filatelico del DLF di Trieste in campo internazionale. Ha infatti avuto luogo nel Salone delle Feste di Blieskastel (Saar) la bilaterale giovanile Germania Federale-Italia, organizzata dalla Junge Briefmackzasammler Landesring Saar e V.
La partecipazione italiana era basata su 17 collezioni, delle quali 5 predisposte dai ragazzi del DLF triestino. Tutte le predette cinque collezioni sono state premiate nel modo seguente:
— medaglia d'argento: Marco Cornachin con "La vela nella brezza della Storia";
— medaglia di bronzo argentato: Vittoria Langmann con "Le rose", Fabrizio Saccomani con "Uccelli d'Europa", Mario Tiberio con "700 e 800 musicali" e Sergio Urizzi con "Storia della moderna Architettura".

* * *

Si è svolta, a cura della Sottosezione del DLF di Aurisina, la premiazione delle squadre di calcio partecipanti al "II Trofeo del Carso".
Vincitrice del Torneo è risultata la simpatica compagine del DLF di Villa Opicina che ha battuto in finale per 7 a 5 (sui calci di rigore) la compatta compagine delle Officine del Deposito Locomotive di Trieste e del Deposito Personale Viaggiante di Trieste.

* * *

Si è concluso il 3° Torneo di calcio "Cesare Luccioli" organizzato dal DLF di Milano. Dei ventuno Impianti partecipanti, sono giunte in finale le formazioni del D.L. Milano C.le e della stazione di Milano Farini, le quali si sono date battaglia sul campo del Centro sportivo dopolavoristico di S. Cristoforo agli ordini dell'arbitro sig. Guerra. Con un accorto comportamento hanno vinto i più tecnici ed esperti giocatori del D.L. Milano C.le (Petraboni, Zelli, Iacovelli, Barile, Peditto, Rampoldi, De Lillo, Arbocci, Spini, Cervi, Giglio; allenati da Chiaretti).

* * *

Una rappresentativa di atleti lavoratori cecoslovacca dei cantieri metalmeccanici di Ostrava è stata ricevuta in Palazzo San Giacomo dal Vice Sindaco di Napoli, Avv. Antonio Carpino.
La visita si inserisce nel quadro degli scambi internazionali atti a promuovere ogni iniziativa di interesse sportivo, turistico e culturale.
La delegazione dei lavoratori metalmeccanici, costituita in gran parte da atleti della Società Sportiva "Uitkovice" guidata dal direttore tecnico Ivan Navrat e dall'ing. Dufka Joset, è stata accompagnata in un giro turistico della città dai responsabili del DLF di Napoli: il Vice Presidente Mario Reggio, il Segretario Castaldo, il Responsabile della Sezione Sportiva De Simone e l'interprete Giovanni De Falco.

* * *

A cura del D.L.F. di Bologna è in preparazione un'interessante pubblicazione di Giuseppe Brini, dal titolo "I ferrovieri sulle strade ferrate dell'Emilia-Romagna". Si tratta di un'opera in due volumi (600 pagine circa) ricca di documenti e illustrazioni inedite che ripercorrerà, dal 1831 ai giorni nostri, la lunga e travagliata storia della ferrovia e dei ferrovieri dell'Emilia-Romagna. Per avere il libro, che uscirà nel 1979, occorre prenotarlo presso il D.L.F. bolognese.

Hanno collaborato: Anna Maria Pietroni, Alessandro Pergola-Quaratino, Luigi Paina, Pasquale Piscitelli.

è bene saperlo

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito, per eccezionale comportamento in servizio, i seguenti encomi:

Manovali: Loris Boscarelli, Giuseppe Turiano; **Manov.:** Bruno Ceccaroli, Angelo Pitale, Angelo Santini, Nazzareno Trani; **1° Manov.:** Ivo Rosi; **Deviatore:** Elio Zunino; **Verific.:** Angelo Lavelli, Pietro Lerco; **Oper. Qualif.:** Ernesto Capponi, Quinto Mattia; **Ass. Viagg.:** Raffaele Prestano; **Condutt.:** Attilio Viviani; **Appl. Capo:** Vincenzo D'Ambra; **C. Treno:** Francesco Friscia; **C. Staz.:** Domenico Defilippi; **C.S. Sup.:** Giuseppe Vitolo.

Notizie B.N.C.

Sussidi alle vedove dei ferrovieri

La Banca Nazionale delle Comunicazioni, così come ha fatto in altre analoghe tragiche circostanze, ha concesso un congruo sussidio alle vedove dei seguenti ferrovieri deceduti per cause di servizio:

Cesare Ceccaglia e Fernando Giuliani, Manovali, deceduti nell'incidente ferroviario verificatosi il 9 gennaio 1979 presso la stazione di Roma Tiburtina;

Alvaro Cruciani, Manovratore, deceduto il 16 gennaio 1979 in un incidente nella stazione di Foligno;

Ernesto Toni, Operaio, deceduto il 15 gennaio 1979 in un incidente nella stazione di Milano Smistamento.

140 Borse B.N.C.
per ferrovieri studenti

Il Consiglio di Amministrazione della B.N.C. ha deliberato di indire un concorso, riservato a ferrovieri studenti, soci della Banca, per il conferimento di 140 Borse di studio, per un importo complessivo di Lire 20.000.000. Le Borse sono così suddivise:

— n. 40 di L. 200.000 cadauna per ferrovieri in servizio che, nell'anno accademico 1978-79, conseguono il diploma di laurea con una votazione media non inferiore a 27/30;

— n. 100 di L. 120.000 cadauna per ferrovieri in servizio che, nell'anno scolastico 1978-79 conseguono il diploma di maturità con una votazione finale non inferiore a 54/60.

Queste le principali norme del concorso.

— Possono concorrere i ferrovieri dello Stato in servizio, che risultino possessori di quote di partecipazione al capitale della Banca sottoscritte in data non posteriore a quella di presentazione della domanda di ammissione al concorso.

— E' richiesta la votazione media minima di 27/30 per i laureati e di 54/60 per i diplomati delle scuole secondarie di 2° grado.

— Le domande, contenenti tutte le notizie richieste dal bando di concorso, dovranno pervenire direttamente alla Direzione Generale della Banca - Servizio Segreteria Generale **entro il 30 settembre 1979 per i diplomati e entro il 30 giugno 1980 per i laureati.**

UN CONCORSO DI VOCI E DELL'UFFICIO CENTRALE DEL DLF

Un nome da trovare insieme

Il concorso, che riproponiamo per l'ultima volta ai nostri lettori, ha riscosso un enorme successo. Fino ad oggi abbiamo ricevuto centinaia di proposte, spesso accompagnate da lettere di spiegazione del nome proposto e, qualche volta, anche venate di amara ironia. Tra le tante, ci ha fatto particolarmente piacere quella del collega Renzo Spina, che, in poche parole, esprime uno dei motivi che ci hanno spinto a indire il concorso. Eccola:
« Sono un Macchinista anziano di Savona e con molto piacere ho letto su "Voci della rotaia" che cercate un nome da sostituire a quello vecchio di dormitorio. Veramente il nome dormitorio mi ha sempre ossessionato perché mi ha sempre fatto immaginare, in quanto lo abbiamo sempre chiamato così, un dormitorio E.C.A., ovvero, rifugio per vecchi che non hanno la possibilità di avere una casa per andare a dormire ».
Ricordiamo comunque che un soggiorno gratuito di 10 giorni per una famiglia di 4 persone in un albergo al mare o in montagna (convenzionato con il D.L.F.), e un artistico oggetto sono i premi per chi suggerirà il nome da dare ai nuovi dormitori, che sarà scelto da un'apposita giuria presieduta dal Direttore Generale. Nel caso che più lettori abbiano segnalato il nome prescelto si procederà ad estrarre a sorte il vincitore; agli altri verrà inviato un premio di consolazione.
Le proposte potranno essere formulate utilizzando la scheda pubblicata qui in calce (da applicare su cartolina postale o su cartoncino di uguale formato), oppure inviate per lettera ma con l'indicazione di tutti i dati richiesti.
Le proposte dovranno essere inviate, ENTRO E NON OLTRE IL 31 MARZO 1979, a "Voci della Rotaia" — Periodico Aziendale FS — Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato - Piazza della Croce Rossa, Roma.

Cognome e nome . . . . . .
Domicilio . . . . . .
Via . . . . . **N.** . . . .
Matricola . . . . . **N. Cod. Pers.** . . . .
Impianto di appartenenza . . . . . .
NOME PROPOSTO . . . . . .

Rapporto industria-trasporti in un convegno a Genova

I PROBLEMI dei trasporti sono stati discussi in un incontro dibattito che l'Ansaldo ha organizzato con il Compartimento ferroviario di Genova nel quadro delle celebrazioni del suo 125° anniversario.

Il convegno, che ha radunato nel salone della Camera di Commercio le massime autorità del settore dei trasporti, i responsabili dell'Ansaldo e numerosissimo pubblico, è stato occasione di puntualizzazione e di analisi dettagliata della vasta materia che la recente legge 503/1978 disciplina, sia per quanto riguarda gli investimenti, sia per il riassetto dell'industria costruttrice di materiale ferroviario, in ordine alla sua riconversione e alla razionale utilizzazione delle risorse.

Ha presieduto i lavori il nostro Direttore Generale, Dott. Semenza, il quale ha fatto un rapido excursus della storia dell'Ansaldo e di quella ferroviaria, sottolineando i momenti più incisivi dell'una e dell'altra che sono poi avanzate in parallelo sulla parabola di un progresso che ancora ne associa il destino.

Il Dott. Semenza ha ricordato la prima ferrovia italiana sorta tra Napoli e Portici, l'Arsenale Militare Borbonico e l'Officina di Pietrarsa che risalgono ai primordi delle ferrovie italiane, soffermandosi infine sullo sviluppo del materiale rotabile dal 1957 ad oggi e sul piano di ammodernamento contenuto nelle nuove leggi.

Interessanti anche i richiami storici proposti dal Direttore Compartimentale di Genova, Ing. Melis, il quale ha ricordato e dato lettura delle decisioni e dei decreti di Re Carlo Alberto che portarono 125 anni fa la ferrovia da Torino a Genova.

L'Ing. Maimone dell'Ansaldo, partendo dalla prima realizzazione ferroviaria della sua società che è la locomotiva « Sampierdarena », ha ripercorso le varie tappe delle ferrovie italiane a cui l'Ansaldo ha fornito materiale, tecnologie e sistemi.

Il Raggruppamento Ansaldo costituisce in Italia — ha detto Maimone — il più vasto e articolato complesso produttivo nel campo degli equipaggiamenti di bordo e degli impianti fissi per sistemi di trasporto pubblico elettrificato, detenendo il 60 per cento della capacità produttiva nazionale relativamente agli equipaggiamenti per mezzi di trazione e il 30 per cento per quanto riguarda gli impianti di alimentazione, segnalamento e automazione.

L'alto livello tecnologico — egli ha proseguito — è il frutto di un impegno di ricerca che pone l'Ansaldo in primissimo piano tra le industrie del settore: l'automazione in corso del Nodo di Genova e quella realizzata sulla tratta Roma-Chiusi della « Direttissima » ne sono un validissimo esempio.

E solo un'industria in grado di confrontarsi con la concorrenza internazionale — ha concluso l'oratore — può fattivamente corrispondere alle esigenze di un trasporto pubblico moderno, veloce e confortevole.

L'On. Libertini, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, ha analizzato l'attuale situazione dei trasporti ferroviari, marittimi ed aerei dal punto di vista del loro coordinamento e del loro ammodernamento, sottolineando la necessità della razionalizzazione dei mezzi a loro disposizione: un rinnovamento, quindi, del materiale rotabile ferroviario, della flotta navale al fine di rendere competitivi i porti italiani, e dei mezzi aerei e impianti aeroportuali per un serio sviluppo dell'aviazione civile anche sul piano della sicurezza.

Ciò per non restare indietro coi tempi e soprattutto nei confronti delle più vicine nazioni europee.

Dopo il Consigliere d'Amministrazione Arconti che, a nome dei Sindacati Unitari, ha sottolineato la necessità di porre ordine nel settore dei trasporti dopo gli inutili sprechi degli anni passati, sono intervenuti nel dibattito gli ex Direttori Generali Ing. Bordoni e Ing. Mayer, il primo per evidenziare la necessità di una seria politica di esportazione di mezzi di trazione e ferroviari in genere e di frenare la ricorrente quanto inutile proliferazione di nuove industrie del settore, il secondo per sollecitare la realizzazione di maggiori velocità dei treni e il perfezionamento, nelle linee di maggior traffico, degli impianti di sicurezza.

Ha concluso i lavori il Ministro dei Trasporti, Sen. Vittorino Colombo. Il suo discorso ha interessato incisivamente il settore ferroviario raffrontandolo a tutti gli altri settori, spiegando i motivi che impongono il suo rilancio e il suo potenziamento, evidenziando i risultati conseguiti negli ultimi anni, le attuali carenze, specie del materiale rotabile, le prospettive europee e, in tale contesto, l'apporto dato dall'industria nazionale dei trasporti che ha, tra gli altri compiti, quello di proiettarsi nei mercati internazionali.

L'industria italiana deve uscire dal vicolo cieco — ha concluso il Sen. Colombo — dell'eccessiva capacità produttiva potenziale rispetto alla domanda ancora troppo esigua delle Ferrovie dello Stato e dei maggiori costi di produzione rispetto alle analoghe industrie di altri Paesi. Si tratta di problemi di non facile soluzione, ma che vanno affrontati con volontà, con realismo e con coraggio.

AURELIO BATTAGLIA

Il Ministro Colombo durante il suo intervento al convegno di Genova sul rapporto tra industria e trasporti

Borse di studio C.A.F.I.

Alla presenza del Direttore Generale, Dott. Semenza, e del Presidente del C.A.F.I., Dott. Bonforti, si è recentemente svolta la consegna delle Borse di studio C.A.F.I. e Virgilio e Maria Corinaldesi ai ferrovieri e ai figli di ferrovieri studenti universitari che si sono particolarmente distinti nelle materie giuridiche ed economiche degli anni accademici 1975-76 e 1976-77. Questi i nomi dei premiati: Pietro Boero, Anna Maria Cossu, Fabio Cavallaro, Roberta Costanzi, Matteo Frasca, Giacomo Iapichino, Raffaella Cassandrini. Nella foto, un momento della cerimonia.

CEU: "tempio" dell'informatica

CEU. Una delle tante sigle che, seguendo la moda sintetizzante d'oltreoceano, diffusasi come simbolo di efficienza, spuntano come spuntavano i funghi nelle stagioni del tempo passato.
Una delle tante, ma che rappresenta un complesso imponente a servizio dell'Azienda delle F.S.: il Centro Elettronico Unificato. Un'istituzione giovane, moderna; giovane perché non ha neppure ancora un decennio; moderna, anzi modernissima, se si pensa che l'elettronica applicata al trattamento dell'informazione è praticamente un prodotto degli anni' 60.
L'informazione è stata in tutti i tempi alla base della efficienza della gestione di qualsiasi attività umana. Per il suo trattamento e la sua elaborazione è bastato per millenni il cervello umano, magari di persone particolarmente gratificate da madre natura, aiutate tutt'al più, specie nello scorcio dell'ultimo secolo, da procedure elementari e manuali.
Con l'esplosione dei processi industriali, con la trasformazione del modo di vivere che ne è seguito, il cervello umano si è dovuto arrendere, impotente, malgrado il ricorso massiccio a procedure moltiplicate e incrementate, ma pur sempre tradizionali.
Gli è venuto in soccorso quanto il corrispondente balzo in avanti della tecnologia ha saputo mettergli a disposizione: l'elaborazione elettronica, sviluppata da calcolatori in rapida evoluzione, le cui generazioni si sono succedute e si succedono con rapidità maggiore delle generazioni umane. E' nata così l' "informatica". il cui nome taluni vogliono considerare sintesi di informazione e elaborazione automatica. L'elettronica. e ciò che essa ha generato, consentono di trattare l'informazione per gli infiniti scopi cui tende la gestione aziendale in misura praticamente illimitata con processi di sintesi di rapidità impensabile anche dalla più fertile immaginazione.

Il Dott. Semenza in visita al Centro Elettronico Unificato. A destra, alcuni degli elaboratori del CEU

Ebbene il C.E.U. è il "tempio" eretto dalle F.S. all'informatica. Per saperne di più delle attività che vi si svolgono il C.I.F.I. (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) e il C.A.F.I. (Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano), hanno pensato di organizzare, in collaborazione con le F.S., degli incontri nei quali i "sacerdoti" e i più fedeli frequentatori di quel "tempio" illustrassero gli scopi delle attività svolte, l'organizzazione delle procedure, i mezzi e la struttura a disposizione, i progetti evolutivi e le realizzazioni conseguite.
Gli incontri sono iniziati alle 17 di venerdì 26 gennaio nella sala delle conferenze nella sede del C.I.F.I. di via Giolitti 34 nella stazione di Roma Termini e proseguiranno in altri cinque venerdì alla stessa ora.
Al primo incontro, in una sala da tutto esaurito, erano a fare gli onori di casa i Presidenti dei due Collegi, Ing. Mayer per il C.I.F.I. e il Dott. Bonforti per il C.A.F.I. Ha voluto sottolineare con la sua presenza l'importanza dell'avvenimento il Direttore Generale, Dott. Semenza, accompagnato da numerosi Direttori di Servizi. Presenti anche i registi della intrapresa, componenti il comitato organizzatore, l'Ing. Angeleri per il C.I.F.I., l'Ing. Cirillo per le F.S. e il Dr. Consiglio, per il C.A.F.I.
Fin dagli interventi di apertura dei due Presidenti, si è compreso quale ruolo sia stato dato e si dia all'informatica nella nostra Azienda. Siamo ancora in fase di aggiustamento che è propria del trapasso fra due epoche: dalla trattazione dell'informazione manuale all'automatica, ricca di fermenti innovatori ma soprattutto contrassegnata da una grande fiducia nel nuovo strumento. E' ovvio che dovranno essere abbandonate vecchie procedure, introdurne delle nuove e si dovrà resistere all'allettamento conservatore della ridondanza del nuovo portato a coesistere con il vecchio. Fin da questi preliminari appare evidente il vantaggio derivante dall'informatica attraverso l'esempio dell'applicazione al personale che ha un ruolo determinante in un'Azienda delle dimensioni delle F.S. per conseguire costi minori, migliori investimenti, migliori utilizzazioni.
A confermare queste prime sommarie indicazioni degli interventi introduttivi ha pensato il primo relatore Dott. Cici, Dirigente Generale sovraintendente il C.E.U., che ha offerto una panoramica programmatica di tutti gli argomenti che si succederanno nei sei incontri.
Ma di essi riparleremo più diffusamente quando si concluderanno le conferenze. Per parte sua, il Direttore Generale, nel sottolineare l'importanza che egli attribuisce all'informatica, ha precisato che interverrà a tutti i successivi incontri. Nel suo intervento ha parlato di valorizzazione dell'attività del C.E.U., formulando un invito ad accelerare le conclusioni al fine di conseguire al più presto la contropartita dei cospicui finanziamenti profusi per realizzarlo. Ha concluso riconoscendo l'impegno di tutto il personale che vi opera ed auspicando il rapido disimpegno alla tutela delle imprese fornitrici degli elaboratori in materia di elaborazione. In conclusione l'iniziativa volta a diffondere la conoscenza di questo tema fra i Soci dei due Collegi ed il personale dell'Azienda interessato, va incoraggiata e sostenuta.
Il C.E.U. è qualcosa di più che una semplice sigla: è un grande complesso in cui anche "Voci" vuole entrare per conoscerlo meglio e soprattutto farlo conoscere ai suoi spesso inconsapevoli utenti.

G.A.

UN PONTE SUL VELINO

Il giorno 11 gennaio, fra le stazioni di Marmore e Greccio, sulla Terni-Sulmona, è stato varato un nuovo ponte in ferro sul fiume Velino, al km. 208+430.

La travata, lunga metri 43,92 e pesante 130 tonnellate ha sostituito la precedente di 102 tonnellate — messa in opera nel lontano 1883, anno di apertura della linea — così da portare il peso assiale consentito da 16 a 18 tonnellate.

L'opera è stata realizzata nell'ambito del programma di interventi riguardanti l'aumento del peso assiale sulla Terni-Sulmona, in corso di progressiva realizzazione.

S. M.

Il 29° corso Polfer

IL GIORNO 20 gennaio si è concluso, presso il Centro Addestramento Polizia Ferroviaria di Bologna, il 29° Corso di specializzazione per Guardie Polfer che ha visto abilitate al particolare servizio di polizia 95 giovani guardie. Nel corso di una breve e austera cerimonia ha avuto luogo, con la partecipazione delle massime Autorità cittadine e ferroviarie compartimentali, la premiazione dei primi classificati, mediante consegna di medaglie d'argento e di bronzo loro conferite dal Ministero dell'Interno.

I premiati sono stati: 1) Acquisto Salvatore; 2) Bonfanti Luigi; 3) Cai Marcello.

Il Direttore del Centro, Vice Questore Dr. Renato Servidio, Dirigente pure il Commissariato Compartimentale, ha parlato dell'attività della Scuola al fine di potenziare i servizi di polizia ferroviaria nonché per illustrare l'opera di sviluppo impresso al Centro Addestramento con l'ausilio della nostra Azienda.

Hanno preso la parola anche il Prefetto ed il Questore di Bologna. Il Questore in particolare ha voluto rivivere con gli allievi del 29° Corso il suo lungo periodo (oltre 12 anni) trascorso nella specialità ferroviaria e proprio al Compartimento di Bologna, nel quale continua ad essere ben ricordato da gran parte dei ferrovieri.

Il Direttore del Centro dopo aver salutato l'arrivo di una locomotiva 835 "pensionata" di recente e assegnata a questo Centro dalla nostra Direzione Generale, per il Museo Didattico in via di costituzione, ha preannunciato l'inizio del prossimo 30° Corso, sempre in vista di un maggiore potenziamento dei servizi PS nei 15 Compartimenti F.S. in Italia.

ANNA MARIA PIETRONI

Di Tano: prima di tutto ferroviere

DI VITO DI TANO, ferroviere campione del mondo dilettanti di ciclocross, abbiamo già parlato sull'ultimo numero di "Voci", con un articolo scritto in tipografia non appena giunta la notizia della sua bella vittoria di Saccolongo.

Ma Vito Di Tano è un personaggio dai lati umani così interessanti che merita certamente un discorso più disteso e approfondito. Ci siamo perciò recati a trovarlo sul posto di lavoro anche per congratularci personalmente con lui. In realtà Di Tano non è un « personaggio » così come si intende comunemente.

E' rimasto, invece, un modesto e misurato ragazzo 24enne, Manovale di qualifica e utilizzato come manovratore a Verdello Dalmine, sulla Milano-Bergamo.

« Se sono diventato campione del mondo — afferma — lo devo in massima parte ai colleghi dell'Impianto, i quali mi hanno in tutti i modi agevolato nel permettermi di partecipare agli allenamenti, alle gare di preparazione, sobbarcandosi turni diversi, orari maggiori, prestazioni sussidiarie, specie nelle ultime festività natalizie. Dedico ora la maglia iridata di campione del mondo anche a loro ».

« Per televisione — gli chiediamo — hai commosso gli sportivi quando, sul palco della premiazione, intervistato dai telecronisti, hai urlato: "Non ci posso credere!". Come mai? »

« Mi ero preparato accuratamente per quattro mesi vincendo anche otto gare in Italia e ottenendo tre piazzamenti all'estero, ma temevo molto la grinta del belga Liboton, campione 1978, dello svizzero Müller e del secondo arrivato, il focoso olandese Stamsjider. Invece le condizioni disastrose del percorso, trasformato in un vero pantano hanno avvantaggiato le mie caratteristiche fisiche (ha una statura sugli 1,90 n.d.r.) che mi hanno consentito di correre benissimo sui tratti da fare a piedi ».

Anche se i critici, vedendo in lui l'erede di Renato Longo, campionissimo di ciclocross, gli pronosticano una luminosa carriera, Di Tano ci tiene a precisare che, quanto alla sua professione, nulla è cambiato. Prima di tutto si sente un ferroviere.

Per questa sua modestia, per la serietà con cui si impegna, del tutto comune fra coloro che praticano lo sport dei cosiddetti "francescani della bicicletta", Di Tano si è accattivato la simpatia di tutti i compagni di lavoro che sono diventati suoi fanatici tifosi.

LUIGI PAINA

Il migliore ...sui tasti

E' UN FERROVIERE il campione italiano assoluto di velocità dattilografica. Si chiama Paolo Lastrucci ed è un Applicato dell'Ufficio 1° del Servizio Materiale e Trazione.

« Il nostro Paolo », come viene scherzosamente chiamato con una punta di orgoglio dai colleghi consapevoli di avere vicino un « campione d'Italia », è un ragazzone alto e robusto che quasi lo si vedrebbe bene a gareggiare in un campo sportivo anziché chino con passione sui tasti di una macchina da scrivere.

E' sempre sorridente ed oberato di lavoro anche se la sua produzione vale perlomeno quanto quella di cinque suoi colleghi. Non ha presunzioni per il suo titolo, si ritiene un normale impiegato che compie il proprio dovere.

Ha una sfrenata passione per la fotografia e per la pace familiare.

La storia degli avvenimenti che lo hanno portato ad un così ambito titolo è semplice. Paolo Lastrucci frequentò con estrema diligenza i corsi di specializzazione all'I.D.I. (Istituto Dattilografico Italiano) di Firenze. Questa preparazione in dattilografia gli sarebbe servita per il concorso ferroviario. Difatti il Lastrucci riuscì tanto bene sia nell'una che nell'altra cosa, tanto che l'I.D.I. stabilì di farlo partecipare al campionato regionale di velocità dove si affermò vincendo. Successivamente fu spinto a partecipare ai campionati nazionali dove appunto divenne campione assoluto. Recentemente il « nostro Paolo » ha partecipato ai campionati del mondo, svoltisi a Rotterdam dove riportò una ambita classificazione.

O. M.

Ferrovie svizzere e turismo

LE FERROVIE federali svizzere, in collaborazione con l'Ufficio del Turismo elvetico e con la nostra Azienda, hanno organizzato nella stazione di Arona una giornata promozionale per l'acquisizione di traffico a favore della Ferrovia del Lötschberg (BLS), una delle oltre quaranta Compagnie ferroviarie private della vicina Confederazione. Sul primo binario sono state presentate al pubblico due moderne carrozze Eurofima FS utilizzate nel servizio internazionale (nell'interno v'erano allestite documentazioni illustrative) ed una vecchia carrozza (età sicuramente sui settanta) gemella di quella usata per la conferenza dell'armistizio di Compiègne, trasformata in vettura cinema dalle FFS e nella quale sono state proiettate pellicole rappresentanti argomenti ferroviari e turistici. A conclusione della manifestazione, in un albergo aronese, il Sig. Oscar Schoch della BLS. ed il Sig. Walter Finkbohner, Rappresentante in Italia delle Ferrovie Federali Svizzere, hanno sottoposto agli operatori turistici della zona i programmi immediati e futuri di sviluppo turistico.

L. P.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: E. Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Giuseppe Luzzi Tel. 2302
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 33473
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Ragioneria: Mario Petronilli Tel. 2348

Ancona

L'ing. Gaetano Spina, promosso 1° Dirigente, è stato trasferito al Servizio Movimento, con le funzioni di Vice Consigliere Ministeriale Aggiunto. Al valente funzionario, amico di "Voci", porgiamo gli auguri più cordiali di buon lavoro nel nuovo incarico.

Cordialissimi auguri di buon lavoro anche all'ing. Luciano Governatori, trasferito da Trieste per assumere la dirigenza della Sezione 1ª dell'Ufficio Lavori in luogo del pari grado ing. Angelo Frazzoni, rientrato dopo anni di assenza alla sua Bologna.

L'Operaio Spec. Graziano Cecapolli del D.L. di Fabriano, dimostrando grande sensibilità e spirito di solidarietà umana, ha adottato il bambino peruviano Mario Santez di 4 anni, proveniente dalla Missione Casa del Nino Chiuchibambilla.

Onorificenza. Con vivo piacere apprendiamo che l'amico Edmondo Ercolani, Presidente del DLF di Fabriano, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni vivissime.

Binario 10. Si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia, presso l'Università degli Studi di Ancona, Loris Sangelantoni, figlio del Capo Staz. Sup. Cav. Dario, Titolare di Marotta Mondolfo.

Fiocco rosa in casa di Umberto Palantrani, Manovratore della stazione di S. Benedetto del Tronto, per la nascita della terzogenita, Angela. Auguri e felicitazioni ai genitori.

I nostri lutti. E' venuto a mancare prematuramente, all'età di 46 anni, il Capo Gestione Sup. Andrea Marà, titolare della Gestione Merci della stazione di Teramo. Profonde condoglianze ai familiari.

Un gravissimo lutto ha colpito l'Operaio Qual. Giovanni Borioni del D.L. di Fabriano per la perdita del figlio Maurizio di 22 anni, studente universitario. Gli amici e i colleghi porgono sentite condoglianze.

Bologna

Elisabetta Todeschini, figlia di Giovanni — Capo 15° Rep. dell'Ufficio Ragioneria Comp.le — si è laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Bologna con 110 e lode. Presso lo stesso Ateneo ha ottenuto il massimo dei voti e la lode in Pedagogia Amalia Galderisi, figlia di Gaetano — Capo Rep. 3.3. dell'U.P.C. —. La collega Patrizia Lambertini — Segr. presso l'Uff. Ragioneria — si è brillantemente laureata in Giurisprudenza. Alle simpatiche ragazze le nostre congratulazioni!

Dopo 37 anni di servizio ha lasciato l'Azienda Renzo

Melarini, Capo Gestione Sup. a Ferrara. Gli amici della Bassa Romagna lo salutano affettuosamente, augurandogli una lunga quiescenza. Altrettanti auguri da parte dei colleghi anche per Eber Zanardi — S.S. 1ª cl. dell'Uff. Mov. Comp.le — a riposo per limiti di età dopo 41 anni di servizio. Cambio della guardia alla Dirigenza del 1° e 3° Reparto Comm.le e Traffico dove Giuseppe Giordani e Domenico Fischiatori, ai quali auguriamo una serena quiescenza, hanno lasciato il posto rispettivamente a Remo Maccaferri (1° Rep.) ed Adelmo Zunarelli (3° Rep.).

Le più vive felicitazioni alle famiglie dei neonati Luca, di Paolo Ceccarini - Ass. Staz. Cervia; Andrea, di Francesco Chiarini - 1° Dev. Staz. di Ravenna; Claudia, di Luciano Cappellini - 1° Manovr. di Piacenza; Daniela, di Francesco Canegian - Op. Spec. Rep. 10/E Rovigo; Ugo, di Pietro Montagnolo - Op. Qual. Rep. 10/E Rovigo; e Simona, di Gianni Maccaferri - Autista presso l'Off. Comp.le I.E.

Cagliari

Una magnifica manifestazione d'affetto ha coronato il servizio ferroviario di due colleghi dell'Ufficio Movimento: il Cav. Gaetano Formica, Applicato Capo del Reparto Bilancio ed Economato, e Antonino Massetti, Revisore Superiore del Reparto Impianti. Li ha salutati il Capo Ufficio Movimento ing. Antonio Ranieri sottolineando l'ottimo servizio da loro svolto nei molti anni di attività ed augurando, a nome di tutti, lunga e serena quiescenza.

Buona pensione anche ai colleghi Guido Scanu e Antioco Abis, Operai Specializzati dell'Officina I.E. di Cagliari, al Comandante Francesco Simeone della Nave Traghetto Hermaea, al Capo Treno Erminio Campagnola del D.P.V. di Cagliari, al Capo Stazione Superiore Vittorio Pilia d'Iglesias, al Segretario Tecnico Superiore 1ª cl. Vittorio Brunelli dell'Ufficio I.E., all'Operaio Specializzato d'Armamento Pasquale Batzella ed al Commesso Capo Giuseppino Grussu dell'Ufficio Commerciale.

Le belle notizie. Sono nati Bianca Servino, figlia del Capo Stazione Angelo di Olbia e Barbara Coni, figlia del C.S. Mariano di Uras.

I nostri lutti. Ilario Podola, Deviatore Capo della Stazione di Marrubiu e Franco Origa, Capo Deposito presso il D.L. di Cagliari, lasciano, con la loro scomparsa, un grande vuoto in tutti i colleghi.

Sono anche deceduti Antonio Volo, padre del Segretario Superiore Vincenzo dell'Ufficio I.E., Pasqualino Nieddu, fratello del C.S. Sovrintendente Angelo, di Golfo Aranci, Francesca Caddeo, madre del Capo Tecnico Sovrintendente Mario Carmelo Casula, Dirigente Centrale I.E., Carmine Antolini, padre del C.S. Sovr. Giovanni, Capo Ufficio D. C.O. di Chilivani e Attilio Cossa, Operaio Specializzato Armamento del 3° Tronco Lavori d'Iglesias. Alle famiglie le nostre condoglianze.

Firenze Mat. e Traz.

Laurea. Stefania Doni, figlia dell'amico Galileo, Segretario Superiore dell'Ufficio 1°, si è brillantemente laureata in Farmacia. Alla neo dottoressa i più vivi rallegramenti.

L'ingegner Genserico Mannucci, per raggiunti limiti di età, ha recentemente lasciato l'incarico di Consigliere di Amministrazione.

Al Servizio Trazione, dove arrivò giovanissimo da un impianto periferico, ha percorso buona parte della sua carriera fino a divenire il capo di uno dei più importanti Uffici ad indirizzo organizzativo.

L'azione da lui svolta costituisce per serietà e rigore morale ed intellettuale un esempio da seguire.

Porgiamo all'ingegner Mannucci un caloroso augurio di meritato riposo.

Firenze Un. dist.

Cicogna express. Sono nate: Elisa all'Applicato Antonietta Fanfani Ciottoli, Elisa al Capo Gestione Barbara Meli Mangini del Controllo Viaggiatori e Bagagli.

Felicitazioni ai genitori ed auguri alle neonate.

Commiati. Auguri di lunga e serena quiescenza ai colleghi che di recente hanno lasciato l'Azienda.

Dall'Ufficio Ragioneria M. T.: il Segretario Sup. 1° Cl. Francesco Iacuzzi, e i Segretari Sup. Arnaldo Piazzesi e Mario Tofi; dal Controllo Viaggiatori e Bagagli il Segr. Sup. Roberto Rossi.

Lutti. Le nostre sentite condoglianze ai colleghi del Controllo Viaggiatori e Bagagli: Raul Corsi, Segr. Sup., Pier Luigi Bacci, Operaio Special., per la scomparsa della madre; e a Giorgio Giorgi, Segr. Sup., e Angiolo Nerini, Segr. Sup., per la scomparsa del padre.

Genova

Il Cav. Franco Carlotta, Capo dell'Ufficio DCO di

Genova Rivarolo, è stato protagonista di un atto di onestà che merita di essere menzionato. Rinvenuto nella sala d'aspetto della stazione di Rivarolo un borsello contenente una notevole somma di denaro, assegni vari, un orologio di argento ed altri oggetti di valore, Carlotta si premurava di consegnare il tutto al suo collega della stazione e rintracciare, sulla scorta dei documenti, il legittimo proprietario al quale recapitava il borsello rifiutando quanto gli sarebbe spettato per legge. Ci congratuliamo col Cav. Carlotta, il cui atto conferma antiche tradizioni che forse in ferrovia non sono ancora spente.

Tra gli studenti genovesi del Liceo Scientifico "Leonardo da Vinci" premiati ad Agrigento per uno studio su Pirandello, segnaliamo Maria Cristina Rossi, figlia del Segretario Superiore dott. Luciano dell'Ufficio Movimento. I ragazzi sono stati guidati nell'iniziativa dall'insegnante di lettere Clara Rubbi, figlia del Segretario Superiore a riposo Bruno, delicata scrittrice e studiosa di problemi letterari ed anche di parapsicologia. All'insegnante e alla allieva le nostre più vive congratulazioni.

Il Dott. Ing. Virgilio Mannucci è il nuovo Capo dell'Ufficio Movimento. Gli formuliamo, col benvenuto a Genova, i più fervidi auguri di buon lavoro.

Il Macchinista T. M. Armando Giorgi del Deposito Locomotive di Genova Rivarolo continua a mietere allori in campo letterario: dopo la Penna d'Oro di Ancona ha vinto recentemente il premio di poesia "Maschera d'argento Pulcinella Antonio Petito" di Genova con la lirica "Tu chiedi". Le nostre più vive congratulazioni.

La cicogna ha portato Andrea in casa del Segretario Maria Cristina Maretti del Deposito Locomotive di Genova Brignole. Felicitazioni vivissime.

Un saluto di commiato e auguri di ogni bene ai seguenti colleghi collocati a riposo: Mario Arditi e Ambrogio Berveglieri, entrambi Capi Stazione Sovrintendenti e partigiani combattenti, Mario Casanova Capo Stazione Superiore a Genova P.P., Giulio Graziano Capo Tecnico Sovrintendente del Posto M. C. di Sampierdarena, Alfonso Sementa Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria.

Sono mancati all'affetto dei loro cari Felice Buscaglia Capo Deposito P.V. Sovrintendente a riposo e Augusto Pedone Lauriel, Capo Reparto Lavori a Ventimiglia.

Alle due famiglie i sensi del nostro cordoglio.

Condoglianze sentite anche al Capo Deposito Sovrintendente Demetrio Falcone, all'Aiuto Macchinista Angelo Franco, al Segretario Superiore Elidio Gandolfi e al Capo Stazione Sovrintendente Vincenzo Turturro per la perdita dei loro congiunti.

Milano

Serafino De Fonzo, 94enne, dal 1947 Capo Gestione 1ª cl. a riposo, residente a Catania e padre del Capo Gestione Superiore Carlo, desidera far sapere che è diventato nonno, grazie alla nascita di Gianpaolo.

Nozze. Da Carimate ci riferiscono che Giuseppe Rizzuto si è sposato con la gentile signorina Maria, a Nocera Torinese. I colleghi augurano ad entrambi un lungo e sereno matrimonio.

Laurea. Marco Mercenari, figlio del Segr. Sup. Sandro, dell'Ufficio Movimento, si è laureato in Chimica Industriale. Congratulazioni.

Gabriele Sivocci, alpino di leva del Battaglione Gardena, figlio del Segretario a r.

Giuseppe, ha compiuto, in coppia con un ufficiale, la scalata di una nuova via nelle Dolomiti orientali del gruppo Rondoi-Baranci, superando difficoltà di 3. e 4. grado. Complimenti.

Lutti. Sono recentemente scomparsi il Deviatore Battista Verga, della stazione di Carimate, il Geom. Giordano Secchi, dell'Ufficio Lavori, l'Ing. Maurizio Navarretti, Direttore Comp. a riposo, Angelo Ballabio Capo t.co a riposo. Alle famiglie sentite condoglianze.

Napoli

Lauree. Maria Loredana Sorgetti, figlia del Segr. Tec. Sup. 1ª classe a r. Enrico, si è laureata con brillante votazione in Scienze Biologiche; Antonio Dramis, figlio del Capo Treno a r. Vincenzo, si è laureato in Medicina e Chirurgia. Congratulazioni vivissime.

Nascite. Diego è nato a Giovanna Ardito, moglie del Segr. Tec. dell'Ufficio Lavori Angelo Pietro Lazzaro. Bruno è nato a Maria Russo, consorte dell'Assist. di Staz. di Napoli C.le Alfonso Giancola. Anna è nata a Rosaria Romano, moglie del Segr. Tec. dell'Ufficio Lavori Luigi Imparato. Armando è nato ad Agnese Cuorvo, consorte del Segr. Antonio De Sio, dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna. Raffaella è nata ad Anna Pescapè, moglie del Segr. Tec. Sup. dell'Uff. Lav. Leone Marino. Davide è nato a Maria Rosaria Formisano, consorte dell'Assist. Capo di Napoli Sm.to Michele Manzo. Elena è nata a Rita Ascinti, moglie del Segr. Tec. dell'Uff. Lav. Gaetano Giliberti. Enza è nata a Rosalia Di Napoli, consorte dell'Autista dell'Uff. Lav. Gigino Nigriello. Felicitazioni.

Commiati. Dopo un'intera vita spesa al servizio della Azienda è stato collocato a riposo il Capo Tec. Sup. Alfredo Bonanni, dirigente del 13⁰ Tronco Lavori di Isernia, al quale i colleghi e gli amici hanno offerto un bellissimo dono-ricordo.

Hanno anche lasciato il servizio: il Segr. Sup. 1ª cl. Ugo Teissère, dell'Ufficio Amm.vo del D.L. di Salerno; l'Appl. Tec. dell'Ufficio Lavori Antonio Fioretto; il C. Staz. Sovr. Raffaele Pepe, della Stazione di Pontecagnano; il Commesso Capo Pasquale Salerno, dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna; gli Op. Spec.ti Aldo Notamo ("o curt") e Raffaele Abete, dell'Officina Lavori Compartimentale; l'Appl. Capo dell'Ufficio Collaudi Lindo De Angelis; il Segr. Sup. dell'Uff. I.E. Adelaide Le Pere D'Antonio; il Guard. di 1ª cl. Esterina Misischia Longhi, del 14⁰ Tr. Lav. di Boiano ed il Guard. Rubina Vignola Guarino, del 32⁰ Tronco Lav. di Nola. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza. Molti cordiali auguri anche a tutti i colleghi che al 1⁰ gennaio '79 sono stati collocati a riposo in base alla nota Legge per gli ex-combattenti.

Lutti. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari Pasquale Ferone, Op. Qual. della Zona 11.4 I.E. di Aversa, e Nicola Maiorano, Manovale della stazione di Napoli C.le. Ai familiari i sensi della nostra affettuosa solidarietà.

Le nostre più sentite condoglianze anche all'Appl. dell'Uff. Lavori Teresa Mottola, all'Op. Qual. della Zona I.E. di Campobasso Vincenzo Fagnano ed al Macch. del D.L. della stessa città Nicola Vanni, i quali hanno recentemente perduto il papà.

L' Associazione volontari italiani del sangue di Salerno, nel corso di una bella

manifestazione svoltasi, alla presenza di numerose personalità, ha proceduto alla premiazione dei Soci particolarmente distintisi per l' elevato numero delle donazioni effettuate. Riteniamo doveroso segnalare che numerosissimi sono stati i ferrovieri degli Impianti di Salerno che hanno ottenuto un riconoscimento per la lodevole e disinteressata attività da essi svolta a beneficio della collettività.

Palermo

Onorificenze. Il Segretario Superiore di 1ª classe dott. Giovanni Quagliano, dell'Ufficio Materiale e Trazione, ed il Macchinista Angelo Tamburello, del Deposito Locomotive di Palermo, sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere dell' Ordine al Merito della R.I. Complimenti.

Laurea. Col massimo dei voti si è brillantemente laureata in Matematica la gentile signorina Maria Ausilia Nicosia, figlia dell'Aiuto Macchinista a riposo Diego, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Caltanissetta.

Cicogna express per Elisa Insinga, del Segretario Sebastiano, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale; per Loredana Vigile, del Capo Gestione Salvatore, della stazione di Bicocca; per Giovanni Tumminello, nipote del Gestore di 1ª classe Antonino Randazzo, della Fermata di Campobello di Mazara.

Fiori d'arancio per la gentile signorina Caterina Priolo, figlia del Primo Dirigente a riposo dott. Lorenzo, già in servizio presso l'Ufficio Impianti Elettrici, che ha contratto matrimonio con il dott. Gioacchino Lo Vecchio.

Nuovo Market. Con l'intervento del Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, e di Autorità cittadine è stato inaugurato nei locali della stazione di Palermo Notarbartolo un nuovo market per la vendita ai ferrovieri di generi di prima necessità.

Il market, secondo le intenzioni dei fondatori, con alla testa il collega Franco Contorno, si prefigge di praticare prezzi notevolmente vantaggiosi.

Esoneri. In occasione del collocamento a riposo sono stati festeggiati da superiori e colleghi: il Segretario Tecnico Superiore Cav. Uff. Piero Pace, dell'Ufficio Impianti Elettrici, il Capo Deposito Sovr. Angelo Milazzo, i Macchinisti Santo Ditta e Salvatore Palano, gli Aiuto Macchinisti Salvatore Susino e Vincenzo Grillo, tutti del Deposito Locomotive di Catania; i Macchinisti Fabrizio Longo, Giuseppe Lo Bue, Giacomo Ferrara, Francesco Schilaci, Achille Conigliaro, Giuseppe Randazzo, Agostino Castronovo e gli Aiuto Macchinisti F. Paolo Lucchese, Francesco Lupo e Angelo Pizzo del Deposito Locomotive di Palermo; il Capo Treno Giovanni Abbatti-

sta, del Deposito Personale Viaggiante di Modica.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze al Capo Stazione Sovrintendente Andrea Gagliardo, della Dirigenza Centrale di Palermo, ed al Macchinista Giuseppe Gagliardo, del Deposito Locomotive di Caltanissetta, per la morte del caro fratello Paolo; ai familiari del Capo Treno Giovanni Iacono, del D.P.V. di Agrigento, al Capo Tecnico Superiore Silvio Visconti, Capo Reparto Compartimentale Sottostazioni Elettriche dell'Ufficio I.E., per la morte del padre, Deviatore a riposo, Remo; ed all'Ass. Capo di stazione Francesco Midiri, della stazione di Venetico, per la morte del caro papà.

Reggio Cal.

Primo piano dedicato a Mariano Santoro, Applicato Capo dello UPC che ha lasciato l'Azienda. Arrivederci ed auguri, amico Mariano!...

Cicogna-express. Salvatore Ruggiero, Segretario presso l'Ufficio Materiale e Trazione, e la consorte Maria Minutolo annunciano con gioia l'arrivo di Miriam, secondogenita che farà compagnia al fratellino Giuseppe.

La signora Angela Marra ha dato alla luce Giuseppe Natale, figlio del Commesso dell'UPC Francesco Furfari.

Auguri anche al Capo Stazione Pietro Paradiso, in servizio a Policoro Tursi, per l'arrivo di Caterina, avuta in regalo dalla moglie Anna.

Annarita ed Antonio: ecco due gemellini per la gioia del collega Pietro Di Lascio (Manovale a Sapri) e la gentile consorte Carmela Pensardi.

Il Capo Tecnico Sovrintendente a riposo Giuseppe Parlongo è diventato nonno: il figlio dott. Saverio ha avuto dalla moglie Isa Nava una bambina che è stata chiamata Giovanna. Auguri.

Laurea. Soltanto adesso abbiamo saputo che nel settembre scorso si è laureato in Scienze Naturali l'amico Domenico Basile, Applicato Capo dell'Ufficio Movimento. Auguri vivissimi, anche se in ritardo.

La signorina Anna Elena Sergi, figlia del Segretario Superiore di prima classe a riposo Carmelo, si è laureata in Lingue e Letteratura straniere.

Vito D'Agostino, figlio dell'Operaio Specializzato IE a riposo, ha concluso il ciclo di studi conseguendo la laurea in Medicina e Chirurgia.

Il Deviatore a riposo Vito Femminella ha gioito per la laurea in Ingegneria Elettronica conseguita a Napoli dal figlio Vincenzo.

A tutti i neo-dottori ed ai loro cari gli auguri di "Voci".

Fiori d'arancio. Hanno coronato il loro sogno d'amore i colleghi Renzo Mafrici, Assistente di stazione a Lamezia Terme, e Maria Flora Mellino, Segretaria dell'UPC. Alla nuova coppia gli auguri di "Voci".

Roma

Binario X. Presso l'Università de L'Aquila si è laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode Arcangelo

Fraioli, figlio del Capo Staz. Sovrint. Armando, Titolare della Stazione di Roccasecca.

Presso l'Università degli Studi di Roma, si è anche laureato in Medicina e Chirurgia con votazione di 110 e lode, il giovane Italo Stroppa, figlio del Segret. Sup. Elvasio, dell'Ufficio Ragioneria di Roma.

Col massimo dei voti, la lode ed il plauso della Commissione si è infine laureata in Matematica Laura Borgia, figlia del Capo Staz. Sovr. Manlio, Titolare della Stazione di Roma Trastevere.

Ai tre neo-laureati i migliori auguri di "Voci".

I nostri lutti. Nell'atto sublime di portare soccorso ad un collega colto da malore, il Capo Stazione Pasquale Roviello, di recente trasferito a Roma Termini da Pediglione, veniva investito da un'auto e decedeva poco dopo.

Ai famigliari così duramente colpiti, la solidarietà ed il cordoglio per la perdita del caro collega Pasquale.

A soli 60 anni è deceduta Antonia Cicchitelli, moglie del C. Stazione Superiore a riposo Angelo Pensa, già Dirigente dell'Ufficio Veicoli di Roma T/ni e nostro valido ed apprezzato collaboratore. All'amico Angelo le condoglianze più sentite.

E' venuta a mancare all'affetto dei suoi cari anche la signora Elena Caputo, affettuosa e amata mamma del Capo Stazione Antonio Papa, in servizio presso il Parco Prenestino, a cui a nome degli amici e colleghi esprimiamo le più sentite condoglianze.

Con poco meno di 38 anni di servizio effettivo, è andato in pensione il Capo Gest. Sovr. Alberto Andreozzi, Dirigente dell'Ufficio Bagagli Partenze di Roma T/ni. A stringergli la mano e a fargli gli auguri, si sono dati appuntamento i tanti amici che nei lunghi anni di lavoro ne hanno potuto apprezzare le ottime qualità umane e di dirigente.

Cambio della guardia alla dirigenza del 36° Tronco Lavori di Roccasecca.

Al Capo Tecnico Salvatore Mantua, collocato a riposo per la legge 336, ha dato il cambio il giovane C. Tecnico Giuseppe Fraioli, proveniente dal Tronco Lavori di Roma Tiburtina. Al neopensionato l'augurio di lunga e serena quiescenza, al nuovo arrivato, quello di buon lavoro.

E' nata Simona, prima nipotina di Carmelo Signorello, Conduttore del Deposito Personale Viaggiante di Roma Termini. Alla piccola, ai genitori e al nonno i migliori auguri di "Voci".

Roma SERVIZI

APPROVVIGIONAMENTI

Onorificenze. I colleghi Dr. Felice Sette, Segretario Sup. di 1ª classe, e Dr. Giuseppe Crifò, Segretario Sup., sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni.

Esodi. Salutati con affetto da tutti i colleghi hanno lasciato il servizio i Segretari Superiori di 1ª classe Pietro Adua e il Dr. Guido Gentile. Auguri di "Voci" per una lunga e felice quiescenza.

E' andato in quiescenza anche Guglielmo Pierfederici, Segretario Superiore, da 30 anni agli acquisti di materiali per apparati centrali A.C. elettrici.

Al caro amico Guglielmo i più cordiali auguri di lunga e serena quiescenza dalla redazione di "Voci".

Lutti. Profondo cordoglio ha suscitato l'improvvisa morte del Commesso Dino De Caroli. Ai congiunti formuliamo le più sentite condoglianze.

COMMERCIALE

Nascite. La casa del Dottor Giovanni Gelosi è stata allietata dalla nascita di una bellissima bambina alla quale è stato imposto il nome Livia.

Alla piccola e ai genitori vivissimi auguri.

E' arrivato per la gioia dei genitori, Omar, figlio del collega Giuseppe Chiarello.

Al neonato e ai felicissimi genitori i più vivi auguri di "Voci".

Lutti. Le nostre sentite condoglianze al Dottor Giovanni Vassallo, Dirgente Generale, per la morte della madre Signora Emanuela.

MOVIMENTO

Quiescenza. Cordiali auguri per il suo collocamento a riposo alla signora Mondina De Santis ved. Cona.

Lutto. E' recentemente deceduto Giuseppe Carletti,

CS a riposo, che ha fatto parte per molti anni del gruppo dei Capi Stazione Informatori di questa sede centrale. Profonde condoglianze alla moglie, signora Elena ed ai figli Carla e dr. Carlo Alberto.

RAGIONERIA

Nuovi arrivi. Sono stati assegnati, in questi giorni, al Servizio Ragioneria, alcuni nuovi Ispettori vincitori dell'ultimo concorso esterno. Sono i Sigg. Dr. Vincenzo Fragolino, Dr. Gaetano Vinciguerra, Dr. Giuseppe Ballarò, Dr. Flavio Fachinetti, D.ssa Dora Primerano, Dr. Giuseppe Alati. A tutti le più vive congratulazioni ed un cordiale augurio di buon lavoro.

Cicogna express. E' nato Antonio al Segretario Maria Grazia Pennazzi della sede centrale e Francesca al Segretario dell'Ufficio Ragioneria D. G. Luciana Spila. Ai genitori e ai cari bambini i nostri migliori auguri.

Lutti. Condoglianze sincere all'amico Franco Cerutti, Segretario della sede centrale, che, di recente, ha perduto il padre.

ISTITUTO SPERIMENTALE

E' improvvisamente scomparso il papà dell'Applicato Gastone Andreoli. Al caro amico e collega le più sentite condoglianze.

E' nato Fabio, primogenito del collega Osvaldo Consiglio. Al neonato, alla mamma Lucia ed al nostro caro collega i migliori auguri di ogni bene.

Fiocco rosa in casa dell' Ing. Claudio Moretti, Capo Sezione Aggiunto di Roma Smistamento.

Al collega, alla signora Patrizia ed alla piccola Arianna i più cari auguri d'ogni felicità.

ISPETTORATO P.S.

E' recentemente deceduto Tomaso Ventura, ex Aiuto Macchinista. Al figlio, Luigi Ventura, Maresciallo in servizio all'Ispettorato generale di P.S. presso il Ministero dei Trasporti, le nostre più sentite condoglianze.

Torino

Esodi. Si sono recentemente svolte cerimonie di commiato in vari impianti del Compartimento, per salutare dei colleghi che hanno da poco lasciato il servizio: dal D.P.V. di Cuneo i C. Tr. Alberto Bertone, Alberto Bo-

rello, Angelo Dutto, Marco Ferraro e Sergio Ghirardo nonché i Cond. Angelo Malfatti ed Alessandro Ruggeri; dalla Sq. Rialzo di Alessandria il Segr. Sup. Edoardo Carletto; da Borgo S. Dalmazzo il Titolare C. S. Sup. Carmine Cioce; dal 4° Riparto C.T. di Cuneo il reggente C. G. Sovr. Sergio Bottino ed il C. G. Sup. Ezio Balestra; da Alessandria C.le il Dev.re C. Felice Peracchio; dal D.L. di Cuneo l'AM. TM Pierino Perrone; dalla stazione di Cuneo l'Aus. Felice Barbero, il C. G. Sovr. titolare della biglietteria Vincenzo Fortunato, il 1° Manovr. Costanzo Lerda e l'Assist. C. Attilio Turro; da Cuneo Gesso il Titolare C. S. Sup. Francesco Nurisio. A tutti questi neo-pensionati i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nuziale per il Segr. Ivana Pozzo, del Reparto Ragioneria O.G.R., con il Rag. Orlando Camatel, già in servizio presso lo stesso impianto, e per il Manovale Franco Lucchiaro, di Alessandria C.le, con la Sig.na Giuseppina Amelotti; ai novelli sposi ogni bene e tanta felicità.

Cicogna express. All'O.G. R. M. Teresa all'Op. q. Giovanni Colì e Fabio all'Op. sp. Michele Ricupido; al D. L. di Cuneo Daniele all'A.M. Michele Carletto e Diego all'A.M. Secondo Beccaria; a Saint Pierre Federico al Gestore Giuseppe Di Tommaso. Felicitazioni ai genitori ed auguri ai piccoli.

Lutti. In attività di servizio è deceduto il C.S. Sup. Giuseppe Runco di Alessandria C.le; alla vedova ed alla figlia i sensi del nostro più profondo cordoglio. In pensione sono scomparsi i C. Tr. Gio-Batta Chiapello, Stefano Longo e Giacomo Rosso del D.P.V. di Cuneo nonché il C.D. Sovr. Cav. Dante Tolomelli, già titolare della Rimessa Locomotive di Chivasso; alle Famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad altri colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: il Cav. di Vittorio Veneto Giuseppe Damiano, padre del Segr. Sup. Rag. Ferdinando Brucoli, Capo dell'11° Rep. Ragioneria; la madre dell'ex C.T. Antonio Granatelli, attuale Presidente del D.L.F. di Chivasso; il Cav. Aspromonte padre del Segr. Sup. 1ª cl. dott. Ennio Damilano, Capo del Rep. Contratti dell'Uff. Movimento; al D.P.V. di Cuneo il padre del CPV Sup. Osvaldo Calvano, Titolare dell'impianto, la moglie del Cond. Michele Marchisio, la madre del Cond. Angelo Malfatti ed i padri dei C. Tr. Oreste Marchiani e Carlo Pepino; ad Alessandria C.le il padre del Manovr. Bruno Nanetto e le madri del 1° Dev. Giancarlo Brazzo e del C.G. Sup. Andrea Visconti; al D.L. di Cuneo il figlioletto unigenito di 14 mesi Maurizio del Segr. Pier Franco Dalmasso ed il padre Pietro del Macch. Pietro Garelli.

Trieste

Ha preso servizio presso l'Ufficio Personale Compartimentale il dr. Guido Cardamone, vincitore del recente concorso pubblico a 18 posti di Ispettore. Al dr. Cardamone, il quale ha assunto la Dirigenza della 2ª Sezione dell'

U.P.C., i colleghi e "Voci" porgono l'augurio di una brillante carriera.

Il Segret. Tecn. Sup. di 1ª cl. geom. Mariano Vallone, del locale Ufficio Materiale e Trazione, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della R.I. Complimenti.

Cicogna express. Sono nati: Chiara al Segret. Tecn. dell'Ufficio I.E. Giannino Basi; Francesca all'Ass. Capo della Stazione di Udine Flaviano Iacuzzi; Stefano al Manovale della Stazione di Rubbia S.M. Claudio Libri; Massimo all'Oper. Qual. della Sq. R. di Udine Pierino Zat.

Ai genitori e ai bambini tante felicitazioni ed auguri.

Sentite condoglianze all' Applicato R.S.E. dell'Ufficio Commerciale e del Traffico Libero Cavini per la morte del caro fratello Emilio ed al Segret. Sup. 1ª cl. Ivo Ciancetti per la morte del padre.

Si è brillantemente laureata in Scienze Economico-Marittime, presso l'Istituto Universitario Navale di Napoli, il Segretario dell'Ufficio Ragioneria Giulia De Falco.

Sono stati collocati in quiescenza il Segret. Sup. R.S.E. cap. Mario Vanzetto, Cassiere dell'Ufficio Ragioneria; l'Appl. Capo Umberto Caruzzi del Reparto Materie d'inventario dell'Ufficio Movimento; il Segret. Tecn. Sup. geom. Aldo Cecchetti, Capo del Reparto Revisione Prezzi del locale Ufficio Lavori, il Segret. Tecn. Roberto Fanin dell'Ufficio Lavori; l' Appl. Tecn. Capo Bruno di Clemente dell'Ufficio I.E.; il Segret. Tecn. Sup. di 1ª cl. Ivo Ciancetti, Capo del Reparto 23 dell'Ufficio I.E. il Capo Staz. Sovr. Galliano Tramonti, Titolare della stazione di Cervignano del Friuli; il Tecnico I.E. della Zona I.E. di Cervignano Severino Sanvidotto; l'Oper. Spec. della Zona 13.2, di Redipuglia Giuseppe Spada; l'Oper. Spec. della Zona I.E. 15.3 di Moggio Luigi Merlini; il Tecnico I.E. della Zona 43.1 di Trieste C.le Luigi De Luca; l'Oper. Spec. della Zona 14.1 di Portogruaro Lorenzo Briga; il Capo Tecn. Sovr. Nello Compagnone; Capo del Reparto 14.E di Portogruaro; il Capo Tecn. Sup. Walter Toccaceli, Capo della Zona I.E. 14.2 di S. Giorgio di Nogaro; l'Oper. Qual. della Zona I.E. 43.2 di Udine Giampaolo Patat; l'Oper. Spec. Armam. Lino Viati del 6° Tr. Linea di Portogruaro; il Verificatore Mario Zuccolo della Sq. R. di Udine. Ai cari colleghi giungano, da parte degli amici e di "Voci" gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Il Dr. Giuseppe Luzzi, per i suoi numerosi e importanti impegni di lavoro, lascia da questo numero l'incarico di redattore compartimentale di Venezia, da lui assolto per anni con impegno e intelligenza.

All'amico Luzzi, "Voci" rivolge i più cordiali ringraziamenti per tutto quello che ha fatto e spera di poter contare ancora sulla sua proficua collaborazione.

Nuovo redattore compartimentale è la Dott.ssa Laura Facchinelli (tel. 3527) a cui rivolgiamo i più fraterni auguri di buon lavoro.

Verona

Il maestro Remo Manica, direttore del nostro complesso corale "Bianche Zime" di Rovereto, ha guidato recentemente i suoi coristi in una tournée fino a Stoccarda.

L'invito era pervenuto dal Circolo "Trentini nel Mondo" forte di oltre quattrocento associati in quella località. Per tre giorni la tradizione corale roveretana è stata esaltata attraverso l'esecuzione di oltre venticinque canzoni di montagna. Con l'occasione ricordiamo ai lettori che il "Bianche Zime" ha inciso il suo primo disco con un vastissimo repertorio di canti alpini e di montagna. Il disco viene posto in vendita a L. 4.500 e coloro che sono interessati possono rivolgersi alla Sezione DLF di giurisdizione.

Polo Nord. Lo scorso anno, un appassionato di montagna, il vicentino Macchinista Giampietro Ceccato, in servizio a Verona nelle funzioni di Capo Deposito, ha tentato di ripetere l'impresa guidata da Casari e patrocinata dall'ANA di Milano, per raggiungere la "tenda rossa" del Gen. Nobile al Polo Nord. A causa del maltempo la spedizione non

ha potuto avvicinare il luogo della tragedia del dirigibile "Italia". Nell'occasione i protagonisti hanno posato una targa offerta da Paolo VI a ricordo dell'impresa del Generale Nobile, il quale prima di coprire il ruolo di Ufficiale dell' Aeronautica, era stato Ingegnere Ferroviario FS a Napoli. All'amico Ceccato che ritenterà l'impresa l'augurio di giungere indenne alla famosa isola di Foni con il bel tempo.

Esperanto. E' ripresa a Verona l'attività del Gruppo Esperantista con l'organizzazione di un corso di lingua internazionale tenuto dal collega Gino Corso. Il programma previsto è nella giornata di mercoledì dalle ore 20.45 alle ore 22.15 presso la sede DLF di via XX Settembre. Segretario e Vicesegretario del Gruppo sono stati designati i colleghi Luigi Maschi e Renzo Zanardi. Auspichiamo un buon numero di allievi ricordando che nel corrente anno sono state programmate numerose manifestazioni a carattere internazionale.

Fotocineamatori. Una serata di proiezioni diapositive su "Spedizioni in Nepal" ha avuto un notevole successo a Verona. Con la collaborazione del "Cesare Battisti", il Gruppo Fotocineamatori di Verona, coordinati dal collega Dionisio Todeschi, ha offerto ai ferrovieri una particolareggiata visione degli angoli più suggestivi, storici e folcloristici di quel lontano paese.

Miniquadro. L'iniziativa (la prima) di un concorso compartimentale del "Miniquadro", organizzato dal Gruppo Pittori del DLF di Verona, ha ottenuto una vasta partecipazione di appassionati di arte pittorica con oltre cinquanta opere esposte nella sala di rappresentanza della stazione di Verona PN. La giuria, dopo un attento esame ha così deciso: 1° (ex aequo) Antonio Bassetto di Vicenza - Luisa Mascalzoni di Verona e Lionello Bonomo di Verona - 2° Giuseppe Martibi di Verona - 3° Lino Sbabo di Verona - 4° Bruno Ferrigolo di Verona - 5° Luigi Raccanelli di Verona. Segnalati: Santino Zurma di Verona - Giuseppe Frizzo di Bolzano - Carla Michelotti e Renzo Cobel di Verona.

Commiato. Il Cav. Guido Paulon, Capo Tecn. Sup. I.E. ha recentemente lasciato la Azienda dopo un lungo servizio in varie località del Compartimento. I colleghi tutti, per salutarlo, hanno organizzato un ottimo pranzo di commiato e al brindisi non è mancata la targa ricordo e una medaglia in metallo nobile. Da parte di tutti, gli auguri migliori per una lunga e serena quiescenza.

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

L'interno di un antico vagone postale e, sotto, un'immagine che ricorda la disavventura capitata nel 1869 ad alcuni viaggiatori sulla linea del Pacifico.

Un viaggio sulla ferrovia del Pacifico

BENCHE' quasi universalmente la correttezza e il senso del dovere dei ferrovieri siano considerati una tradizione, sembra che sulle linee dell' ovest degli Stati Uniti, a metà dell' ottocento, il comportamento del personale fosse spesso improntato più allo spirito del selvaggio west che ai doveri di un pubblico ufficiale. Dal Courrier des Etats Unis del 12 febbraio 1869, riportiamo questa incredibile, e, per certi versi, anche divertente corrispondenza:

« Parecchi cittadini della California si lamentano vivamente dei trattamenti incredibili di cui furono vittime durante un recente viaggio sulla linea del Pacifico. Senza plausibile motivo vennero trattenuti dieci giorni in una stazione, e vi sarebbero ancora se non avessero tenuto un meeting d'indignazione, e non avessero fatto conoscere telegraficamente al Comitato della Compagnia a Washington la loro condizione. Allora soltanto gli impiegati si sono decisi di proseguire il viaggio; ma i viaggiatori furono bentosto costretti ad armarsi di badili per sgomberare il terreno. In un certo sito essi tolsero la neve sopra un'estensione di mille piedi; ma finito questo lavoro, ne furono ben male ricompensati, perché essendosi ubriacati gli impiegati, il macchinista si trovò a non avere vapore sufficiente per superare lo spazio che le braccia dei viaggiatori avevano reso libero, e quindi furono costretti nuovamente a fermarsi. L'impedimento durava ormai da due mesi e nulla dimostrava che potesse presto cessare, quando una cinquantina di viaggiatori, perduta la pazienza, si decisero a recarsi a piedi a Fort Laramie, ad una distanza di 90 miglia, che essi impiegarono quattro giorni per attraversare in mezzo a mille stenti e a privazioni senza numero.

Da Fort-Laramie i viaggiatori sono potuti arrivare ad Omaha senza nuovo altro ritardo. Essi aggiungono che durante le soste, imputabili quasi sempre alla negligenza degli impiegati, questi non erano d'altro preoccupati che di vendere al più caro prezzo possibile agli sventurati viaggiatori i viveri indispensabili alla loro sussistenza. Questo è in succinto il racconto dell'odissea di quei signori che per lungo tempo non si lasceranno più cogliere a viaggiare d'inverno sulla ferrovia del Pacifico. Allorché i medesimi abbandonarono il treno, nella neve per dirigersi a piedi verso Fort-Laramie, duecento persone almeno rimanevano nel convoglio. Non si ebbe di poi nessuna nuova sul conto loro e non è impossibile che il loro viaggio non si prolunghi fino ai primi giorni dell'estate ».

Spedizione postale "persone vive"

SINO al febbraio del 1952, in virtù di una disposizione risalente al 1905, era possibile spedire per posta in tutto il territorio della Gran Bretagna « persone vive ». Approfittando, infatti, di un articolo del Regolamento delle Reali Poste Britanniche, ogni cittadino poteva recarsi al più vicino ufficio postale per "farsi spedire" alla destinazione desiderata. Una volta che la persona da spedire fosse munita del regolare timbro di distribuzione, il postino era tenuto a recapitarla all'indirizzo indicato, suonando — precisava il regolamento — per due volte il campanello della porta. Anche se questa modalità di spedizione era generalmente ignorata, tuttavia vi furono diversi casi di persone che trovandosi in località mal servite dai mezzi di comunicazione ritennero più conveniente spedirsi per posta per riguadagnare il proprio domicilio. Un caso abbastanza clamoroso fu quello di un signore il quale, nel 1940, si fece trasportare per posta per fare lo sgambetto all'esercito britannico: egli si trovava in vacanza a Guernesey quando fu improvvisamente costretto a rientrare a Londra con la massima urgenza. Con vivo disappunto, però, scoprì che tutti i posti dell'unico battello in partenza erano occupati da soldati che godevano della priorità di trasporto rispetto ai civili. Ma il nostro amico, per sua fortuna, conosceva perfettamente il regolamento postale, compreso il punto in cui veniva stabilita la priorità del trasporto postale rispetto al trasporto dei militari; si recò rapidamente al palazzo delle poste, si fece affrancare e timbrare e poco dopo, con efficienza tutta britannica, un postino lo caricava a bordo del battello in partenza. Il primo caso di questo tipo di spedizione che si ricordi sembra sia stato quello di una donna che si presentò allo sportello per spedire un bambino. Benché gli impiegati avessero tentato di tutto per rifiutare l'insolito pacco frignante, alla fine la donna, regolamento alla mano, poté avvalersi del suo diritto. Ma il caso che fece tanto scalpore da essere riportato da tutti i giornali fu quello di un uomo politico dell'opposizione che si fece recapitare come collo postale alla residenza di Neville Chamberlain, Primo Ministro del Governo di Sua Maestà; il famoso statista (quello del Patto di Monaco, per intenderci) si mostrò, sulle prime, seccatissimo per questa paradossale circostanza ma si levò ben presto d'impaccio invocando, a sua volta, un altro artiçolo del medesimo regolamento secondo il quale non poteva essere fatto obbligo a nessuno di accettare i recapiti effettuati dalle Poste Reali.

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXII - N. 3 - MARZO 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

Col nuovo terminal di Rogoredo avanza

IL TRASPORTO INTERMODALE

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 3 Marzo 1979

in questo numero

4 Il nuovo "Terminal FS" di Rogoredo

Con l'inaugurazione del moderno impianto, a Milano entra in funzione uno dei più grandi centri europei per lo smistamento del traffico containerizzato. La cronaca dell'avvenimento e la sintesi dell'intervento pronunciato nell'occasione dal Direttore del Servizio Commerciale FS.

8 Terra chiama treno

In funzione da Aprile il collegamento telefonico terra-treno sulla linea Roma-Napoli. La cronaca della presentazione ufficiale del sistema, avvenuta sul tratto Roma-Formia

12 Ferrovie oggi e domani

A San Remo proclamati i vincitori della 5ª edizione dell'importante premio giornalistico organizzato dalla nostra Azienda in collaborazione con la Federazione Nazionale della Stampa

15 Il programma integrativo

Si conclude con la 3ª puntata una serie di articoli dedicati ai programmi di potenziamento, a breve e medio termine, delle strutture del trasporto ferroviario.

16 I "nuovi padroni" del vapore?

Il fenomeno della delinquenza sui treni ha ormai raggiunto dimensioni sempre più preoccupanti. La cronaca di una recente operazione compiuta dalla Polfer di Bologna per sventare una rapina

30 Da Sofija Tolstoj a Olga Ivinskaja: il cammino della speranza

Rievocando le esperienze di vita di tre donne vissute accanto a dei celebri scrittori, "Voci" vuole, anche quest'anno, ricordare l'anniversario dell'8 marzo, giornata dedicata alla donna

Il nuovo contratto 7 / Flash 13 / Dicono di noi 18 / Rubriche 19 / Binari nel mondo 27 / DLF 32 / Amici in pensione 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 42.

Associato all'USPI: USPI — Unione Stampa Periodica Italiana

L'On. Luigi Preti nuovo Ministro dei Trasporti

L'On. Luigi Preti, che è già stato Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile dal luglio 1973 al novembre 1974 in due successivi Governi, ha assunto la responsabilità del Dicastero dei Trasporti e della Marina Mercantile nell'attuale Governo.

L'On. Preti è nato il 23 ottobre 1914 a Ferrara e risiede a Bologna. Dottore in giurisprudenza e in lettere, avvocato, libero docente in Istituzioni di Diritto Pubblico presso l'Università di Ferrara. Il 2 giugno 1946 è eletto Deputato alla Costituente nella Circoscrizione di Bologna-Ferrara-Ravenna-Forlì. Confermato Deputato al Parlamento per il Partito Socialista Democratico Italiano nella stessa Circoscrizione in tutte le successive legislazioni. E' stato Sottosegretario al Tesoro per le pensioni di guerra dal 1954 al 1957. Nel 1958 fu per la prima volta nominato Ministro delle Finanze, Dicastero che tornò a dirigere anche in altri periodi (1968-1970). E' stato anche Ministro per il Commercio Estero, Ministro per la Riforma della Pubblica Amministrazione, Ministro per il Bilancio e la Programmazione Economica e Presidente della Commissione Bilancio e Partecipazioni Statali, e, fino al momento di assumere l'attuale incarico, è stato Presidente della Commissione Istruzione. E' autore di numerose pubblicazioni, che hanno sempre riscosso un grande successo di pubblico e di critica. "Voci della Rotaia" che nelle passate occasioni, ha avuto modo di apprezzare in particolare anche le doti umane dell'On. Preti, gli rivolge un cordiale "bentornato" e il fervido augurio di "buon lavoro". Un vivo ringraziamento e un cordiale saluto anche al Sen. Vittorino Colombo, che ha retto il nostro Dicastero in un anno particolarmente significativo per il trasporto ferroviario. "Voci", mentre porge, altresì, un sentito ringraziamento al Sen. Achille Accili, che ha lasciato il Dicastero, invia i propri auguri al nuovo Sottosegretario On. Giovanni Del Rio, e all'On. Costante Degan che è stato confermato nell'incarico.

lettere a "voci"

A proposito di S.M. La Bruna

Al Sig. Direttore di "Voci della Rotaia",

un paio di mesi fa, avemmo la fortuna... o meglio la sfortuna di avere una visita di componenti la redazione di "Voci della Rotaia". Noi, come componenti il Consiglio dei Delegati, ci dedicammo ad accompagnarli per l'Impianto nella maniera più leale ed amichevole, facendogli notare tutte le deficienze esistenti in Officina. Sono state scattate molte fotografie dal fotografo ufficiale del giornale, ed infine ci siamo salutati con l'augurio di fare scrivere sulle colonne di "Voci", la verità nuda e cruda, e i Sigg. redattori presero questo impegno.

Si aspettava l'uscita di questo numero speciale del giornale con gioia, e con un po' di ritardo è giunto. Ma sfogliando le pagine e leggendo attentamente, con grande stupore e meraviglia (senza tenere conto del malcontento generale del personale che ha protestato verso di noi energicamente) si è avuto la sensazione unanime che i colleghi corrispondenti tutto hanno scritto tranne quanto gli è stato da noi riferito.

La nostra è una considerazione umana, però vorremmo dire ai colleghi ferrovieri e nel contempo corrispondenti, che anche se sono stati chiamati a svolgere un compito che fa comodo solo all'Azienda non devono, secondo noi, dimenticare che il Giornalista dovrebbe scrivere e far pubblicare la verità, particolarmente poi quando i soldi per sostenere questo giornale, sono soldi

(segue a pag. 14)

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Patrizia Cimini, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Jole Lang, Biagio Cotrone, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

MANOSCRITTI E FOTOGRAFIE — ANCHE SE NON PUBBLICATI — NON SI RESTITUISCONO.

INAUGURATO IL NUOVO « TERMINAL FS » DI ROGOREDO

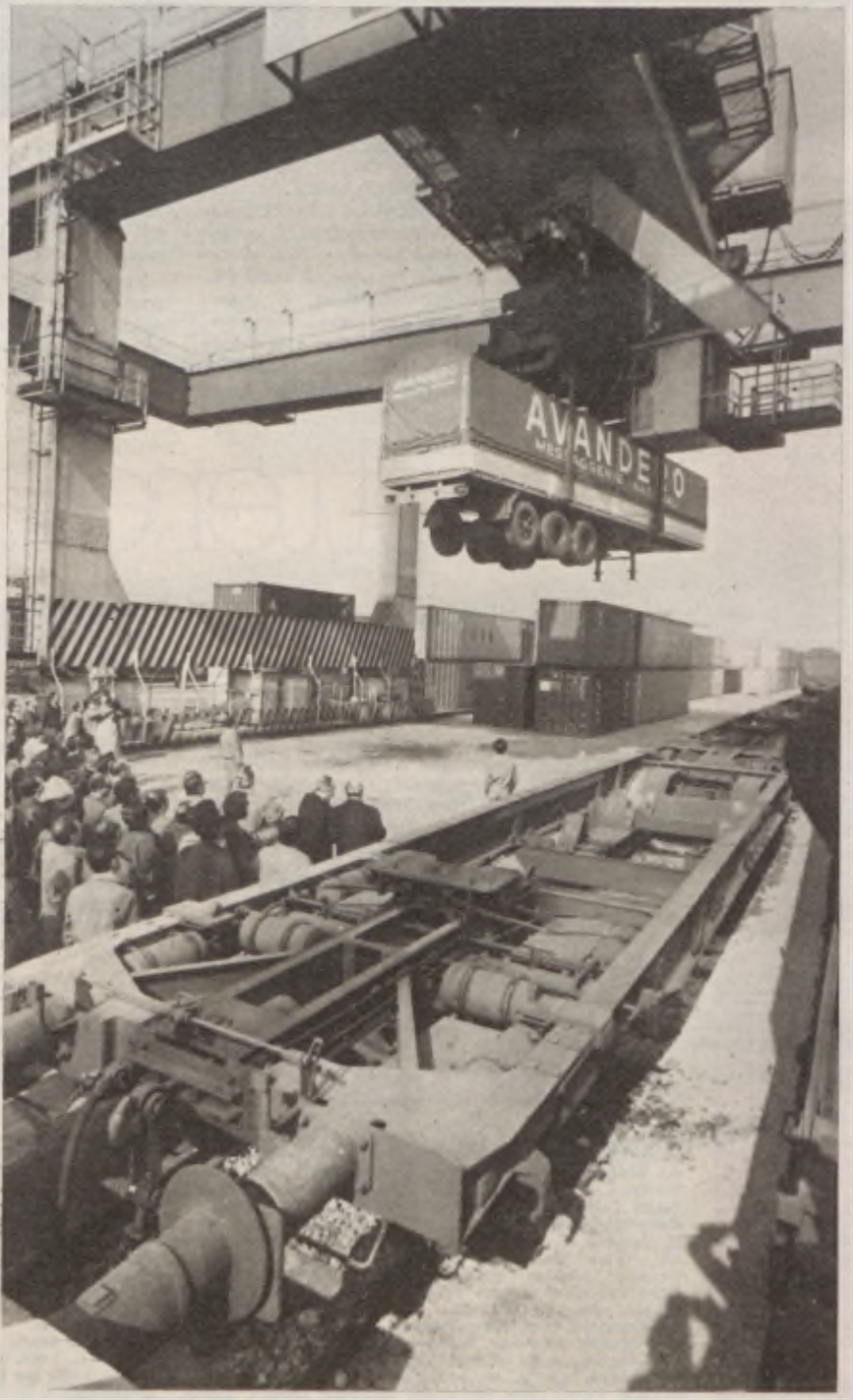
IL RUOLO DI MILANO NEI TRAFFICI INTERMODALI

LA MATTINA del 10 marzo, nel grande scalo di Milano Rogoredo, è stato ufficialmente inaugurato il nuovo "Terminal Intermodale FS", alla presenza di centinaia di Operatori italiani e stranieri del settore, Rappresentanti della nostra Azienda e delle Ferrovie estere, Dirigenti di Organismi specializzati come la Società Intercontainer e la Interfrigo, giornalisti ecc.

Prima della visita degli impianti, si è svolta nella sala presidenziale di Milano Centrale un'affollata conferenza stampa nel corso della quale è stato puntualizzato il ruolo e gli obiettivi del nuovo Terminal. Per la nostra Azienda, hanno parlato il Direttore Compartimentale di Milano, Ing. Sottile, che ha illustrato diverse questioni tecniche inerenti la nuova realizzazione, e il Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico, Dr. Ferretti, che ha svolto un'interessante relazione sulla politica del trasporto combinato, di cui a parte pubblichiamo un'ampia sintesi.

Nel corso del dibattito è anche intervenuto, per conto della Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL, il sindacalista Marciano, che ha sottolineato, tra l'altro, alcuni problemi relativi alla utilizzazione dei recenti finanziamenti accordati al Compartimento di Milano e altre questioni inerenti gli ambienti di lavoro e l'insufficienza del personale. Nella sua replica, l'Ing. Sottile ha sottolineato come, nonostante i limiti oggettivi esistenti, si stia efficacemente operando a livello compartimentale anche per quanto riguarda i problemi del personale e dell'organizzazione del lavoro.

LUIGI PAINA



Gli intervenuti alla cerimonia inaugurale del Terminal di Milano-Rogoredo, osservano la nuova gigantesca gru-portale all'opera

CON L'ENTRATA in funzione del nuovo Terminal intermodale, anche Milano viene inserita a pieno diritto tra i più grandi centri di traffico dell'Europa.

L'importante opera, recentemente inaugurata a Milano Rogoredo, pone ora la parola "fine" alla lunga fase preparatoria per passare definitivamente al piano operativo.

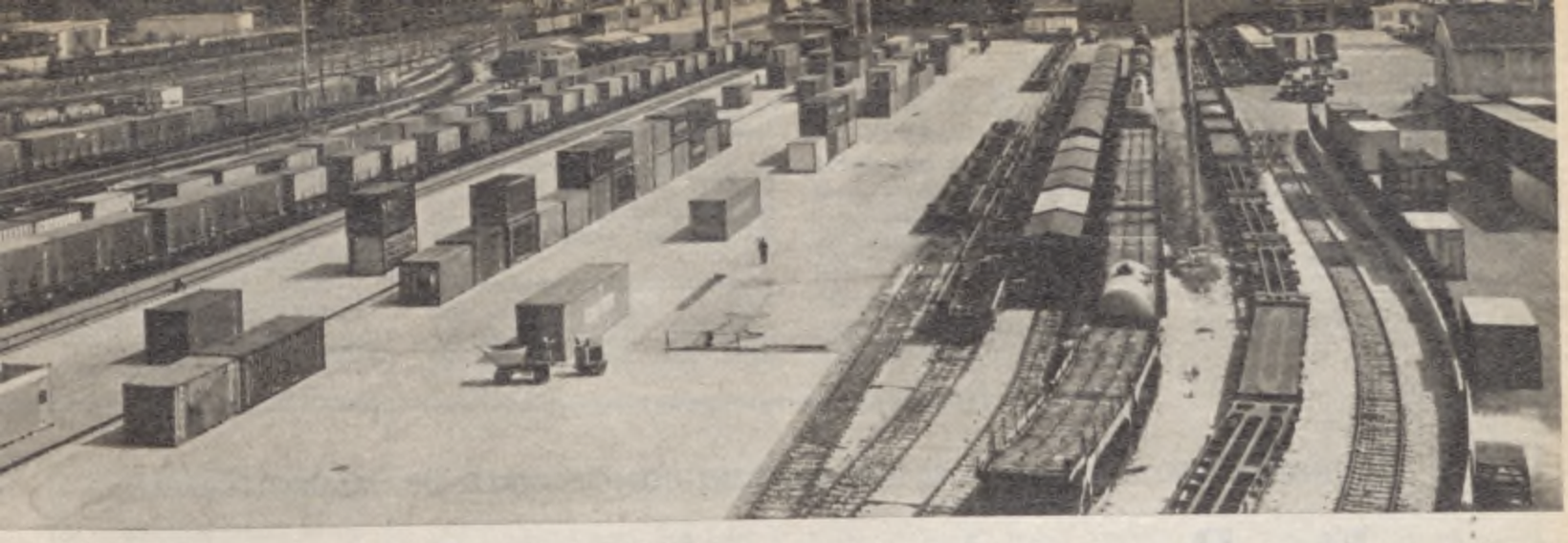
La mobilità accentuata delle merci, una caratteristica dei nostri tempi, non basta da sola a spiegare perché si rendano necessari terminali delle dimensioni di quello che serve ora l'area milanese, o di quelli in esercizio nel Nord europeo.

Un Terminal ha ragione di essere se con il suo uso si eliminano caos e sovrapposizioni nelle fasi di trasporto, si realizzano risparmi di tempo, economici e finanziari, si garantisce la sicurezza delle merci con l'eliminazione delle fasi di manipolazione.

A tal fine, complemento essenziale dei terminals sono i containers (contenitori) e i trasporti integrati, cioè più mezzi di trasporto, che, nel caso di Rogoredo, si qualificano in treni più mezzi su gomma. Il nuovo "porto" di Rogoredo per i trasporti strada-rotaia, corrisponde appieno a queste caratteristiche.

Il principio della razionale integrazione dei diversi modi di trasporto, riaffermato dalla Conferenza Nazionale dei Trasporti tenuta nell'ottobre scorso, quale processo indispensabile per conseguire una maggiore produttività globale, trova per il settore del traffico merci una delle più significative espressioni nella tecnica intermodale.

In attesa della realizzazione di un sistema di interporti, cioè di centri merci importanti nella armonizzazione di flussi di traffico sul territorio, la nostra Azienda ha da tempo realizzato un primo programma di terminali.



Un nuovo e più articolato programma per un importo di oltre 120 miliardi è stato ora incluso nel Piano integrativo ferroviario di investimenti, all'esame del Parlamento.

Il ruolo di Milano nei traffici intermodali, data la sua importanza commerciale e la sua posizione geografica, ha richiesto, fin dall'apparire dei primi containers, impianti specializzati. Già nel '67 a Milano furono attestati i primi treni completi "tutto containers". Il 12 luglio 1968 entrò in esercizio il Terminal containers di Milano Rogoredo, che assunse subito importanza europea, per il suo rilevante traffico.

L'impianto era dotato di una gru a portale a sei vie e di alcune autogru. Con tale attrezzatura e nonostante la limitata superficie a disposizione (18 mila mq), il Terminal ha fronteggiato traffici di oltre 50 mila containers, per un tonnellaggio di oltre 800 mila tonnellate, ponendosi ai primi posti nella graduatoria dei terminals ferroviari in Europa per quantità di traffico.

Posizione, questa, in linea con la quota di partecipazione delle FS al traffico internazionale di containers, che vede le nostre ferrovie al primo posto tra le 23 reti aderenti alla Società Intercontainer, col 42 per cento del totale dei containers carichi. Lo scorso anno, nonostante la nota crisi in atto, si è registrato rispetto al '77 un aumento del 16 per cento nel traffico containers nelle spedizioni nazionali e del 23 per cento in quelle internazionali. Nello stesso periodo, il traffico combinato strada-rotaia di camions, di semirimorchi e di carrozzerie intercambiabili in servizio internazionale è aumentato del 24 per cento, raggiungendo un milione e 320 mila tonnellate.

Il nuovo Terminal di Rogoredo, che incorpora ora complessivamente un'area di 70 mila metri quadri, è secondo in Italia solo a quello di Pomezia, che raggiunge i 120 mila metri quadrati, di cui 15 mila di capannoni con una capacità di stoccaggio di 5 mila quintali al giorno.

Un Terminal per containers di dimensioni analoghe, è utile qui ricordarlo, è previsto nella zona portuale di Livorno.

La località è stata individuata nella costruenda "darsena toscana", e la superficie necessaria è messa a disposizione dalle ferrovie, là dove è collocato il vecchio cantiere iniezioni legnami, nel bacino portuale.

Il nuovo Terminal di Rogoredo è dotato ora delle seguenti attrezzature:

— 1 gru a portale a 10 vie (6 corsie di deposito o circolazione e 4 binari); portata utile 40 ton-

Sopra, una panoramica del piazzale di cui è dotato il Terminal; accanto, un momento delle operazioni che si svolgono nello scalo; sotto, una fase della pesatura automatica, effettuata dalla nuova gru

nellate, con pesatura automatica abbinata all'operazione di sollevamento, spreader automatico per la movimentazione di containers di diverse dimensioni, dotato di pinze per la movimentazione verticale dei semirimorchi e delle casse amovibili.

— 1 gru a portale a 6 vie (4 corsie di deposito o circolazione e due binari; portata utile 30 tonnellate.

— 2 autogru in funzione ausiliaria ed integrativa; portata utile 35 tonn., spreader automatico.

I binari sottogru hanno uno sviluppo di 2200 metri ed i piazzali adiacenti possono ospitare in deposito circa 2000 containers.

Per le operazioni doganali è stato realizzato un nuovo accesso diretto ad una sezione doganale attigua. Questa innovazione è molto importante nel contesto dei servizi ausiliari del Terminal, perché permette lo svolgimento all'interno del terminale di tutte le operazioni, evitando perdite di tempo e, soprattutto, la necessità, nei momenti di grande traffico, di ricorrere come in passato alle dogane Turbigo, Concorezzo e Farini.

Anche la posizione geografica di Rogoredo è particolarmente felice, essendo nelle immediate adiacenze delle tangenziali est ed ovest, vale a dire agevolmente collegato a tutte le principali strade ed autostrade che si irradiano da Milano.

Per la parte rotaia, da Milano Rogoredo partono treni tutto-container con frequenza giornaliera per l'intera Europa.

In servizio nazionale, esistono collegamenti quotidiani con i terminali di Pomezia e di Napoli. Da qualche mese è iniziato anche

L'INTERVENTO DEL DIRETTORE DEL SERVIZIO COMMERCIALE, DR. MAURO FERRETTI

Da Rogoredo una risposta tempestiva

LA PRESENTAZIONE del nuovo Terminal per il trasporto intermodale di Milano Rogoredo ha trovato in tutti i settori interessati i più ampi consensi. Questo è un fatto estremamente importante e significativo. Importante e significativo perché una volta in più ci troviamo confortati dall'adesione degli utenti per i quali intendiamo lavorare, impegnandoci a fare sempre del nostro meglio. Importante e significativo, anche perché la nuova realizzazione rappresenta una prova di come, almeno qualche volta, anche le Aziende pubbliche riescano a dare una risposta tempestiva a quelle che sono le mutevoli esigenze dell'utenza e le novità che si presentano sul mercato. Nel caso, sul mercato dei trasporti. A questo fondamentale — ma non definitivo — traguardo si è, comunque, arrivati per gradi.

I primi contenitori in Europa sono giunti nel '66 e già nel '67, a Milano Porta Romana, operavano treni contenitori. Della stessa data — e questo riguarda tutte le ferrovie europee — è l'istituzione della Società Intercontainer che è l'organismo scelto dalle 23 reti europee per svolgere, come interlocutore unico, il ruolo di commercializzazione del trasporto containerizzato in Europa.

In Italia, la prima realizzazione è stata quella di Milano Rogoredo, altre però ne sono subito seguite. La preoccupazione dell'Azienda, infatti, è stata quella di costituire, fin dall'inizio, una rete di collegamenti, giacché è evidente che un singolo Terminal in una realtà economica e geografica come quella italiana non sarebbe stato sufficiente. E così, negli anni immediatamente successivi alla realizzazione di Rogoredo è sorto il Terminal di Pomezia e, attraverso una serie di accordi, si è avuta la partecipazione delle ferrovie ad altre realizzazioni di carattere privato che però avevano le caratteristiche per essere inserite in un contesto di collegamenti pubblici. E cioè il terminale di Napoli e quello di Rivalta Scrivia. Altri Terminal minori sono sorti poi a Torino, ad Alba, a Bologna e in altri centri in cui si sviluppava la containerizzazione. Ora, non è un segreto per nessuno, che in realtà questo apparato che le Ferrovie hanno costruito con tanta tempestività, è servito piuttosto ai traffici internazionali che non ai traffici interni. In particolare quello che è mancato — e non crediamo che questo sia imputabile alle Ferrovie dello Stato — è almeno in principio, il dialogo con i grandi porti italiani.

Vale la pena, a questo punto, ricordare l'evoluzione che ha avuto il traffico in containers e, accanto ad esso, il traffico dei trasporti combinati strada-rotaia. E guardare ad alcune cifre fondamentali è in questo caso motivo di riflessione. Senza partire molto da lontano, prendiamo il 1973 e compariamolo con i risultati del '78: troviamo che l'intero traffico intermodale di cui sono state partecipi le Ferrovie dello Stato è passato da circa 2.000.000 di tonnellate a circa 3.400.000 tonnellate. Ma ancora più significativo è il dato relativo alla percentuale di questo traffico rispetto al traffico globale svolto dalle FS nello stesso periodo. Nel '73 l'intero traffico intermodale costituiva, in termini di tonn. trasportate, appena il 4,5%. Alla fine del '78 il traffico combinato svolto dall'Azienda, sia nel settore strada-rotaia, sia nel settore dei containers è arrivato al 9%. Sono cifre senza dubbio indicative di un'evoluzione che sta avvenendo secondo una linea che certamente era stata intuita come tendenza, ma che non si prevedeva assumesse una dimensione così elevata. Inoltre, noi riteniamo che, specialmente per quanto riguarda il fenomeno della containerizzazione, questa evoluzione sarà negli anni futuri ancora più accentuata. L'aspirazione che abbiamo come Ferrovie dello Stato è quella di porre il nostro apparato a disposizione soprattutto dei grandi porti italiani che si stanno ormai affacciando con attrezzature poderose alla containerizzazione. E' quindi, soprattutto in funzione dello sviluppo dei traffici interni containerizzati oltre che del traffico combinato strada-rotaia che va visto l'ampliamento del Terminal di Rogoredo.

Ora, la politica dell'Azienda qual è? E' appunto quella di sviluppare il traffico intermodale in servizio interno, accentuandone la partecipazione al traffico containers che attualmente è soltanto di 1/3 in traffico interno, e 2/3 in traffico internazionale. Nel traffico combinato strada-rotaia si tratta poi di partire veramente da zero, giacché fino ad oggi, o meglio fino a ieri, od a poco prima di ieri, interessava l'Italia soltanto il traffico internazionale.

Per realizzare questa politica le Ferrovie che cosa hanno fatto, che cosa intendono fare? Anzitutto intendono ottenere una dotazione cospicua di carri adatti a questo tipo di trasporto. Le FS sono state fra le prime ad adottare su larga scala il nuovo carro di concezione specializzata per i trasporti containerizzati (carro SGS), e contemporaneamente hanno anche adattato altri carri pianali, che si prestavano allo scopo per renderli idonei al traffico containerizzato. Vi sono tuttora in costruzione 630 nuovi carri per containers e altri 400 carri SGS sono previsti nel Piano Integrativo.

Nel settore dei trasporti combinati strada-rotaia le operazioni che l'Azienda ha promosso sono state sostanzialmente due: la prima è stata la ristrutturazione della Società CEMAT — alla quale le FS partecipano attraverso l' INT — per renderla idonea a svolgere il ruolo di Società Nazionale per il Trasporto Combinato. L'operazione è stata svolta aprendo le porte alla partecipazione dei privati, in particolar modo spedizionieri e trasportatori, oltre che costruttori di veicoli sia ferroviari sia stradali, in modo che questa Società oltre ad essere una società commerciale, possa diventare, al tempo stesso, un punto d'incontro di tutti quegli interessi relativi alla promozione del traffico combinato strada-rotaia.

Il traffico combinato, è stato più volte detto, si può avere solo in quanto i partners che vi sono interessati pensano che esso sia per entrambi la formula più vantaggiosa. Quello che si vuole ottenere con questo sistema non è la prevaricazione di un mezzo di trasporto sull'altro, ma una soluzione ottimale affinché ognuno dei due mezzi (cioè la strada e la rotaia) possa esprimere al meglio le proprie potenzialità.

Inoltre, i nostri piani prevedono ovviamente un ampliamento della rete dei terminali. Il programma è quello di dar vita a una serie di nuovi terminali — sia per containers sia per trasporti combinati strada-rotaia — possibilmente integrati nei "centri merci" od interporti, di cui tanto si parla (e che noi auspichiamo di vedere presto realizzati) e di sviluppare accanto ad essi un'altra rete di terminali minori per assecondare la containerizzazione del traffico marittimo.

Il Dr. Mauro Ferretti durante la conferenza stampa svoltasi a Milano C.le

un collegamento a marcia rapida per Reggio Calabria, con possibilità di traghettamento in Sicilia e servizi analoghi sono previsti, entro l'anno, per Napoli e per Bari, non appena saranno pronte le attrezzature dello scalo di Lamasinata.

Con le nuove strutture si calcola che la capacità operativa del terminale di Milano Rogoredo potrà facilmente essere triplicata.

LUIGI BOTTA

In altri termini, mentre per quanto riguarda il trasporto combinato strada-rotaia non vi è dubbio che la soluzione tecnica del treno bloccato tra terminale e terminale, resta l'unica valida, per quanto riguarda il container, una revisione critica di questo concetto si rende necessaria proprio perché la containerizzazione del trasporto marittimo è destinata certamente ad avere uno sviluppo enorme. Di qui la necessità di costituire questa rete di terminali di dimensioni ridotte in tutti quegli scali ferroviari che adesso contribuiscono, anche se parzialmente, al traffico di provenienza e destinazione marittima.

Per quanto riguarda il trasporto combinato strada-rotaia, le prospettive a breve termine per l'avvio di regolari comunicazioni in servizio interno a treni bloccati contemplano la realizzazione di almeno tre relazioni fondamentali: oltre a Milano-Reggio Calabria (che ha già preso l'avvio da qualche mese), una relazione Milano-Bari e una relazione Milano-Napoli. A Napoli e a Bari sono in corso di approntamento i rispettivi terminali. A Reggio Calabria è stato realizzato un terminale di primo avvio che deve servire soprattutto per il rodaggio dell'operazione, ma il traguardo al quale noi guardiamo è la realizzazione di un grande Terminal collegato a un centro merci. Ci sembra, infatti, che questa localizzazione sia adatta non soltanto per il traffico diretto nella regione Calabria, ma anche che costituisca la naturale testa di ponte per la Sicilia Orientale. Abbiamo, cioè, pensato che il proseguimento del traffico verso questa parte della Sicilia possa utilmente avvenire, invece che a mezzo treno, mediante il traghettamento diretto dei semi-rimorchi.

Tutti questi argomenti — anche se affrontati solo di sfuggita — sembrano sufficienti ad indicare a grandi linee la politica che le Ferrovie dello Stato intendono attuare nel campo del trasporto intermodale. E' apparso utile soffermarsi per un attimo a considerarli, giacché è proprio a tali indirizzi che ci dobbiamo rifare se vogliamo cogliere l'effettivo significato del potenziamento di Milano Rogoredo e il quadro in cui si inserisce il già cospicuo investimento richiesto da questa importante realizzazione.

Il nuovo contratto

ARRIVANO sui tavoli della redazione pacchi di lettere di ferrovieri che, vista la legge 6 febbraio 1979 n. 42 relativa al rinnovo del contratto (pubblicata sulla G.U. n. 48 del 17-2-1979) reclamano contro presunte ingiustizie patite e invocano il nostro intervento per proporre modifiche, o addirittura per modificare noi stessi, quello che, secondo loro, non è stato fatto bene.

Ripetiamo quanto abbiamo già detto tante altre volte: noi siamo soltanto la Redazione di "Voci della Rotaia" non siamo la Direzione Generale delle FS, la quale, d'altra parte, oltre a non poter modificare una legge, deve applicarla così come è uscita dal Parlamento. Non siamo neanche una Organizzazione Sindacale che ha la possibilità di proporre modifiche o suggerire diverse interpretazioni della legge. Possiamo dare invece, e lo facciamo con il massimo impegno, i chiarimenti che ci vengono richiesti.

Una legge come quella di cui parliamo, con i suoi 33 articoli e 6 quadri allegati, può avere bisogno, in qualche parte, di una più approfondita interpretazione.

Ciò avverrà immancabilmente nella fase applicativa. Noi ci limitiamo ora a dividere le richieste dei nostri lettori in gruppi omogenei e dare una risposta secondo la nostra personale interpretazione che potrebbe anche risultare più restrittiva di quella che daranno congiuntamente Azienda e Sindacati.

Molte lamentele sono rivolte contro l'abolizione delle promozioni per merito comparativo, quindi contro lo accertamento professionale.

Ma questo accertamento professionale, ci chiedono i nostri lettori, non è un vero e proprio esame di concorso interno? Dipende, naturalmente, dal significato che si dà a questa definizione.

Così, ad occhio e croce, pensiamo che "accertamento professionale" significa accertamento della preparazione sulla materia prettamente professionale attinente la qualifica dalla quale si proviene e quella cui si aspira, senza riferimento alla parte nozionistica che può estendersi dalla storia al diritto, dalla geografia alla fisica, alla matematica. Quindi è un passo avanti rispetto al concorso interno vero e proprio, ma anche un passo indietro rispetto alla promozione "senza colpo ferire" per merito comparativo, dove l'anzianità giocava spesso un ruolo determinante. L'accertamento professionale dovrebbe eliminare inoltre le critiche al cosiddetto "nepotismo" ed essere quindi più funzionale ai fini aziendali.

Altri accettano l'opzione tra la qualifica acquisita attraverso un concorso interno o attraverso il cambio di qualifica ma si dichiarano danneggiati ugualmente.

Un Assistente di Stazione, per esempio, pervenuto a questa qualifica tramite concorso interno da 1° Manovratore, oggi si sente danneggiato perché viene a trovarsi sullo stesso 3° livello che aveva prima di cimentarsi nel citato concorso e dice che questo tipo di opzione non rende piena soddisfazione. Rispondiamo che l'opzione è prevista tra la sua attuale qualifica e la qualifica di provenienza. Non poteva essere prevista anche per la qualifica che avrebbe potuto eventualmente conseguire (nel suo caso Manovratore Capo) se non avesse partecipato al concorso interno per Assistente e fosse rimasto 1° Manovratore.

Altri lettori ci scrivono chiedendo che il premio di produzione (ma questo non c'entra con il contratto) venga dato anche per le giornate di assenza per donazione di sangue. Ci sembra una giusta richiesta e la segnaliamo come tale.

I provenienti dalle ditte appaltatrici di servizi ferroviari, inclusi, attraverso altre leggi, nel ruolo del personale ferroviario, chiedono che le 800 lire mensili per ogni anno di anzianità di servizio siano riconosciute anche ad essi dal momento che

quello stesso servizio è considerato utile ai fini della pensione. La legge (art. 15) è quanto mai chiara in proposito; l'attribuzione delle 800 lire annue si riferisce ai "servizi di ruolo e non di ruolo prestati presso le FS e altre Amministrazioni dello Stato".

Gli ex combattenti andati in pensione con la legge 336/1970 (e successive modificazioni) reclamano perché quando optarono per gli scatti biennali (art. 2) anziché per lo stipendio della qualifica superiore, non potevano prevedere che oggi questa sarebbe stata più favorevole di quelli. Ad essi rispondiamo che, intanto, non è ancora chiaro se le "categorie", o i "livelli professionali" come comunemente si definiscono, possono essere considerati alla stregua di "qualifica superiore". Qualcuno lo mette in dubbio. Se così non dovesse essere non avrebbe più senso il 2° comma dell'art. 2 della L. 336/1970; ma se dovesse restare inalterata la norma, come noi pensiamo (Capo Stazione Sovraintendente è qualifica superiore a quella di Capo Stazione Superiore ecc.) concordiamo con coloro che, non ancora posti in quiescenza, chiedono di rendere nulla l'opzione richiesta dall'Azienda alcuni anni fa.

L'opzione tra i benefici previsti dal 1° e dal 2° comma dell'art. 2 della L. 336 va operata, secondo noi, al momento di presentare domanda di quiescenza, non alcuni anni prima come invece è avvenuto.

Ci sembra di poter aggiungere che per coloro che sono andati in pensione anteriormente al 1° ottobre 1978 non ci sia nulla da recriminare mentre per gli altri che volessero rivedere la loro opzione la questione potrebbe, e dovrebbe, essere riesaminata.

E per gli Incaricati che cosa si fa? E' vero, ci chiedono, che ci sarà un nuovo contratto anche per noi?

L'art. 29 della legge è tutto per loro. Entro 12 mesi dalla entrata in vigore della legge dovrà essere predisposto un disegno di legge per la disciplina economica e normativa del loro rapporto di lavoro e dei loro coadiutori familiari e sostituti. Entro 3 mesi, con apposita legge, dovranno essere disciplinate le modalità per l'inquadramento di incaricati nei ruoli del personale FS per particolari servizi indicati nella legge stessa. E coloro che avrebbero maturato uno scatto di stipendio o un nuovo parametro di stipendio proprio 1-7-1979 quando cioè tutti i ferrovieri avranno il 1° scatto dell'8%? Beneficeranno in misura inferiore degli altri vedendosi annullato, perché assorbito, quello comunque maturato?

L'art. 15 dice che "in via transitoria, i dipendenti che, in base al precedente ordinamento avrebbero maturato **entro il 30 giugno 1979** un ulteriore classe di stipendio o un normale aumento periodico fruiranno, a regolarizzazione, di un successivo inquadramento nella nuova situazione stipendiale: il primo al 1° ottobre 1978 ed il secondo alla data in cui avrebbero maturato l'aumento periodico o la classe di stipendio superiore in base alle norme del precedente ordinamento".

Stando alla lettera della legge coloro che avrebbero maturato i diritti di cui parliamo al 1-7-79 dovrebbero risultare esclusi dal doppio inquadramento ma le interpretazioni possono essere, però, anche meno restrittive.

E per finire qualcosa sui pensionati. Un ferroviere andato in pensione il 2-7-74 con 38 anni di servizio ci chiede che cosa otterrà dal nuovo contratto. Niente, purtroppo.

Un altro domanda perché coloro che sono andati in pensione nel 1976, a parità di condizioni prendono una pensione superiore di coloro che sono andati in pensione nel 1977? Perché per i primi è già scattata la perequazione economica relativa all'aumento dei salari, mentre i secondi marcano il passo nell'anno morto, non ancora annullato dalla prevista legge di modifica delle pensioni.

E' noto infatti che per il primo anno di pensione non giuoca la perequazione automatica.

Un altro ancora, infine, ci domanda che cosa c'era scritto "nelle note aggiuntive al protocollo d'intesa del 23-12-1977 sul contratto degli impiegati statali". Non c'era scritto niente, purtroppo: erano parole e sono rimaste parole. C'era soltanto la promessa di ritrovarsi per parlarne ancora, cosa che, nel momento in cui scriviamo non è ancora avvenuta.

E. Z.

14 marzo 1979

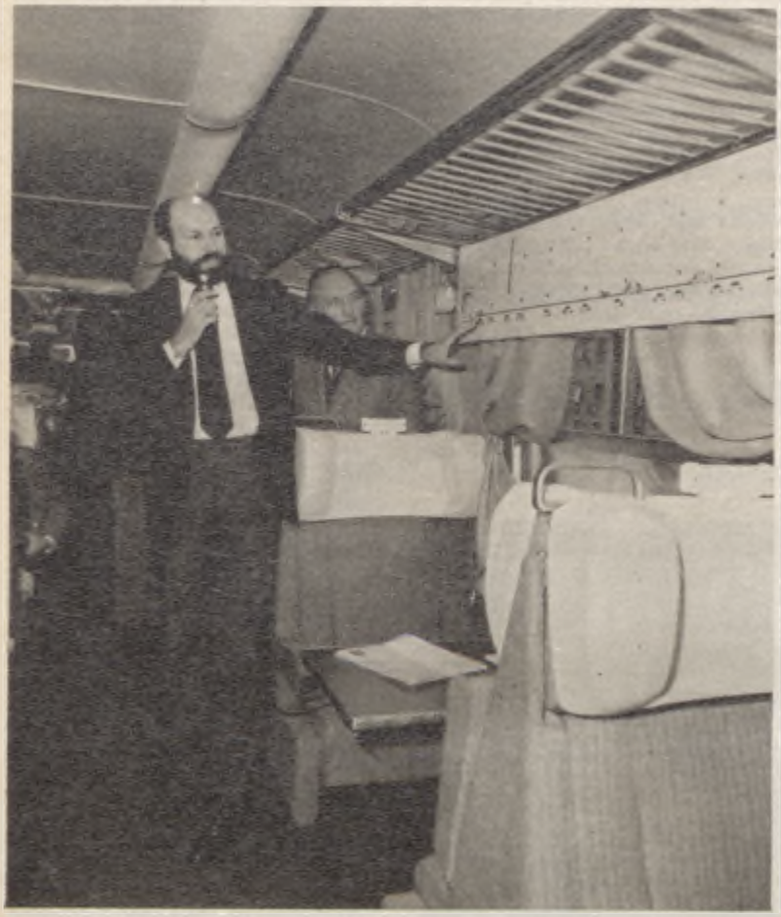
Sulla Roma-Formia

TERRA

Con il sistema di allarme e di collegamento telefonico terra-treno, entrato in funzione da aprile sulla Roma-Napoli, è stato fatto un altro decisivo passo in avanti per quanto riguarda la sicurezza e la normalità della circolazione.

di **PIERO SPILA** / foto di **Anastasio Grillini**

Non è stato certamente per un atto formale che la mattina del 14 marzo si è svolta, sulla linea Roma-Formia, la presentazione ufficiale del sistema di telecomunicazioni terra-treno, e cioè tra le stazioni ferroviarie e i convogli in marcia. Per la Società costruttrice, la Telettra S.p.A., erano presenti, tra gli altri, il Direttore Generale, Ing. Randi, e il Direttore Commerciale, Ing. Lina; per la nostra Azienda, oltre al Direttore Generale, Dr. Semenza, al Vice Direttore Generale, Ing. Misiti, al Direttore Compartimentale di Roma, Ing. Allegra, erano presenti numerosi Consiglieri di Amministrazione e Direttori dei Servizi. Sicuramente il viaggio ha assunto un particolare significato perché precedeva di poco l'entrata in esercizio del sistema di collegamento in fonìa sulla linea Roma-Napoli, nei primi giorni di aprile, e, successivamente, entro la fine del corrente anno, su tutta la relazione Milano-Reggio Calabria. Ma il viaggio aveva soprattutto lo scopo di rispondere ad altre domande, riguardanti in particolare il significato e le prospettive da dare a certe innovazioni. E questo è stato sottolineato con molta chiarezza dal nostro Direttore Generale. Perché, in effetti, ad ogni innovazione tecno-



L'Ing. Lina, Direttore Commerciale della Telettra, illustra a bordo del treno il funzionamento del nuovo sistema di telecomunicazione terra-treno. Le apparecchiature sono state ufficialmente presentate, prima della loro entrata in servizio, la mattina del 14 marzo sul tratto Roma-Formia.

Dalla stazione di Cisterna parte il messaggio di "tutto OK!". Tutte le prove eseguite nel corso del viaggio hanno avuto pieno successo. Le apparecchiature fisse del sistema di allarme e del collegamento telefonico terra-treno entreranno in funzione da aprile sulla linea Roma-Napoli, ed entro la fine del corrente anno sulle relazioni Milano-Roma e Napoli-Reggio Calabria

Il Macchinista Romeo Guido, nel corso del viaggio di prova, si collega telefonicamente con il Dirigente Movimento di Cisterna. Per queste comunicazioni bidirezionali, tra posti a terra e treni in movimento, o tra gli stessi convogli in marcia, il sistema di collegamento terra-treno utilizza come supporto di trasmissione la stessa linea elettrica di trazione e come organo di accoppiamento del mezzo mobile alla linea, il pantografo del treno

Con un'improvvisata conferenza, il Direttore Generale, Dr. Semenza, illustra ai presenti il significato di queste prove e i riflessi positivi che deriveranno alla sicurezza della circolazione dall'entrata in funzione delle nuove apparecchiature

CHIAMA TRENO

logica, accanto all'entusiasmo e al compiacimento pur giustificati, la domanda che alla fine ci si pone è sempre quella: si tratta di un "fiore all'occhiello" o risponde a effettive esigenze di funzionalità e ammodernamento del servizio? La domanda diventa poi ancora più insidiosa quando, in un caso come il nostro, si tratta del collegamento telefonico terra-treno, apparentemente una innovazione per modo di dire, di cui da tanti anni si sente parlare e soprattutto per i suoi aspetti più spettacolari e in vista del maggior comfort assicurato al viaggiatore, il quale su alcuni treni e su certe linee può comunicare con qualunque utente della rete telefonica pubblica.

Ma che si tratta molto di più di un "fiore all'occhiello" è risultato evidente sia dalle parole dei tecnici che durante il viaggio hanno illustrato il funzionamento del nuovo sistema di telecomunicazioni, sia grazie alle numerose prove effettuate a bordo del treno, praticamente senza soluzione di continuità, da Roma e Formia e viceversa. E' risultato anche chiaro che l'entrata in funzione del collegamento terra-treno segna un'evidente inversione di tendenza, in quanto con esso viene data la massima priorità alla sicurezza della circolazione. « L'utilizzazione generalizzata del telefono da parte del pubblico — ha detto, tra l'altro, il Dr. Semenza — rimane certamente un obiettivo da perseguire, ma in via subordinata ».

Delle caratteristiche tecniche del sistema di collegamento si parla diffusamente nell'articolo che segue, noi sottolineiamo soltanto che con la sua adozione c'è la possibilità di dare e ricevere in marcia i segnali d'allarme, le prescrizioni di servizio e, almeno potenzialmente, si può pensare di fornire, allorché le carrozze saranno opportunamente attrezzate, un'informazione continua e puntuale anche ai viaggiatori. Esigenza questa quanto mai sentita, soprattutto quando come spesso capita, ci si trova in presenza di gravi ritardi e di soste prolungate, e i nervi cominciano a "saltare" proprio perché manca un'informazione tempestiva su quanto sta succedendo. Evidenti sono quindi i riflessi positivi dell'innovazione e ce ne siamo potuti rendere conto personalmente facendo il viaggio in cabina di guida, accanto al gentilissimo Romeo Guido, Macchinista, al suo Aiuto, Pasquale Cairo, e al Capo Deposito, Mario Silvestri, che a turno si sono alternati per entrare in collegamento con

Dalla stazione di Formia, stabilito il contatto telefonico con il treno in movimento, si comunica al Macchinista il binario di arrivo

Dalla cabina di guida ci si accinge a comunicare il prossimo ingresso nella stazione. Il sistema di collegamento bidirezionale terra-treno permette oltre che l'invio dell'allarme e lo scambio di comunicazioni telefoniche sia di servizio che per il pubblico, anche la trasmissione di dati idonei alla gestione della circolazione, quali ad esempio la posizione, la velocità e il numero dei treni circolanti nella tratta soggetta a controllo

Un redattore di "Voci" si intrattiene a colloquio con uno dei Macchinisti in un momento della corsa prova. Al centro della consolle è visibile l'apparecchio telefonico per i collegamenti in fonia

L'equipaggio che ha condotto il treno straordinario durante le prove sulla Roma-Formia. Da sinistra: il Macchinista Romeo Guido, l'Aiuto Macchinista Pasquale Cairo e il Capo Deposito Mario Silvestri

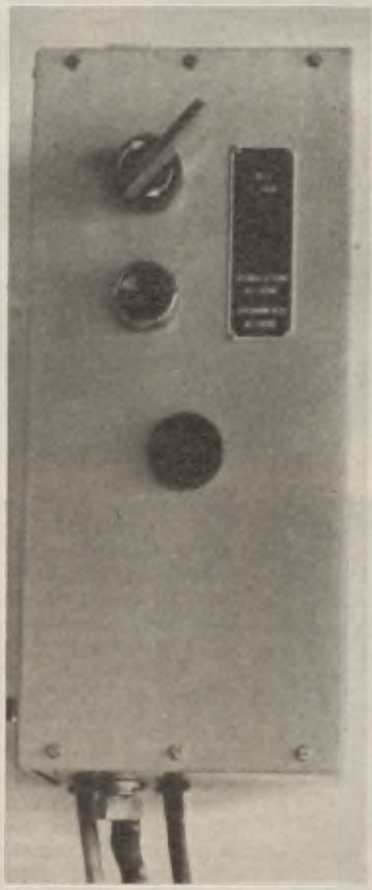
le stazioni della linea. Degli altoparlanti, sistemati su tutte le carrozze, hanno permesso ai viaggiatori di seguire dai loro posti la serie dei collegamenti.
Il viaggio è iniziato puntualmente alle 9, dal binario 1 di Roma Termini, e dopo una breve introduzione esplicativa dell'Ing. Lina, della Telettra, abbiamo potuto assistere alla parte più attesa del programma. Le prove sono iniziate dopo la stazione di Torricola, con la chiamata dal treno del Dirigente Centrale di Roma Termini. La risposta è immediata e la voce chiarissima; una breve conversazione e il treno prosegue la sua corsa. Dopo Campoleone, nuovo collegamento, questa volta con il Dirigente Movimento di Cisterna. Al Km 62, appena superata la stazione di Latina, giunge il segnale di "allarme" lanciato dal Dirigente Movimento di Sezze. Il convoglio si arresta e attende la comunicazione telefonica di "via libera", che giunge dopo pochi attimi. E' evidente l'importanza di questa comunicazione in fonia, che completa in modo perfetto l'apparecchiatura per il segnale di ripetizione in macchina, il quale dà l'allarme ma non ne indica le cause e, quindi, non mette nelle condizioni di adottare sempre le decisioni migliori.
La prova apparentemente più impegnativa si svolge nella galleria di Vivola, dove il treno si ferma e, a cielo coperto, stabilisce un "contatto" perfetto con la vicina stazione di Fondi.
Dopo una breve sosta a Formia, si riparte per Roma alle 10,40. Lungo il ritorno si susseguono altre prove tecniche e sempre con pieno successo. C'è anche il tempo per un'esperienza "professionale". Approfittiamo del telefono a disposizione per il pubblico, per dettare alla redazione il primo comunicato stampa da bordo di un treno. Anche questo, per quello che vale, meriterà forse di essere ricordato nella piccola storia di "Voci".
In conclusione, il viaggio ha permesso di verificare l'ottima affidabilità tecnica del sistema di collegamento telefonico terra-treno e soprattutto ha messo alla luce le sue enormi potenzialità di utilizzazione. In pratica, come ci dicono, non ci vorrà molto prima che da casa sarà possibile telefonare all'amico, al conoscente, al parente in viaggio su un nostro convoglio. I problemi, più che tecnici, sono prevalentemente economici e di priorità nelle scelte e negli impegni. Quello che è certo è che il treno in linea sta uscendo sempre di più dal suo isolamento (romantico ma spesso anche avventuroso), sta finendo l'epoca in cui i ferrovieri per lanciare messaggi dovevano gettare dai finestrini biglietti avvolti in oggetti di fortuna, o i cantonieri, in auto o addirittura in bicicletta, si precipitavano a fermare il convoglio prima della catastrofe. Tutto questo è destinato a diventare sempre più letteratura e sempre meno realtà. Non crediamo che ci sia da dolersene più che tanto. Fare in modo che chi viaggia in treno, come ferroviere e come utente, sia costantemente collegato con il mondo circostante che attraversa, non significa mettersi un altro "fiore all'occhiello", ma dare un'ulteriore garanzia di sicurezza, rispondere ad un'effettiva esigenza di andare al passo coi tempi.

PIERO SPILA

IL SISTEMA DI

di ANTONIO LAGANA'

CON IL prossimo mese di Aprile entreranno in funzione, sulla linea Roma-Napoli, le apparecchiature fisse del sistema di allarme e del collegamento telefonico terra-treno, su linea aerea di contatto 3 kV c.c.
Saranno attivate successivamente, entro la fine del corrente anno, le apparecchiature fisse sulle linee delle relazioni fondamentali Milano-Roma e Napoli-Reggio Calabria.
Per quanto riguarda i corrispondenti equipaggiamenti a bordo dei rotabili sono attualmente installati: 36 apparati per telefonia pubblica (ALe 601, ETR 250-300), 48 apparati per telefonia di servizio (ALe 601; ETR 250-300; E 444); 780 apparati per segnalazione allarme (ALe 601 - 801 - 804 - 940; ETR 250-300; E 444 - 424 - 645 - 646 - 656).
Sono in corso di installazione: 28 apparati per telefonia pubblica (via cavo REC per E444); 30 apparati per telefonia di servizio (ALe 601; ETR 250-300; E 444); 60 apparati per segnalazione allarme (ALe 601 - 801 - 804 - 940; ETR 250-300; E 444 - 425 - 645 - 636 - 646 - 656).
Risulta inoltre che il Servizio Materiale e Trazione intende ampliare i propri programmi.
— portando fino a 1000 i mezzi provvisti del sistema di allarme ed a circa 600 quelli idonei al collegamento telefonico di servizio;
— fornendo tutti i mezzi di nuova costruzione di ambedue i sistemi.
Il sistema di collegamento bidirezionale terra-treno permette oltre che l'invio dell'allarme e lo scambio di comunicazioni telefoniche sia di servizio che per il pubblico, anche la trasmissione di dati idonei alla gestione in tempo reale della circolazione, quali ad esempio posizione, velocità e numero dei treni circolanti nella tratta soggetta a controllo.

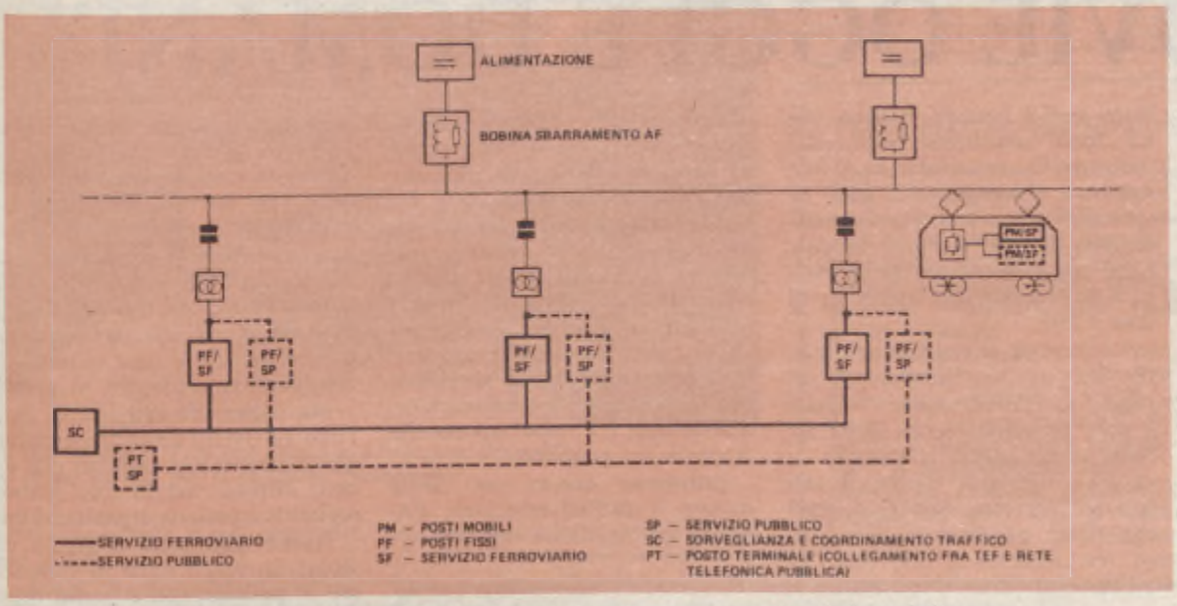


L'apparecchio utilizzato per lanciare l'allarme in linea

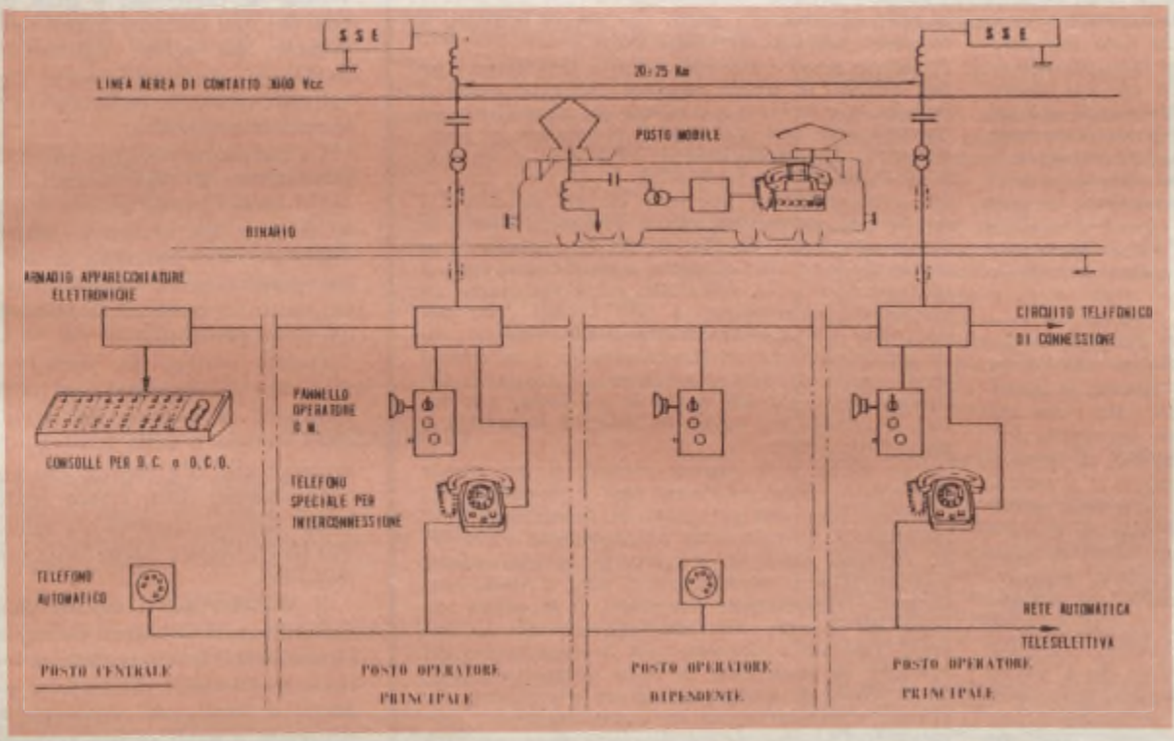
Caratteristiche tecniche

Per le comunicazioni bidirezionali tra posti a terra e treni in movimento, o tra gli stessi convogli in marcia, il sistema di collegamento terra-treno utilizza come supporto di trasmissione la stessa linea elettrica di trazione e come organo di accoppiamento del mezzo mobile alla linea, il pantografo del treno.
La trasmissione viene realizzata sfruttando la nota tecnica delle "onde convogliate" con banda di lavoro da 290 a 350 kHz.
Gli accoppiamenti alla linea di contatto, sia a terra che a bordo dei convogli, sono realizzati a mezzo di un condensatore ed un trasformatore.
Inoltre sia in corrispondenza delle sottostazioni elettriche che in corrispondenza dei motori dei mezzi di trazione, sono installate idonee bobine di sbarramento che impediscono l'inoltro dei segnali a radiofrequenza verso le sorgenti di alimentazione e verso gli stessi motori.
In caso di linee ferroviarie a doppio binario il collegamento ad onde convogliate viene effettuato su uno solo dei fili di trazione sfruttando la diafonia con l'altro filo.
La continuità del collegamento è assicurata da stazioni denominate "Posti Fissi" distanziate di circa 20-25 Km che, dovendo garantire il collegamento tra la linea aerea ed i posti a terra, sono equipaggiate di un ricetrasmettitore ad onde convogliate e di una apparecchiatura che, via cavo, lo collega con gli altri "Posti Fissi" della tratta e gli altri utenti a terra.
Nel caso del servizio ferroviario i "Posti Fissi" che, in genere, coincidono con altrettante stazioni sono chiamati "Posti operatori principali" e sono collegati con un cavo in BF (Bassa Frequenza) alle rimanenti stazioni della linea, denominate "Posti operatori dipendenti" e con l'Ufficio del Dirigente Centrale, denominato "Posto Centrale".
L'allarme lanciato da un treno (Posto mobile) in linea, con l'azionamento di un apposito pulsante, raggiunge i due "Posti Principali" attigui (raggio 20-25 Km), tutti gli altri Posti sia mobili che "dipendenti" che si trovano nel tratto delimitato dai due suddetti "Posti Principali", nonché il "Posto Centrale".
Anche l'allarme lanciato da un Posto a terra si estende per un raggio di 20-25 Km e raggiunge tutti i Posti Fissi e mobili presenti in tale estesa.
Il Posto Centrale possiede una consolle che consente, attraverso una serie di pulsanti, di lanciare l'allarme sia su un determinato tratto di linea, che sull'intera sezione sotto la sua giurisdizione.

COLLEGAMENTO TERRA-TRENO



Schema del sistema per il servizio telefonico ferroviario (allarme, fonia, trasmissione dati) e per il servizio telefonico pubblico



Schema a blocchi del collegamento terra-treno. I "posti operatori principali", che in genere coincidono con i "Posti Fissi", sono collegati con un cavo in bassa frequenza ai "Posti operatori dipendenti" (le rimanenti stazioni della linea) e al "Posto Centrale" (Ufficio del Dirigente Centrale)

Per il collegamento telefonico di servizio, i "Posti operatori principali" sono dotati di un telefono speciale per interconnessione che può collegare i mezzi mobili presenti nel suo raggio di azione con la rete automatica telesettiva FS e quindi anche con i "Posti dipendenti".

Il "Posto Centrale" può collegarsi con tutti i "Posti mobili" presenti sull'intera tratta sotto il suo controllo ed essere da questi chiamato.

La trasmissione dati è, attualmente, in fase di studio e si prevede di fare un primo esperimento entro la prima metà dell'anno in corso, sulla linea Ciampino-Cassino.

Impiego del sistema

E' indubbia l'utilità dell'allarme ai fini della sicurezza dell'esercizio, come è altrettanto evidente quella della fonia di servizio per migliorare la regolarità della marcia dei treni.

Si può anzi affermare che non è pensabile, oggi, un sistema di allarme cui non sia associato un collegamento telefonico di servizio.

Basti pensare alle notevoli economie di tempo ottenibili con l'adozione di un siffatto mezzo di comunicazione tra il personale di stazione e quello dei treni:

— per lo scambio delle necessarie informazioni, specialmente a seguito di invio di allarme ed in caso di fermate anormali in linea, per agevolare la ripresa della circolazione;

— per l'invio delle prescrizioni di movimento e la domanda di quegli interventi che si rendessero necessari quali — ad esempio — la richiesta del locomotore di soccorso, lo scambio di informazioni tecniche tra Macchinista e Capo Deposito.

Appare rilevante, inoltre, il contributo che tale sistema potrebbe dare alla soluzione di complessi ed importanti problemi quali quello dell'informazione ai viaggiatori, soprattutto nei casi di anormalità alla circolazione, e quello legato all'istituzione dell'agente unico di macchina ed alla conseguente nuova individuazione dei compiti di tale agente e del Capotreno; in proposito si potrebbe pensare ad un Capotreno collocato nella cabina di guida che, col telefono terra-treno, assolve, fra l'altro, a tutte le incombenze legate ai rapporti fra il convoglio in marcia ed i posti a terra e con i viaggiatori.

Mediante la fonia di servizio risulterà, tra l'altro, possibile:

- richiedere alle sottostazioni elettriche di togliere tensione alla linea di contatto o notificare la mancanza di tensione;
- avvisare tempestivamente i viaggiatori di cause di fermate anormali e prolungate in linea, di ritardi, coincidenze, servizi sostitutivi;
- predisporre, in caso di necessità, un idoneo servizio di assistenza medica o di polizia nella stazione più opportuna;
- predisporre con maggiore tempestività l'intervento necessario per la eliminazione di anormalità agli impianti di alimentazione, riscaldamento, illuminazione, rifornimento idrico, riducendo i disagi dovuti da un tardato o mancato intervento;
- trasmettere telegrammi di viaggiatori dettandoli direttamente dal treno, senza attendere l'arrivo alla prima stazione abilitata a riceverli.

Proprio per studiare e risolvere tali problemi alla luce delle nuove possibilità offerte dal collegamento, è all'opera un apposito Gruppo di Lavoro costituito da esperti dei Servizi Movimento, Trazione ed Impianti Elettrici, impegnato a fornire entro breve tempo dei risultati concreti.

Quali vantaggi

Il collegamento può fin da ora fornire un concreto contributo per il miglioramento della sicurezza e della regolarità dell'esercizio ferroviario, del comfort dei viaggiatori e delle condizioni di lavoro del personale: basti pensare alla possibilità offerta al personale dei treni di entrare in comunicazione con i Dirigenti movimento nei casi — purtroppo non rari — di fermate anormali in linea od ai segnali, stando seduti in cabina ed evitando la discesa sui binari raggiungere la garritta telefonica soprattutto in condizioni atmosferiche avverse o in caso di scarsa visibilità.

I vantaggi sarebbero più consistenti apportando opportune modifiche alla normativa vigente.

Un ulteriore miglioramento alla qualità del servizio potrebbe derivare dalla realizzazione di un collegamento fonico tra il locomotore ed il resto del treno, sia per consentire lo scambio di notizie tra Macchinisti e personale di scorta, sia per comunicare direttamente al pubblico le informazioni provenienti da terra tramite l'impianto di diffusione sonora negli scomparti.

Tale collegamento potrebbe utilizzare il cavo ad alta tensione che collega le vetture per il riscaldamento ed il condizionamento, come già realizzato per il servizio telefonico pubblico sui treni TEE nei quali si effettua il collegamento tra locomotori E 444 e Bagagliaio.

La 5ª edizione del premio "FERROVIE OGGI E DOMANI"

QUANDO Leone Piccioni, con un garbo quasi vellutato e la chiarezza che gli è congeniale ha esordito con un accostamento della ferrovia alla letteratura, ricordando al folto uditorio il ferroviere Jahier, Salvatore Quasimodo e Mario Luzi entrambi figli di ferrovieri, la cerimonia del premio che la nostra Azienda conferisce periodicamente a giornalisti che si occupano del treno e del suo mondo, ha assunto un sapore di particolare solennità.

La problematica ferroviaria, attraverso il sobrio ed elegante discorso di Piccioni, uno dei più illustri critici letterari italiani, che ha saputo addentrarsi nella realtà della rotaia, sottolineando le sue funzioni, l'impegno dei suoi responsabili e le aspettative della collettività, è stato recepito dal pubblico con l'attenzione che si rivolge a un approfondito commento di cose d'arte.

La ferrovia, dunque, è una realtà viva con implicazioni di carattere sociale ed umano — quale è stata presentata senza alcun accento encomiastico da Piccioni — cui la collettività rivolge il suo costante interesse, sia per i compiti che riesce ad assolvere, ora con mezzi sempre più vicini al progresso tecnologico, sia per la vocazione popolare e la dimensione europea che essa ancora conserva. Da ciò la validità dell'iniziativa che ha richiamato a S. Remo esponenti di qualificate testate italiane e straniere, di periodici e della RAI, che negli ultimi anni hanno rivolto alla ferrovia, spesso con ben realizzati servizi, un'attenzione che ha costituito documentazione, chiarimento, e a volte risposta alla domanda del pubblico.

Attraverso queste voci della stampa e dell'informazione, l'Azienda ferroviaria ha captato nella giusta dimensione e senza illusioni il suo ruolo di protagonista e un messaggio che da più parti le giunge e che intende soddisfare nel migliore dei modi e nei tempi più brevi possibili. Ai migliori di questi informatori si è rivolto, con selezione scrupolosa, il riconoscimento della giuria che ha destinato, per vari settori e temi trattati, un considerevole ventaglio di premi.

Ma anche alle Autorità di Sanremo va rivolto un riconoscimento per il proficuo contributo che da anni offrono con la loro grande ospitalità e perfetta organizzazione.

Anche quest'anno è giunto da Roma un lungo treno di carrozze letti e pullman con a bordo organizzatori e giornalisti, cui Sanremo, dopo un'improvvisa nevicata della vigilia, ha presentato il gran pavese dei suoi consueti colori: dalle mimose alle palme, dall'azzurro indaco del mare all'odore di alga del suo litorale, in un'atmosfera di incipiente primavera.

La natura ha benignamente collaborato con gli organizzatori e gli ospiti hanno potuto godere il senso di pace che in questo scorcio dell'anno offre Sanremo, il silenzio gradevolmente interrotto dal cinguettìo e dall'incerto spittìnio dei primi pettirossi.

Questa cornice ha allietato e ravvivato il Convegno, agevolato l'incontro di persone del mondo della stampa e delle ferrovie, un incontro che si è espresso in termini concreti nella vivace conferenza stampa, tenutasi nel salone dell'Hotel Londra prima della premiazione.

Il Ministro dei Trasporti, Sen. Colombo, e il Direttore Generale, Dr. Semenza, hanno risposto a una ridda di domande di carattere generale e locale, più segnatamente sui tempi e modi di realizzazione del raddoppio della tratta Ospedaletti-S. Lorenzo al mare che interessa Sanremo e le novità ferroviarie che la coinvolgeranno. L'ing. Misiti, Vice Direttore Generale, ha illustrato in termini tecnici, le dimensioni dell'opera.

Il Ministro, raccogliendo le varie voci, ha esposto con chiarezza concetti di economia e di politica dei trasporti, chiamando in causa, accanto alla ferrovia e in una visione europea, i porti, gli aeroporti, la questione meridionale, la priorità verso opere che consentano la competitività dei nostri vettori e delle nostre attrezzature per non essere tagliati fuori dal contesto europeo o sorpassati da Paesi

"Giornalismo ferroviario": cos'è

RECENTEMENTE, in un articolo apparso su « La Repubblica », Beniamino Placido ha dato una paradossale e provocatoria definizione del giornalismo ferroviario, individuandolo in quello che « si alimenta dei discorsi della prima classe dei rapidi, e li alimenta a sua volta ». Ossia, se abbiamo capito bene, un « giornalismo » in senso lato, perché chiunque in wagon-restaurant parla a voce alta diffonde notizie e, quindi, a suo modo, diventa giornalista; un giornalismo insomma che infarcisce articoli o discorsi con i « ma dove andremo a finire? » o i « tanto sono tutti uguali! ». Insomma il qualunquismo e la disinformazione.

Placido, in questo caso, ha usato l'aggettivo « ferroviario » in senso paradossalmente spregiativo, per parlare (figuriamoci) dell'ultimo film di Fellini, « Prova d'orchestra », e quindi di autorità e autoritarismo, democrazia e partecipazione. Ma a noi che trattiamo quotidianamente di materia ferroviaria dobbiamo dire che, almeno per un attimo, il paradosso non c'è sembrato tanto paradossale, e ci si passi il bisticcio. Perché, in effetti, non solo sulle prime classi dei rapidi, ma anche nelle seconde classi e sotto le pensiline delle stazioni e, perché no, in molte redazioni di giornali, quando si parla di trasporto ferroviario e problemi connessi quello che davvero non manca è la disinformazione e la genericità. E gli effetti si sentono. A livello di opinione pubblica, infatti, molte sono le critiche e i rilievi che si levano contro le lacune e le carenze del servizio ferroviario, ma rare sono le voci che si alzano per tentare di fare un'analisi corretta e approfondita sulle cause che determinano certe situazioni di stallo, sulle difficoltà obiettive che quotidianamente si incontrano e si superano per continuare a dare, e nel modo migliore possibile, un servizio di cui il Paese non può fare a meno.

Di qui nasce, anche in tale settore, l'importanza dell'informazione giornalistica, soprattutto in un momento in cui da ogni parte si guarda al rilancio del trasporto pubblico, e a quello ferroviario in particolare, come a uno dei nodi più importanti da sciogliere per l'avvenire stesso dell'economia nazionale. Anche in vista di ciò, quindi, occorre nel campo del trasporto ferroviario ribaltare la situazione di disinformazione esistente e che, spesso, diventa vera e propria prevenzione, occorre invece rendere più partecipe l'opinione pubblica sui grandi problemi del settore e sulle scelte fondamentali che debbono essere fatte nel presente e nel prossimo futuro, proprio per evitare gli errori del passato, quando a causa di dimenticanze, valutazioni errate e miopi illusioni si sono determinati i guasti che ancora assillano il trasporto pubblico del nostro Paese.

In questo senso trova una logica e una dimensione ben definite lo stretto rapporto che deve legare il mondo della ferrovia e il mondo del giornalismo, un rapporto che non può essere occasionale o frammentario, ma organicamente finalizzato a un progetto di collaborazione comune.

Ma, certamente, per fare tutto ciò noi guardiamo a un tipo di giornalismo che è l'esatto contrario di quello adombrato da Placido nel suo articolo: non un giornalismo che alimenta, auto-alimentandosi, il qualunquismo e la genericità, né d'altra parte un giornalismo encomiastico a tutti i costi (che non servirebbe a nessuno, e tantomeno alle Ferrovie), ma un giornalismo che problematicamente, e in termini anche critici, affronti il problema del trasporto ferroviario per quello che è, con le sue ombre e le sue luci, le carenze e i meriti, le difficoltà presenti e le prospettive future.

Anche questa è la ragione d'essere di un premio giornalistico come « Ferrovie oggi e domani », una iniziativa nata non per gusto di trionfalismo o di mecenatismo, non per scopi propagandistici o per fini di snobismo culturale, ma proprio per individuare e incoraggiare un modo nuovo di dare, a livello giornalistico, l'informazione ferroviaria. E la quinta edizione del Premio, conclusasi ufficialmente la sera del 3 febbraio a Sanremo con la premiazione dei vincitori, ha confermato in pieno questa tradizione. Sia a livello di stampa quotidiana e periodica che di radio e televisione, sia per quanto riguarda i giornalisti italiani che gli stranieri, non sono stati premiati coloro che « hanno parlato meglio delle Ferrovie italiane », ma coloro che si sono posti di fronte alle gravi difficoltà in cui versa il settore ferroviario non per condannare scandalisticamente ma per comprendere, analizzare e, laddove era possibile, anche indicare i rimedi capaci di contribuire a rendere il sistema finalmente al passo dei tempi. E questo atteggiamento è emerso non solo negli articoli e nei servizi presentati in concorso, ma anche dai discorsi ascoltati a Sanremo e, soprattutto, durante la vivace e interessante conferenza stampa tenuta nell'occasione dal Ministro dei Trasporti, Sen. Colombo, e dal Direttore Generale, Dr. Semenza.

Ma che cosa è emerso, poi, di preciso? Che tutti, Ferrovie e opinione pubblica, classe politica e giornalisti, si è dalla stessa parte, e che l'atteso e ormai non procrastinabile rilancio del trasporto ferroviario non può più dirsi un obiettivo solo aziendale, ma è divenuto una grande e vera meta nazionale.

PIERO SPILA

Il Sen. Vittorino Colombo consegna a Salvatore Brancati il primo premio per la categoria "Quotidiani"

tradizionalmente meno progrediti del nostro.

Anche cifre in ordine di migliaia di miliardi si sono incrociate tra domande e risposte: da esse è emersa la precisa volontà di dare un moderno assetto alle ferrovie italiane nel contesto di un ordinato miglioramento e sviluppo di tutti i mezzi di trasporto, con l'auspicio di una realizzazione in tempi ragionevolmente brevi per evitare che l'inflazione punisca gli indugi e vanifichi i progetti.

Una pausa di relax è stata offerta l'indomani a tutti i partecipanti con una gita, splendida per la giornata primaverile e la bellezza dei luoghi visitati.

La comitiva ha raggiunto Molini di Triora, una località dell'entroterra di Taggia, attraversando lungo la valle del torrente Argentina le innumerevoli serre di garofani curati dalla mano paziente dei contadini calabresi.

Una riunione conviviale, ha concluso il Convegno: Mario Righetti, del "Corriere della Sera", ha ringraziato per tutti sia per la squisita ospitalità offerta dalle Autorità sanremesi, sia per la perfetta organizzazione curata dalle Ferrovie dello Stato e dalla Società Wagons-Lits che hanno consentito il confortevole treno messo a disposizione di tutti gli invitati.

AURELIO BATTAGLIA

I vincitori

CATEGORIA "QUOTIDIANI"

— primo premio a **Salvatore Brancati**, de "Il Tempo";
— secondo premio a **Nicolino Pizzuto**, de "l'Unità";
— terzo premio a **Aldo Cesaraccio**, de "La Nuova Sardegna".

CATEGORIA "PERIODICI"

— primo premio a **Giancarlo Graziosi**, della "Domenica del Corriere";
— secondo premio a **Ben Mondini**, di "Turismo-Attualità";
— terzo premio a **Cenzino Mussa**, di "Famiglia Cristiana".

CATEGORIA "SERVIZI RADIOFONICI"

— primo premio a **Osvaldo Bevilacqua**, per la rubrica "La diligenza".

CATEGORIA "TELEVISIONE"

— primo premio a **Luigi Necco** per il servizio "I trasporti nel Sud", trasmesso nella rubrica "Nord chiama Sud";
— secondo premio a **Cesare Castellotti** per il servizio "Sulla via dell'antico treno", trasmesso nella rubrica "Cronache del TG 1";
— terzo premio, ex aequo, a **Virgilio Boccardi** per il servizio "Sbuffi d'altri tempi" ("Cronache del TG 1"), e **Ilio De Giorgis** per il servizio "Più corta e più europea" ("Nord chiama Sud").

CATEGORIA "GIORNALI STRANIERI"

— primo premio a **John Baldry**, di "Lloyd's List" (Inghilterra);
— secondo premio, ex aequo, a **Thesy Kness-Bastaroli** per gli articoli pubblicati sui giornali di Colonia, Zurigo e Innsbruck, e a **Klaus Schaefer** della "Tribune" (Svizzera).

La Giuria ha inoltre assegnato il Premio speciale "I trasporti ferroviari nella C.E.E." ad **Antonio Delitala** de "La Nuova Sardegna" e la targa offerta dal Comune di Sanremo a **Sergio Mariotti** de "La Notte".
Infine la Giuria ha assegnato il Premio speciale targa d'oro "Amico della rotaia" a **Mario Righetti**, per la continuità e l'incisività dei numerosissimi articoli pubblicati sul "Corriere della Sera".

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Terza età: un invito a viaggiare

Una speciale offerta tariffaria per i viaggi internazionali in treno delle persone anziane è in vigore dal 1° marzo 1979. Si tratta della tessera "Inter-Rail Senior", che può essere acquistata presso gli sportelli FS da tutte le persone che hanno compiuto i 65 anni di età. Partecipano all'iniziativa, oltre alle ferrovie italiane, quelle francesi, svizzere, austriache, belghe, olandesi, lussemburghesi, tedesche (R.F.T.), spagnole, portoghesi, danesi, svedesi, norvegesi, finlandesi, jugoslave, greche e rumene.
L' "Inter-Rail Senior" è un titolo di viaggio nominativo, di 1ª o di 2ª classe, valido per un mese. Acquistato in Italia, dà diritto a fruire della riduzione del 50% sui percorsi FS e a circolare liberamente sui percorsi ferroviari di tutte le altre reti, con l'unica formalità di indicare nelle apposite caselle i percorsi che di volta in volta si desiderano effettuare.
Sulle linee marittime esercitate dalle Reti estere è accordata la riduzione del 50%. Con la tessera "Inter-Rail Senior" di 1ª classe acquistata in Italia, l'utilizzazione dei treni a supplemento (Rapidi, TEE ecc.) è consentita sui percorsi delle Reti estere senza il pagamento dei rispettivi supplementi; tali supplementi sono invece dovuti sui percorsi FS.
Il prezzo di vendita delle tessere "Inter-Rail Senior" espresso in lire italiane è di L. 221.000 per la 1ª classe e L. 147.000 per la 2ª classe. Ai viaggiatori che dopo l'uso restituiranno le tessere ad una stazione FS verrà corrisposto a vista un rimborso di L. 4.000 sul prezzo pagato.

Ampliato lo scalo-merci di Acquicella

Nel piano di ammodernamento degli impianti ferroviari, la nostra Azienda ha programmato un grosso intervento per l'ampliamento dello scalo-merci di Acquicella, nel compartimento di Palermo, in modo tale da poter disporre, nella zona, di un piazzale di circa 50.000 metri quadrati, con una maggiore lunghezza dei binari di sosta di 8.400 metri.
In particolare è stato affrontato il problema interessante l'intersezione della radice del futuro fascio di binari dello scalo con la via per l'aeroporto e l'asse viario dei servizi tra il porto e l'agglomerato industriale.
Si è concordato, inoltre, che la strada comunale di Fontanarossa attraverserà i binari in sottovia, eliminando così l'attuale passaggio a livello, mentre l'asse di servizio scavalcherà i binari nello stesso posto in sopravia.

Due miliardi per la Milano-Bologna

La linea Milano-Bologna, lungo la quale circolano 200 treni al giorno ad elevata velocità, verrà migliorata e messa in grado di smaltire una più intensa circolazione. Vi verrà infatti installato un nuovo "blocco automatico" che richiede preventivamente interventi di varia natura. Uno di questi, ad esempio, riguarda la soluzione del problema dei passaggi a livello.
Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda ha autorizzato in materia una maggiore spesa di 700 milioni, che porterà il totale di quelle approvate a 2 miliardi di lire.
Lo stanziamento va riferito alla costruzione di tre cavalcavia e tre passerelle pedonali nel comune di Lodi, alla costruzione di due sottovia nel comune di Casalpusterlengo e alla soppressione di sei passaggi a livello.

Una novità: biglietti cumulativi FS-autolinee

Tramontato da tempo il periodo dei contrasti tra strada e rotaia, riconosciuta la possibilità, anzi la convenienza, di accordi di integrazione tra i due sistemi di trasporto, la nostra Azienda ha promosso una serie di iniziative volte a realizzare un valido coordinamento tra i due mezzi. Una di tali iniziative è il biglietto cumulativo. In sostanza si vuole evitare una duplicazione di biglietti o di pratiche (nel caso di abbonamenti) quando il viaggiatore deve usufruire per i suoi trasferimenti del treno e di un mezzo automobilistico. Il sistema si basa sulla suddivisione del territorio in zone. Il biglietto avrà una validità oraria e il prezzo sarà rapportato al numero di zone attraversate. Il tempo di validità e le zone che si possono attraversare risulteranno evidenti dal diverso colore dei biglietti. Tali biglietti verranno obliterati in apposite macchinette situate nelle stazioni o sugli automezzi stessi e permetteranno al viaggiatore di percorrere una o più autolinee, oppure autobus e treno, per raggiungere la destinazione, con un unico titolo di trasporto.

lettere a "voci"

continua da pag. 3

di tutti i cittadini italiani e i cittadini pretendono di essere informati di quello che succede anche a Santa Maria La Bruna.

E ora per riparare questo grossolano errore, "se errore si può definire", secondo il Consiglio dei Delegati è opportuno che "Voci" pubblichi il documento allegato, redatto dai componenti del Comitato di Sicurezza e che il Consiglio dei Delegati lo ha fatto proprio (consta di ben 55 punti).

Ed infine vorremmo dedicare due paroline all'Ing. Tescola, Capo Ufficio che coordina l'attività delle Officine FS: Ing. Tescola, lei è mai venuto all'Officina di S.M. La Bruna? ha parlato qualche volta con qualche tecnico della Branca 7, oppure con qualche operaio? se non lo ha fatto (e ne siamo certi), la invitiamo a venire a S.M. La Bruna, per conoscere da vicino i nostri problemi, che a nostro avviso sono abbastanza scottanti.

Sicuri che venga recepita da parte Vostra la volontà dei lavoratori di questa Officina della pubblicazione sul V/S giornale del documento allegato, vogliate accettare distinti saluti.

Infine ci riserviamo che qualora la nostra richiesta non venga accettata, di inviare la stessa documentazione alla stampa cittadina.

Per il Consiglio dei Delegati
Francesco Pugliese
(e altre 4 firme illeggibili)

● *Anche se ormai conosciamo bene i cosiddetti "rischi del mestiere", diciamo francamente che questa è una di quelle lettere che non vorremmo mai ricevere, perché al di là della fondatezza o meno delle ragioni che l'ispirano o della gratuità delle offese che contiene, è chiaro comunque che essa denuncia una delusione reale nei confronti del periodico aziendale. E non era certamente questo lo scopo che c'eravamo prefissi realizzando il servizio sull'Officina G.R. di Santa Maria La Bruna. Detto questo, dobbiamo però subito aggiungere che respingiamo in blocco le accuse di travisamenti, di trasgressioni all'etica giornalistica e di chissà quali intese e connivenze con la dirigenza. Tutto questo fa parte di un vecchio bagaglio di pregiudizi e prevenzioni, paleo-sindacali da una parte, qualunquiste dall'altra, che per quanto ci riguarda riteniamo superate da tempo. In più occasioni "Voci" ha dimostrato la sua imparzialità e il suo senso di equilibrio, e ne fanno testo i riconoscimenti che in questo senso ci provengono da vari settori (non aziendalistici) e a tutti i livelli. Quindi, anche a proposito di Santa Maria La Bruna, assicuriamo i nostri lettori che non abbiamo operato nessuna censura; abbiamo invece dovuto fare una sintesi, magari anche drastica, dalla miriade delle argomentazioni e dei problemi emersi nel corso dell'incontro con i rappresentanti del locale Consiglio dei Delegati, che a riportarli per intero avrebbero preso tutto lo spazio a disposizione. Questo evidentemente non era possibile, anche perché lo spirito delle nostre inchieste sulle Officine non è solo di fare l'inventario delle cose che vanno male (non sarebbe neppure il nostro compito e per questo ci sono altri spazi e altre occasioni di azione e di intervento, a livello di stampa sindacale, di piattaforme rivendicative e così via) ma di raccontare la storia dei vari Impianti, di illustrare l'attività che svolgono, le tecnologie impiegate, e all'interno di questo, parte integrante di questo, di sentire anche i problemi di coloro che ci lavorano, sia tramite i rappresentanti del personale che della dirigenza (di qui, l'intervista all'Ing. Tescola). Francamente a noi sembra che, a livello di stampa aziendale, questo sia un modo corretto di fare "Informazione". Certo, rimane poi da vedere il modo con cui questo si fa, i risultati che si ottengono; qui però il discorso diventa di merito e, quindi, più difficile. I rappresentanti del Consiglio dei Delegati di S.M. La Bruna, autori della lettera, sono del parere che abbiamo tradito il loro pensiero; qualche mese fa, i loro colleghi dell'Officina del Deposito Locomotive di Roma Smistamento, dove abbiamo svolto un'inchiesta analoga (vedi "Voci" n. 10/1978), non hanno avuto niente da ridire sul nostro modo di operare. E questo, evidentemente, non perché i colleghi che hanno curato allora quel servizio sono stati più bravi, o perché i problemi di quell'Impianto fossero meno gravi e scottanti di questi. Più realisticamente, crediamo che il motivo sia da ricercare anche nel modo con cui si sanno utilizzare gli spazi che vengono offerti. Ad esempio, se ci fosse stato dato a suo tempo il lungo documento del Comitato di sicurezza* (indirizzato a tutti, tranne che a "Voci") *che solo ora, come ultimatum e sotto minaccia, ci viene inviato, ne avremmo potuto fare uso prezioso per puntualizzare meglio e in modo più circostanziato alcune notizie raccolte "a braccio" nel corso della nostra visita a S.M. La Bruna.*

In ogni caso, assicuriamo i colleghi che ci hanno scritto, che in futuro faremo tesoro anche di questa esperienza e prendiamo l'impegno di tornare di nuovo a parlare delle nostre Officine e, quindi, anche di Santa Maria La Bruna. A conclusione dei nostri servizi, infatti, organizzeremo una "tavola rotonda" in cui i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali e della Dirigenza Aziendale discuteranno dei problemi che riguardano l'attività delle nostre Officine e la sicurezza degli ambienti di lavoro, problemi che sono emersi in tutta la loro urgenza e complessità anche grazie alle inchieste pubblicate da "Voci".

Donatori di sangue: un problema di tutti

Il collega Massimo Ruggero Pacetti, che da tanti anni si occupa con passione e generosità del Gruppo Donatori di sangue, ci ha fatto pervenire questa lettera che doverosamente pubblichiamo.

Il 12 febbraio u.s., dopo tre anni di assenza, l'autoemoteca è tornata a Villa Patrizi.

Donatori: 20.

Un numero ben misero se si pensa alla moltitudine di ministeriali che lavora a Villa Patrizi e che ammonta a circa 5.000 persone. Evidentemente, al Ministero dei Trasporti — Direzione Generale — manca totalmente quello slancio di generosità (presente peraltro in tutti quelli dell'Esercizio) che unisce tutti i donatori di sangue. Quella che non manca, però, è la continua richiesta di sangue, richiesta che, purtroppo, non può sempre essere soddisfatta proprio per mancanza di donatori.

Ma quello che mi addolora ancor più della mancanza di adesioni è l'atto vandalico ed incivile di certe persone le quali, credendo forse di fare una bravata, hanno stracciato, rendendole così inservibili, le locandine affisse 10 giorni prima del 13 febbraio.

Pur amareggiato da tutto ciò, mi rivolgo grato a quei donatori che il 13/2, con la loro presenza, hanno dimostrato che non è ancora scomparsa del tutto la solidarietà umana.

Ringrazio ancora i donatori intervenuti, compresi quelli a cui non è stato possibile donare, e ricordo a tutti gli altri che possono sempre recarsi, in qualsiasi giorno, a digiuno, al Centro Donatori di Sangue della C.R.I. - Via Bernardino Ramazzini 31 - Tel. 5377788 - 533492.

Massimo Ruggero Pacetti
Capo gruppo responsabile
Donatori di sangue

Ancora sull'I.N.A.F.

A seguito della pubblicazione della lettera del Sig. Enrico Sorbo a proposito dell'I.N.A.F (Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri), apparsa sul numero del novembre scorso, altri lettori sono intervenuti sull'argomento prospettando loro casi particolari, e lo stesso Sig. Sorbo ci ha ancora scritto polemizzando con la risposta datagli, tramite "Voci", dal Presidente dell'I.N.A.F.

Ora, a parte ovvie ragioni di spazio, non ci sembra questa la sede più adeguata per portare avanti una polemica che, tra l'altro, rischia di non rispecchiare l'umore di tutti gli assicurati all'I.N.A.F. Infatti, a quei pochi che si lamentano (a torto o a ragione non sta certo a "Voci" dirlo) e che — per inciso — hanno sempre la possibilità di manifestare la loro insoddisfazione non rinnovando la polizza assicurativa, fanno riscontro tutti coloro che sono, invece, soddisfatti del servizio loro offerto dall'Istituto.

In ogni caso, non essendo, come "Voci", i naturali interlocutori delle diverse questioni sollevate, saremmo costretti a rivolgerci all'I.N.A.F per appurare gli esatti termini delle varie controversie (come abbiamo già avuto modo di scrivere, lo scopo di questa rubrica è quello di informare con completezza e obiettività i nostri lettori e ciò ci impone di sentire, in ogni caso, l'altra parte in causa).

Assicuriamo, comunque, coloro che ci hanno scritto che abbiamo già provveduto a inoltrare le loro lettere all'I.N.A.F. E altrettanto, se l'occasione si ripresenterà, faremo in futuro.

Il latino e le ferrovie

Dopo la pubblicazione su "Voci" dell'ottobre u.s. dell'articolo "Morte e resurrezione del latino / Cicerone? E' capodivisione al Ministero", il Dottor Domenico Accorinti, funzionario dell'ENEL di Torino, ha inviato al nostro Buzzoli una lunga lettera, per dichiararsi calorosamente d'accordo sulla difesa della lingua dei nostri padri. Il Dr. Accorinti ritiene che, qualora si ponessero determinate premesse a livello politico e a livello tecnico-linguistico, non sarebbe impossibile far rivivere il latino come lingua dell'Europa unita. Questa tesi è stata sostenuta dal nostro lettore in una interessante "memoria" che ci ha trasmesso e che egli stesso ha inviato al Parlamento di Strasburgo. Il Dr. Accorinti ha avuto la cortesia di mandarci anche un suo saggio, redatto in latino, circa la metodologia per l'adeguamento della lingua antica alle necessità moderne, nonché una sua nomenclatura ferroviaria in latino che, a nostro avviso, è abbastanza persuasiva. Vogliamo darvene un breve saggio, elencando alcuni vocaboli ferroviari e la versione latina ideata dal Dr. Accorinti: rotaia: orbita, ae; *controrotaia:* controrbita, ae; *traversina:* transtillum; *galleria:* crypta, ae; *sportello di biglietteria:* fenestrella libellarii; *freno ad aria compressa:* frenum pneumaticum *ecc.*

Per dimostrare quali siano la chiarezza, la concisione e anche la duttilità della lingua latina, il nostro lettore ha tradotto fra l'altro anche alcune avvertenze che figurano sui treni. Ad esempio, "Non gettate alcun oggetto dal finestrino" è reso con "Noli ullum per fenestram iacere". "Vietato sostare nei passaggi d'intercomunicazione" diventa "Noli morari in ponticulo". Lo spazio ci vieta più ampie citazioni che non mancherebbero d'interesse.

Il programma integrativo

di MARCELLO BUZZOLI

PASSANO le settimane, i mesi e il "Programma integrativo" rischia di diventare una faccenda misteriosa, un gioco enigmistico con esiti incerti e sbocchi imprevedibili. O forse un continente semisommerso che nessuno sa quando e come potrà emergere. Recentemente si sono accavallate notizie allarmistiche circa la presunta chiusura di poche linee passive che è poi l'argomento di maggiore interesse, capace di mobilitare l'opinione pubblica e di sollevarne lo sdegno. Così, alla luce di fuochi fatui e di bengala giornalistici, è tornato ad animarsi un quadro sostanzialmente statico. Poi la battaglia delle agenzie di stampa si è spenta, lasciando il posto a silenzi ed equivoci che non sono tutti involontari e nemmeno tutti disinteressati: da opposti punti di vista, il "Programma" può diventare un alibi o un atto d'accusa. Eppure questa vicenda non è fatta soltanto di rinvii e di ritardi, di momenti di accelerazione intervallati da pause. Ci sono punti fermi, scelte ed indirizzi meditati che non è consentito mettere fuori gioco.

Agli inizi degli Anni Ottanta, il rilancio delle Ferrovie (sia in termini di servizio pubblico che di riequilibrio dell'industria nazionale) ha i suoi cardini in due provvedimenti tra loro complementari. Il finanziamento di 1.665 miliardi (già operante) destinati al materiale rotabile e, per un'aliquota limitata, all'ammodernamento degli apparati di sicurezza e di segnalamento. Ne abbiamo parlato diffusamente su queste colonne e non vogliamo certo ripeterci. Il secondo provvedimento si identifica appunto col "Programma integrativo". Il disegno di legge, che dall'ottobre scorso è all'esame del Parlamento, prevede un finanziamento di 6.500 miliardi, nel periodo 1979-1984.

Premesso che un'aliquota di 1.575 miliardi è necessaria per il completamento di lavori in precedenza programmati e non potuti realizzare compiutamente, vogliamo soffermarci sugli interventi di tecnologia avanzata e sul complesso di opere infrastrutturali che costituiscono, per così dire, il nucleo essenziale e più qualificante del progetto. Ne faremo un'elencazione per categorie, corrispondenti ad altrettanti obiettivi, avvertendo però che, in parecchi casi, si tratta di misure interagenti e polivalenti. La schematizzazione non va dunque intesa in senso assoluto ed esclusivo.

Per migliorare la regolarità della circolazione dei treni, che è poi l'ago della bilancia della nostra ripresa, e per ridurre le nocive interferenze tra traffico pendolare e a lunga distanza, il "Programma" prevede, tra l'altro, l'adozione del sistema della Dirigenza Centrale Operativa negli impianti dei nodi di Genova, Milano, Venezia, Mestre, Nocera e l'avvio dei lavori per dotare del sistema stesso il nodo di Roma. L'estensione, alla maggior parte delle linee fondamentali, del blocco automatico, con banalizzazione della circolazione che consente l'esecuzione dei lavori di rinnovo e di manutenzione senza eccessive soggezioni per l'esercizio. L'elettrificazione delle linee Battipaglia - Potenza - Metaponto; Lamezia Terme Centrale-Catanzaro Lido; Fiumetorto-Agrigento e Roccapalumba-Bicocca. L'installazione, in numerose stazioni importanti della rete, di moderni apparati centrali elettrici per abbreviare i tempi occorrenti alla predisposizione degli istradamenti. Il completamento del quadruplicamento dei tratti di linea che collegano i grandi centri urbani con il circondario o comunque con le stazioni di cintura. L'immissione del blocco elettrico manuale sui tratti di linea Carmagnola-Bra; Fossano-Limone; Lecco-Sondrio; Pontassieve-Borgo S. Lorenzo; Ciampino-Frascati; Ciampino-Albano e Ciampino-Velletri. Il prolungamento di marciapiedi e la costruzione di sottopassaggi e pensiline per favorire il più celere afflusso e deflusso dei viaggiatori e per la protezione degli stessi dalle intemperie.

Al recupero del traffico merci, altro obiettivo di fondo, tende un gruppo di opere delle quali ricorderemo in particolare la costruzione di grandi terminali per i trasporti intermodali nelle località di Segrate, Verona, Padova, Bologna, Livorno, Bari e Reggio Calabria. Il potenziamento degli scali di smistamento di Milano e Bologna S. Donato. Il completamento del nuovo scalo di Torino Orbassano e la prosecuzione dei lavori per la costruzione dei nuovi scali di Cervignano e Caserta. In una visione più generale, si collocano l'adeguamento delle strutture ferroviarie dei transiti di confine e delle linee e degli impianti collegati ai porti; il potenziamento dell'armamento per consentire il transito dei veicoli con peso assiale di 20 tonnellate su alcune linee della rete, anche complementare e secondaria, interessate da correnti di traffico merci o da possibili deviazioni di traffico, quali la Seregno-Carnate-Bergamo; la Cremona-Castelvetro-Fidenza; la Genova-Ovada-Alessandria; la Roma-Cassino-Napoli; la Cancello-Torre Annunziata; la Battipaglia-Potenza-Metaponto; la Lentini Diramazione-Caltagirone; la Vittoria-Siracusa, ecc.

Abbiamo parlato di "deviazioni di traffico". Dietro questa formula apparentemente anodina c'è un altro degli obiettivi del "Programma", la valorizzazione e (se possiamo esprimerci così) la riscoperta degli itinerari alternativi per alleggerire le linee più congestionate, liberandole dall'impegno dei treni merci o addirittura surrogandole, sia pure parzialmente, in situazioni di accentuata emergenza.

Dall'estremo Sud fino ai confini della Valle padana, la rete F.S. è caratterizzata da prevalente struttura verticale con scarsi collegamenti orizzontali. Per riequilibrare tale disarmonia, e per migliorare altresì i principali collegamenti interni dell'Italia meridionale ed insulare, è previsto il raddoppio di alcuni tratti opportunamente scelti delle linee (Napoli)-Caserta-Foggia; Roma-Ancona; La Spezia-Parma (Pontremolese) nonché l'adozione del sistema del Controllo Centralizzato del Traffico sugli altri tratti delle linee medesime. Numerosi altri provvedimenti di carattere infrastrutturale e/o di ammodernamento tecnologico sono finalizzati alla valorizzazione dei rami trasversali della rete fondamentale e al potenziamento delle comunicazioni ferroviarie in Calabria, Sicilia e Sardegna.

Abbiamo così riepilogato le misure essenziali (ripetiamo che non sono tutte). Ad esse s'affiancano il completamento della Direttissima Roma-Firenze (cui sono assegnati 315 miliardi) e l'avvio degli interventi più urgenti per la protezione della sede ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico.

Il quadruplicamento della Roma-Firenze ha lo scopo di aumentare la potenzialità nel tratto più lungo e tortuoso della dorsale fondamentale Milano-Napoli. Attualmente sono già in esercizio i tratti Settebagni-Gallese Teverina e Orte-Città della Pieve, mentre i lavori sono in corso sui tratti Gallese Teverina-Orte Nord, Città della Pieve-Arezzo Sud e Figline Valdarno-Firenze Rovezzano. Il tratto da quadruplicare è perciò quello compreso tra Arezzo Sud e Figline Valdarno dove la linea è notevolmente tortuosa ed insiste su un terreno degradato.

Un discorso assai più lungo richiederebbe quel complesso d'interventi che mirano a proteggere la sede ferroviaria nelle zone più esposte a frane, caduta di massi e slavine, mareggiate ecc. Consapevole dei potenziali pericoli che minacciano i propri insediamenti a causa del dissesto idrogeologico, l'Azienda è già impegnata in un'azione di prevenzione, di sorveglianza e di contenimento. L'entità delle risorse finanziarie non consente peraltro di provvedere a nuovi apprestamenti di presidio e, in genere, ad interventi giustificati da pericoli potenziali e non imminenti. Il "Programma" stanzia 2.000 miliardi per l'esecuzione di una prima fase di opere, prescelte in base ad una graduatoria di priorità elaborata dalle F.S.

E veniamo ora all'argomento che ha suscitato, specie da parte delle Regioni, critiche ed allarmi esagerati e prematuri, quasi che un'evenienza remota e poco probabile fosse un provvedimento già deliberato ed esecutivo. In sostanza, si tratta di questo. In allegato al "Programma integrativo", l'Azienda ha formulato una proposta preliminare di soppressione di un ristretto contingente di linee fortemente passive. Sono 23 linee (inutile enumerarle singolarmente) per un'estesa complessiva di 1.000 chilometri. Dieci si trovano nel Compartimento di Torino; quattro nel Compartimento di Palermo; due in quello di Bari. I Compartimenti di

Verona, Venezia, Firenze, Ancona, Roma, Napoli e Cagliari sono interessati ciascuno con una sola linea. Secondo gli orientamenti espressi dal Parlamento e confermati dalla Conferenza Nazionale dei Trasporti, la metodologia per decidere il mantenimento, l'abbandono o il potenziamento del servizio ferroviario deve essere basata sulla valutazione delle correnti di traffico (attuali e potenziali) servite dall'autotrasporto e suscettibili di essere acquisite alla ferrovia, mediante miglioramento dell'esercizio ed eventuale integrazione con mezzi gommati. Tale accertamento deve essere svolto, in collaborazione con le Regioni e gli Enti locali interessati, nel quadro del Piano Generale dei Trasporti. Nell'impossibilità di disporre dei dati cennati e di mettere in atto la procedura prevista, le F.S., nel formulare la propria ipotesi di soppressione di 23 linee, hanno dovuto forzatamente attenersi ai due parametri tradizionali. Il primo riferito al coefficiente di esercizio (rapporto tra spese ed entrate), il secondo alla densità del traffico (migliaia di unità di traffico viaggiatori e merci per chilometro di linea esercitata). Comunque, considerato anche il parere nettamente sfavorevole delle istituzioni Regionali, la questione è rimessa alle decisioni del Parlamento.

Il discorso è aperto, in sede parlamentare, anche su un problema ben più ampio e di contenuto generale che condiziona in maniera preponderante la validità del "Programma integrativo". Se vogliamo che i provvedimenti in esso indicati non rimangano semplici esercitazioni letterarie, non subiscano pesanti ritardi, ma si traducano in realizzazioni concrete entro il 1984, occorre elevare in misura consistente la capacità operativa e di spesa dell'Azienda e mettere in atto efficaci strumenti per la tempestiva preparazione dei quadri dirigenti F.S. e l'ampliamento dei poteri spettanti ai vari livelli gerarchici. Per conseguire questo risultato, verrebbe presentata dal Governo una nutrita serie di emendamenti, cosicché il disegno di legge che dall'ottobre si trova alle Camere si arricchirebbe di sostanza normativa e amplierebbe la sua efficacia e la sua sfera d'azione ben al di là dei confini iniziali.

Alle Assemblee di Montecitorio e di Palazzo Madama sono rimesse dunque decisioni d'importanza capitale per l'avvenire delle F.S., dell'intero sistema dei trasporti e anche della Nazione.

I cultori di curiosità storiche ricordano che nel 1962 al Piano Decennale toccò il raro privilegio di essere approvato dal Parlamento all'unanimità. Oggi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che non solo finanzia importanti opere infrastrutturali ma, nella versione emendata, verrebbe ad innovare in maniera incisiva le attribuzioni e la capacità d'azione dell'Azienda. Dunque un provvedimento di rilevanza maggiore dello stesso Piano Decennale. Ma quale ne sarà l'esito? quali saranno gli emendamenti? e verranno approvati? Ci asteniamo da previsioni, pur senza essere pessimisti. Guardiamo con calma e con fiducia alle prossime settimane dense di aspettativa.

MARCELLO BUZZOLI
(3 - Fine)

I quattro giovani arrestati durante la recente operazione della Polfer di Bologna. Il fenomeno della delinquenza sui treni ha ormai raggiunto dimensioni preoccupanti. La nostra Azienda ha ora allo studio un vasto programma per tentare di risolvere il grave problema

I "NUOVI PADRONI" DEL VAPORE?

I MALFATTORI sono gente in gamba, a modo loro: sono altamente efficienti, si riuniscono in bande che da un punto di vista sociologico si possono definire i più efficienti gruppi, eleggono fra loro il migliore come capo, in barba al titolo di studio ed alla raccomandazione. Ed i risultati si vedono. Bene attenti a tutti i pro ed i contro, si spostano da un campo all'altro nell'operare, tenendo bene presenti convenienza e rischi. Così nel 1974 hanno incominciato a prendere di mira i treni della notte: essi avevano preso particolarmente a cuore il 385, la comunicazione Domodossola-Roma, tanto che quel treno era stato ben presto ribattezzato "il treno dei ladri" e quell'articolo "il" lasciava abbastanza ristretto il campo. Fu appunto quello il titolo che diedi al servizio pubblicato sul n. 10 di "Voci" del 1974. Si dava il caso che dirigesse in quel momento il Compartimento di Bologna l'unico Direttore che, nell'abbondante ventennio di mie collaborazioni al periodico aziendale, non avesse per nulla fatto il sordo alle mie reiterate proposte di colloqui di merito sulla validità del periodico aziendale stesso, tant'è che ero giunto ad anticipargli buona parte dei miei servizi: quattr'occhi vedevano meglio di due. Ebbene, sia pure con elogi che considero tuttora sinceri su quel pezzo, egli mi chiese garbatamente se non lo trovavo troppo "giornalistico", cioè di colore drammatico se non addirittura tragico, e si chiedeva se era proprio il caso di gettare tanto allarme. Come era nelle intese di quei civili incontri, tenni duro ed il pezzo uscì integrale.

Chissà se con l'aggravarsi così massiccio del fenomeno criminale egli se lo chiederebbe ancora: oggi, contro quegli otto arrestati di allora, sono decine e decine, forse centinaia i malfattori sui treni, non più concentrati soltanto su "il" treno dei ladri, ma straripanti — come le scope dell'apprendista stregone (ricordate "Fantasia" di W. Disney?) — su pressoché tutti i treni della notte, con particolare mira ai treni con vetture-letto e carrozze-cuccette che corrono sulla dorsale appenninica. L'epicentro è a raggiera su Bologna, ove ogni notte transitano ben 29 treni di tale tipo, quasi tutti ormai scortati dalla loro brava squadra di "specialisti in sottrazione".

Dovremo concludere allora che, da noi, questi sono i veri padroni del vapore?

Il fenomeno ha raggiunto dimensioni tali che, in appoggio alle proteste dei singoli derubati che più non si contano (la maggior parte soffre il furto in silenzio), anche la "Compagnia internazionale vagoni letto" ha protestato ufficialmente, mentre varie Compagnie di viaggio straniere hanno minacciato di non fare più convergere le loro comitive turistiche in Italia. E sappiamo cosa conti il turismo per le nostre finanze. Il personale viaggiante FS, dal canto suo, viste senza risultato le ripetute proteste singole e di squadra, ha inviato una lettera circolare al Direttore Generale, al Direttore Compartimentale di Bologna, alla Polfer, alla Federazione nazionale e compartimentale dei tre sindacati unitari, in cui si auspica lo studio e l'adozione tempestiva di iniziative e rimedi che consentano ai ferrovieri lo svolgimento di un lavoro tranquillo ed ai viaggiatori la certezza di viaggi sereni e sicuri.

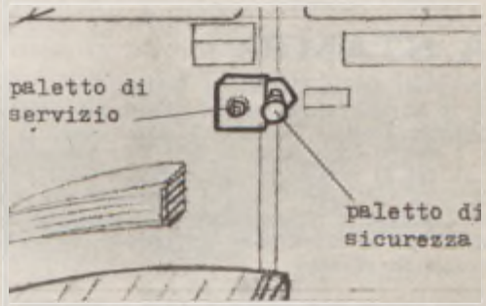
Guarda caso, il problema è tanto

"Cuccette" anti-ladro sui treni italiani

Una risposta della nostra Azienda ai furti che ormai troppo spesso si verificano durante i viaggi notturni sulle lunghe distanze, e che interessano, in pratica, tutte le linee fondamentali della rete ferroviaria italiana, è rappresentata dalle nuove carrozze-cuccette "chiuse": un particolare dispositivo di chiusura interna "a paletto" è infatti entrato in attività su 251 delle 680 carrozze del parco-notte.

« Si tratta — ha dichiarato il Direttore Generale, dott. Semenza — di un fatto importante, in quanto rappresenta un sistema di sicurezza attiva contro l'opera dei ladri, sistema che ha richiesto studi e sperimentazioni, e che consentirà a chi viaggia di notte sulle nostre carrozze-cuccette di dormire con maggiore tranquillità ».

Il dispositivo che sarà installato entro tre mesi su tutte le carrozze, consta di due parti riunite in un'unica scatola: una parte applicata nella zona interna della porta scorrevole del compartimento; l'altra, caratterizzata da un cilindro in ferro di un paio di centimetri di diametro, collocata presso una delle pareti (sempre all'interno) che assicura la completa chiusura della porta scorrevole e non consente manomissioni dall'esterno.



sentito che il Consiglio dei delegati sindacali ha proposto un incontro fra Azienda, Organizzazioni Sindacali e Pubblica Sicurezza proprio nel momento in cui il Commissariato Compartimentale Polfer stava proponendo un incontro per lo stesso fine. Ma che fosse risolutivo. L'incontro c'è stato e si è concluso con una viva, pressante richiesta alla D.G. di non porre indugi per la soluzione del problema.

Che cos'è che ha fatto traboccare il vaso? Il fatto merita di essere raccontato, sia pure per sommi capi. La sera del 13 febbraio cinque giovani passeggeri si sono portati da Bologna a Ferrara, muniti di un biglietto cumulativo. Sono scesi a Ferrara, ma non sono usciti dalla stazione, prendendo invece a bighellonare sul marciapiede dei treni in transito per il sud. Per quanto di bell'aspetto e con fare indifferente, i cinque sono stati notati dall'agente Polfer di turno, il quale li ha cortesemente invitati nel suo Ufficio, provvedendo alla loro identificazione; non essendo fino a quel momento rei di alcunché, li ha lasciati subito liberi, ma tenendoli bene d'occhio. Infatti il "terminale" della PS, interrogato da quell'agente Polfer, li dava per vecchie conoscenze, non proprio buone. Il nostro bravo agente ha fatto il suo dovere, informando subito il Comando Polfer di Bologna C.le perché predisponesse una adeguata accoglienza. Prontamente avvertiti, confluivano in Stazione il dott. Renato Servidio, Vice Questore dirigente il Commissariato Compartimentale, ed il suo braccio destro, il dott. Vincenzo Postiglione, V. Questore aggiunto. Sul treno, intanto, il quintetto non era passato inosservato al personale di scorta, ormai ammaestrato da tanta casistica (siamo nel 1979); anzi, si è tanto sentito osservato che, prima ancora di iniziare il proprio nefasto operare sui viaggiatori addormentati, ha creduto bene di intimorire, come di solito, sia il conduttore che il cuccettista: senza troppe parole, mentre il treno filava a 100 all'ora, avevano spalancato una portiera, facendo cenni molto eloquenti sul volo che i ferrovieri avrebbero potuto fare se non se ne fossero stati quieti, lasciandoli operare liberamente.

Appena possibile un ferroviere che era sul treno stilava un conciso ed esauriente messaggio e legatolo ad un pezzo di metallo che per caso aveva a disposizione — ad evitare che il foglietto avesse a svolazzare nei vortici del treno in corsa — lo lanciava sul marciapiede della stazione di Castel Maggiore, ove veniva raccolto da quei dirigenti. Costoro non indugiavano, provvedendo a rincalzare l'allarme già lanciato dalla guardia di Ferrara. E quando il treno è giunto a Bologna è stato presto circondato con una operazione lampo, tanto ben condotta, sia pure nel caotico movimento dei passeggeri, per cui uno solo dei malviventi riusciva a far perdere le sue tracce: gli altri quattro, arrestati. Personaggi giovani ed agili, sempre molto eleganti, li vedete per nulla tristi; è un incidente, un infortunio sul lavoro molto infrequente. Viceversa la va solitamente bene: sol che si pensi che ad un viaggiatore, che non si era chiuso bene nella cabina letto di altro treno, era stato sottratto un milione e mezzo di lire, più i preziosi ed alcuni assegni che portava indosso, è facile ricavare come possa essere redditizio questo nuovo "mestiere".

I quattro di questa volta sono: Settimo Foglietta, anni 22, Milano; Carlo Franco Siepe, 29 anni, Rossano (Cosenza); Giuseppe Gasparini, 23 anni, Palermo; Michele Sartini, 20 anni, Roma. I reati da loro commessi sono: associazione per delinquere e minacce aggravate e continuate a pubblici ufficiali.

Ma per 4 arrestati, quanti sono quelli che la fanno franca? Quanto danno e quanto terrore portano sui nostri treni, fino a qualche anno solo accusabili di ritardi e di affollamenti? Basta guardare le foto: anche se ammanettati, sono sereni, addirittura beffardi. « Questo è un piccolo incidente, ma ci rivedremo presto » e potete farci conto.

Il problema è tutt'altro che sporadico e comporta finalmente uno studio attento, rapido, bene e fermamente finalizzato a trovare validi rimedi. Non basta più invitare i più coraggiosi a prendere iniziative che potrebbero provocare delitti di ritorsione. Non basta nemmeno far invitare i passeggeri a stare attenti. Un ferroviere mi raccontava, ad esempio, di farlo sempre, quando vede la squadra sospetta; ma, a parte qualche minaccia più o meno scoperta, c'è lo stesso passeggero che non capisce o fa il coraggioso, salvo poi venire a piangere il patito borseggio; come quella signora, diceva sempre quel ferroviere, che prima aveva sorriso quando egli le aveva consigliato di tenersi in grembo la borsetta, sparita poi in meno di dieci minuti. "Voci della rotaia" sarà ben lieta di essere ammessa agli incontri di lavoro che l'Azienda — ne sono certo — indirà quanto prima per affrontare fattivamente e positivamente questo sempre più grave problema. Fin da ora però dico che si potranno anche premiare i ferrovieri più coraggiosi, ma non si può pretendere da essi, tutti, eguale coraggio ed iniziativa. Occorre rinforzare la guardia. E se non ci sono sufficienti effettivi Polfer, così come la fanno molto bene a terra gli alpini ed i marinai sulla dorsale appenninica, penso che la farebbero altrettanto efficacemente nei corridoi e negli scompartimenti. Per scoraggiare i malviventi non basta qualche episodio isolato, ma occorre un'azione massiccia.

Dopo tutto, anche difendendo i treni si difende lo Stato.

ALDO SENSI

Al momento di andare in macchina apprendiamo che la Polfer di Parma ha arrestato altri 4 ladri sul 385, proprio "il treno dei ladri". Complimenti ed avanti così.

dicono di noi

SULLA STAMPA

Il passaggio dall'orario ferroviario invernale a quello estivo è un avvenimento che suscita sempre grande interesse, in quanto è in tale occasione che vengono introdotte le modifiche più importanti sia per quanto riguarda le comunicazioni interne che quelle internazionali. Quest'anno la data fatidica è il 27 maggio, ma già se ne parla e se ne scrive da qualche mese.

ROMA

« Rivoluzionario l'anno in corso per i trasporti: non più treni a lungo percorso. L'orario ferroviario sarà biennale. La percorrenza massima di un convoglio sarà di 12-15 ore, poi si cambierà alla coincidenza ». Con il nuovo orario, salvi i necessari aggiornamenti e adeguamenti, la relazioni di estremità rimarranno, anche se suddivise in relazioni intermedie coincidenti, per cui, di fronte all'unico inconveniente del trasbordo per una minoranza di viaggiatori, si otterranno vantaggi notevoli per le relazioni intermedie, una maggiore regolarità nell'andamento dei treni, l'annullamento di manovre onerose anche per i costi e una consistente riduzione della durata del viaggio, sia per i percorsi parziali che di estremità.

LA STAMPA

Treni: orari uguali d'inverno e d'estate. Per i treni delle Ferrovie dello Stato in servizio interno non si avranno più differenze di orario secondo la stagione. Estate e inverno, da questo punto di vista, sono stati unificati. I relativi studi condotti dalle F.S. troveranno pratica attuazione a partire dal 27 maggio prossimo. Ne deriverà un'economia di esercizio valutata in non meno di mezzo miliardo di lire in termini solo operativi. Altro vantaggio è rappresentato dalla compatibilità dell'orario F.S. con qualsiasi ipotesi di estensione del periodo dell'ora legale sia sul territorio nazionale sia all'estero.

LA NAZIONE

Meno ritardi dei treni con l'orario unificato. L'Amministrazione FS prova anche a unificare gli orari dei treni per tentare di attenuare il tormento dei ritardi e per risolvere altri problemi di organizzazione e di traffico. Unificare vuol dire avere gli stessi orari tutto l'anno, senza le variazioni estive e invernali. Saranno così eliminate le complicazioni dovute alle variazioni nei collegamenti internazionali che hanno conseguenze sul traffico interno. Tra l'altro l'Italia non sarà più spezzata in due anche per gli orari ferroviari, come è accaduto finora, perché i treni internazionali circolano quasi tutti a nord della linea Roma-Pescara e soltanto pochissimi la scavalcano per arrivare a sud.

Gazzetta del Sud

Più servizi per la Sicilia in funzione dal 27 maggio. Salto di qualità per i servizi ferroviari interessanti la Sicilia: lo ha deciso l'Azienda FS nel definire i propri programmi operativi per il nuovo orario. Tra l'altro verrà attuato un nuovo assetto delle comunicazioni rapide tra Roma e l'Isola, attualmente assicurate da una sola coppia di treni.

Il Fiorino

Trasporti ferroviari di merci più veloci con il nuovo orario. Le merci inoltrate su strada ferrata impiegheranno quest'anno meno tempo per giungere a destinazione. Secondo le FS, che hanno elaborato un apposito programma operativo dal prossimo maggio si risparmierebbero per alcuni treni sino a quattro ore e passa.

IL SOLE 24 ORE

Le Ferrovie potenzieranno anche il traffico merci. Messo a punto un programma per migliorare l'esport. Miglioramenti deriveranno anche dall'entrata in funzione — sempre quest'anno — del nuovo centro intermodale FS di Napoli Granili, mentre relativamente ai containers è entrato in funzione a Milano Rogoredo uno scalo super specializzato, chiamato « Terminal intermodale FS » che consentirà di triplicare il volume del precedente lavoro, che era di 50.000 containers all'anno.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

...alla riconquista del tempo perduto

LUIGI PRETI, anni sessantacinque, due lauree e una carriera dedicata agli studi, al foro, all'insegnamento universitario. Trentatré anni di vita parlamentare e qualche debolezza letteraria, alla quale il cinema non è rimasto estraneo. Per i Trasporti è un ritorno, un riaccostarsi a problemi che non gli sono nuovi, ma che sono cresciuti nel tempo e che richiedono, come ha detto il presidente della decima Commissione di Montecitorio Libertini « decisioni di grande portata ».

Paralizzato da due mesi nella sua attività legislativa, il Parlamento, che durante la crisi di governo ha potuto soltanto convertire in legge i numerosi decreti emanati dal precedente governo, vede accantonata una serie di provvedimenti sui quali sempre più urgente si evidenzia la decisione. Una elencazione analitica sarebbe troppo lunga, ma non si possono non ricordare quelli che riguardano il finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete ferroviaria dello Stato; e soprattutto non si può ancora indugiare su quella riforma dell'Azienda ferroviaria destinata a divenire il cardine della futura politica del trasporto su rotaia.

Un'osservazione: in poco più di un biennio, al vertice del dicastero, appesantito anche dalla responsabilità « ad interim » della Marina mercantile senza che una ristrutturazione sia intervenuta nel settore del trasporto (stradale, marittimo, aereo e ferroviario) si sono avvicendati ben quattro ministri: Ruffini, Lattanzio, Vittorino Colombo e Preti. A ciascuno è toccato, per le alterne vicende che rendono fin troppo movimentata la vita del nostro Paese, un arco di tempo certamente angusto per potere programmare e sviluppare una linea di azione destinata a lasciare un segno nell'esistenza dell'Azienda ferroviaria. Questo governo, che qualcuno ha già battezzato di « primavera » (forse per la coincidenza della sua nascita con l'inizio della stagion dei fiori) nasce con una minaccia nel suo orizzonte: quella delle elezioni politiche anticipate che tutti vorremmo fossero evitate per poter seriamente pensare alla soluzione dei problemi dell'ordine pubblico, della ripresa dell'economia nazionale, del rilancio del Mezzogiorno, della piena occupazione, soprattutto di quella giovanile. Fedeli annotatori delle cronache parlamentari per ciò che riguarda la vita ferroviaria e gli interessi di quanti ad essa sono legati, in questo numero di "Voci" vogliamo esprimere un augurio: che questo governo viva o quanto meno prepari le premesse per una condizione di maggiore stabilità politica nel Paese, consentendo così il raggiungimento di quei traguardi che sono nelle speranze e nelle attese di tutti gli italiani.

Voglia scusarci il lettore se questa volta ci siamo un po' allontanati dal tema della nostra rubrica, sul quale torneremo con i prossimi appuntamenti soffermandoci, come di consueto, oltre che sui problemi specifici, su quello più generale della riforma dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, di cui si è continuato a discutere anche durante la crisi in seno alla Commissione trasporti di Montecitorio. Ma abbiamo ritenuto doveroso, in questo nostro colloquio con la grande famiglia dei ferrovieri, fare qualche considerazione, e proprio nel momento in cui il nuovo governo si pone all'opera in un clima, diciamolo pure, di scetticismo e di incertezza.

Recuperare il tempo perduto non è impresa facile; tuttavia, il tentativo va fatto, e con fiducia, se non si vuole vanificare lo sforzo finora sostenuto e grazie al quale è stato possibile raggiungere segni, sia pure deboli, di una incoraggiante ripresa. Ironicamente, qualcuno l'ha definita « ripresina ». Accettiamo anche l'ironia, purché non si perda di vista la necessità di rimettersi subito in cammino e con passo spedito, tenendo conto che il Paese non può attendere e che ogni ritardo giustificherebbe la protesta degli italiani.

SALVATORE BRANCATI

" X: UN NOME DA TROVARE INSIEME "

Con il 31 marzo si è concluso il concorso indetto da "Voci" per dare un nome nuovo ai nostri dormitori.
Migliaia sono le schede giunte in redazione e attualmente si sta procedendo allo spoglio e alla catalogazione.
Sul prossimo numero pubblicheremo i risultati e il nome del vincitore.

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

Un viaggio tra gli uomini

IN UN MOMENTO come quello che stiamo attraversando, in cui a livello politico e culturale da mesi si continua a discutere su un presunto "ritorno al privato", quasi in contrapposizione ad un ideale impegno pubblico e civile, anche un film come **Cristo si è fermato a Eboli**, tratto dal famoso romanzo omonimo di Carlo Levi (scritto nel 1944 su vicende accadute nel 1935-1936), trova una sua pregnante attualità. Anzi è proprio questo, io credo, il motivo di fondo della trasposizione cinematografica di Francesco Rosi, di cui altrimenti non si capirebbe davvero il senso. Perché dico questo? Perché in un momento in cui ci si attarda a tracciare demarcazioni e linee di confine tra impegno e disimpegno, tra slancio e riflusso, proprio un film come quello di Rosi dimostra come sia possibile raccontare una storia collettiva, rappresentare un dramma addirittura nazionale come quello del Mezzogiorno, incrociandolo con un'esperienza provocatoriamente ed emblematicamente individuale e soggettiva, e per di più astraendolo sia geograficamente che temporalmente. Infatti il film è attuale per quello che dice, indipendentemente dal fatto che le vicende narrate siano accadute molti decenni fa e in un paesetto sperduto della Lucania, dove la Storia si fronteggia con il Mito della civiltà contadina, dove la ragione si scontra quotidianamente con la forza della superstizione e della leggenda.

Al di fuori di questo, il film ripete abbastanza fedelmente il libro, tranne naturalmente che nel tono stilistico e narrativo. Tanto quello era lirico e fiabesco, panico e sognante, quanto questo è asciutto e severo; tanto quello si abbandonava alle utopie dei progetti e delle visioni politiche, quanto questo è rigorosamente attaccato ai problemi del confronto quotidiano con la realtà. In questo senso, alternando momenti di grande lirismo (si pensi a tutto il lungo viaggio del protagonista verso il luogo del confino, con le querce viste dal finestrino bagnato della corriera, mentre intorno improvvisamente cessano i rumori) ad altri di intensa passione e partecipazione politica (tutta la lunga conversazione tra il protagonista e Don Luigino, il Podestà del luogo), il film riesce a far emergere nitidamente l'incontro, per tanti aspetti sconvolgente, fra un intellettuale borghese settentrionale, appunto Carlo Levi, confinato durante il fascismo in un paesetto lucano, e il chiuso ed ostico mondo contadino. Questo incontro-scontro diventa presto un vero e proprio itinerario morale e culturale, quello di un personaggio che, come gli eroi delle antiche leggende, come il Tamino de "Il flauto magico", scende agli Inferi e li affronta per diventare migliore, e ci riesce. Borghese, intellettuale, medico, pittore, alla fine del film Carlo Levi (che è il protagonista autobiografico del film come del libro) sa fare la sua scelta: non si tratta tanto di fare il medico (un mestiere utile) invece del pittore (un mestiere inutile) come gli raccomanda la sorella in visita, né di rifluire nel "privato", come aggiungeremmo noi, ma si tratta invece di diventare uomo tra gli altri uomini, di calarsi tra loro con umiltà, nelle loro miserie e nel loro dolore, per riscoprire alle radici il senso della vita, le ragioni della vita.

Film, quindi, di grande respiro ideale, che s'inquadra bene nella filmografia di Rosi, abbondantemente dedicata ai problemi del Mezzogiorno, ed anzi sembra quasi volerla concludere esemplarmente. In **Cristo si è fermato a Eboli**, infatti, non c'è tanto posto per la violenza e la denuncia, quanto per la meditazione profonda e complessiva; quasi che al desiderio di rispondere all'ingiustizia con la forza cieca dell'istinto e dell'invettiva, sia finalmente subentrata la volontà e la maturità politica di volere capire i meccanismi, sottili e inquietanti, che quell'ingiustizia giustificano e perpetuano.

Del film esistono due versioni, quella per il grande schermo che vediamo ora (due ore e mezza di durata) e quella che apparirà fra diciotto mesi in TV in 4 puntate. Il film, allora, durerà un'ora di più e avrà un finale aggiunto, che vede il ritorno del protagonista nella sua Torino.

Nel cast, di grande rilievo, come quasi sempre capita, l'interpretazione di Gian Maria Volonté (molto intenso e contenuto).

Gian Maria Volonté e Francesco Rosi durante una pausa sul "set". A destra, una scena del film.

Orlando: un(a) giovane di 300 anni

SE E' VERO che un romanzo, una novella, un racconto, trova nel suo esordio ciò che meglio lo sintetizza, la frase che meglio serve a chiarirne il senso più profondo, questo è tanto più vero nel caso di "Orlando", uno dei romanzi più singolari di Virginia Woolf, recentemente uscito in edizione economica (tra le altre opere della scrittrice inglese, ricordiamo "Mrs. Dalloway", "Gita al faro", "Onde", "Tra un atto e l'altro", "Le tre ghinee", ecc.).

« Egli — poiché dubbio non v'era sul suo sesso, per quanto la foggia di quei tempi alquanto lo dissimulasse — stava prendendo a piattonate la testa di un moro, che dondolava appesa alle travi del soffitto », questa la frase iniziale di "Orlando".

Il romanzo, o meglio, la "biografia" di Orlando, che si snoda dal periodo elisabettiano, fino ad arrivare all'Inghilterra del 1928, nasce, invece, proprio dal bisogno dell'autrice di mettere in discussione quest'iniziale assenza di dubbio. Orlando, *senza dubbio* un uomo all'inizio del romanzo, lo vedremo a metà della sua storia (forse con qualche dubbio in più) diventare una donna, diventare Lady Orlando.

Ma l'infrazione delle certezze e della naturalità, in questo romanzo, per molti versi da considerarsi sperimentale, non si ferma qui. Orlando è prima uomo e poi donna, ogni volta nel senso più pieno e completo, ma Orlando è anche un giovane "eterno", una sorta di Dorian Gray che attraversa, indenne, i secoli e la storia d'Inghilterra. Così anche un'altra certezza viene infranta. La certezza che la vita non possa andare oltre i limiti che la realtà le concede. Ed è proprio quell'affermazione iniziale che ribadisce, sembra inutilmente, il concetto, piuttosto ovvio, della certezza del sesso, quello stridio narrativo che subito quasi ci infastidisce, a segnalarci che proprio le certezze banali e inutili saranno, nelle pagine seguenti, il bersaglio preferito della Woolf.

Ma tutto ciò può creare un malinteso. "Orlando" è innanzi tutto un libro di lettura piacevolissima e il suo "sperimentalismo" non intacca minimamente il gusto che si prova scorrendo le sue pagine. Pagine che, tra l'altro, ci danno dei veri e propri affreschi delle varie epoche della storia d'Inghilterra. Ma queste pagine, che per la loro freschezza e la loro incisività sembrano uscite direttamente dalla fantasia della scrittrice, come quelle del Gran Gelo di Londra e le altre — simili, ma diverse — che

Un ritratto di Virginia Woolf

descrivono il trionfo dell'umido sulla natura, sugli uomini e sulla loro vita, si poggiano, invece, sui profondi studi storici che la Woolf fece prima di passare alla stesura del libro.

Dire che "Orlando" va letto per questi motivi, però, è ancora fargli un torto. "Orlando" è anche e, forse, soprattutto, il libro in cui Virginia Woolf ha reso più esplicite le proprie tematiche esistenziali: l'ambiguo rapporto col proprio sesso, il problema della vita e della morte, ad esempio, sono qui splendidamente riassunti e risolti. E poi la morte, con la quale la Woolf fece drammaticamente i conti: morì suicida nel 1941 gettandosi nel fiume Ouse dopo aver lasciato sulla riva cappello e bastone.

Ma c'è un brano in "Orlando" che, meglio di tutto, esprime il lirico sentimento che nella Woolf accomunava la natura e la morte: « Ho trovato l'anima gemella » mormorò.

« E' la landa. Io sono la sposa della Natura », sussurrò, abbandonandosi rapita al gelido abbraccio dell'erba, tra le pieghe del suo mantello, nel fosso vicino allo stagno. « Qui voglio giacere... ». « Per tanti secoli ho cercato la felicità senza trovarla; la gloria senza afferrarla; l'amore, senza conoscerlo; la vita... ahimè, meglio la morte ».

Una finestra sul proprio amaro futuro, su quella sponda dell'Ouse, sui pensieri — certo assai simili a quelli di Lady Orlando — che al fiume quel giorno l'accompagnarono.

TIZIANA GAZZINI

"Orlando" di Virginia Woolf - Editore Garzanti, pp. 235, L. 2.300.

Lazio medievale

IL LUNARIO Romano 1979, che ha per titolo «Fatti e figure del Lazio medievale», contiene 39 articoli scritti appositamente per questa pubblicazione da studiosi del Gruppo culturale di Roma e del Lazio e da altri appassionati della materia in questione. Il volume è composto di circa 600 pagine e 100 tavole fuori testo.

Dalla lettura del Lunario « si ricava addirittura — come ha detto il Prof. Paratore presentando il libro — uno spostamento delle nostre conoscenze tradizionali sul periodo e soprattutto sulle forze determinanti della storia del Medio Evo.

« Noi stiamo sempre a parlare di papato e impero che si contendono il potere, come uniche forze preponderanti nella storia, ma chi legge questi saggi incontra sempre un altro elemento che fa vedere qual è la ricchezza, l'originalità, la profondità della storia della nostra regione, la forza delle singole città: cioè la spinta all'autonomia delle singole città non solo di fronte ai baroni feudatari che imperversarono nella regione, ma addirittura di fronte all'autorità pontificia ».

ALBERTO AMATI

Mass media e terrorismo

E' STATO calcolato che quel 16 marzo '78, alle nove e venti di mattina, un milione e centomila italiani stavano ascoltando, sintonizzati sulla seconda rete radiofonica, un programma musicale dal titolo "Due voci e un pianoforte". Le voci erano di Sheila e di Peppino Gagliardi, il pianoforte era suonato da Roger Williams. All'improvviso si inserì una voce tesa dall'emozione: « Interrompiamo le trasmissioni per una drammatica notizia che ha dell'incredibile e che, anche se non ha avuto finora una conferma ufficiale, purtroppo sembra sia vera. Il Presidente della Democrazia Cristiana, l'On. Aldo Moro, è stato rapito poco fa a Roma da un commando di terroristi ». Cominciò così, con questo annuncio radiofonico ancora pieno di titubanze uno dei più tragici capitoli della storia italiana, i cui effetti dirompenti e angosciosi continuano a farsi pesantemente sentire sul nostro Paese. Nei drammatici 55 giorni che seguirono quell'annuncio, accanto ai problemi politici e istituzionali, ai drammi umani, alle dispute violente tra i cosiddetti fautori della trattativa e gli intransigenti, si svolse un altro dibattito nel Paese, altrettanto acceso e inquietante, e riguardò un protagonista fino allora ampiamente sottovalutato in casi analoghi, e cioè il mass-media. Come ci si doveva comportare, cioè, a livello di informazione giornalistica, di fronte allo stillicidio crudele dei comunicati e dei proclami BR? Pubblicare o no la foto dell'On. Moro in catene? rendere pubbliche o no le sue "riflessioni politiche", estorte o espresse in chissà quali condizioni? Su questo problema, non solo gli addetti ai lavori ma tutta l'opinione pubblica si trovò divisa. Ci fu chi giunse ad accusare i giornali di essere poco meno che complici del terrorismo, chi ricordava il paradossale invito di Marshall McLuhan, il profeta dei mass-media, a "staccare la spina", in quanto il silenzio-stampa sarebbe stata l'arma più efficace contro i terroristi, chi invece lasciava all'esperienza e alla serietà professionale del giornalista il compito di dare nel modo più completo e corretto possibile l'informazione.

Questo ampio e articolato dibattito viene ora ripercorso dall'interno da un libro davvero interessante: **Il lago della duchessa - Mass media e terrorismo** di Sergio Trasatti.

Il libro ripercorre, attraverso una dettagliata analisi del racconto che dei tragici fatti hanno reso i giornali, la televisione e la radio, i momenti salienti dell'intera vicenda, soffermandosi particolarmente sulla "notizia" del 18 aprile 1978 che fece convergere l'attenzione di tutto il Paese sul lago della Duchessa. Fatto emblematico, che dimostrò ampiamente, ove ce ne fosse ancora bisogno, la mostruosa potenza dei mass-media. Inoltre Trasatti interroga alcuni di coloro che furono tra i protagonisti principali di quei giorni, e cioè tredici direttori di grandi testate italiane, da Indro Montanelli a Gaetano Afeltra, da Andrea Barbato a Gustavo Selva. Attraverso le loro valutazioni e le scelte umane e professionali fatte in quei giorni esce un panorama di opinioni abbastanza variegato ma che indica anche una comunanza di intenti su alcune linee di comportamento tese a salvaguardare comunque la libertà di stampa senza però asservire il potere dell'informazione alla logica dei terroristi. Come in tutti i volumi di Trasatti molto accurato è il corredo dei materiali e dei dati messi a disposizione del lettore, si va dalla sceneggiatura completa dei telegiornali, agli indici di ascolto comparati, ad un'attenta cronologia di quei tragici avvenimenti.

PIERO SPILA

"Il lago della Duchessa - Mass media e terrorismo" di Sergio Trasatti - La Rassegna Editrice, pp. 230, L. 6.000.

Alla ricerca di un'Italia perduta

CON UN anti-madrigale di Mario Casacci pubblicato su un giornale umoristico dell'epoca, "Il Pinguino", veniva commentato, in chiave amabilmente satirica, il successo di una trasmissione televisiva: "Lascia o raddoppia?" che, andata in onda per la prima volta la sera del 19 novembre 1955, stava entusiasmando l'Italia. Ma ritorniamo un attimo indietro nel tempo, facciamo un salto a ritroso di 25 anni e vediamo qual è l'Italia del 1955. E' l'Italia della topolino, dei concorsi, delle figurine da conservare freneticamente in attesa del premio finale. E' un'Italia pacata, le rivendicazioni sociali sono molto attutite, le casalinghe rappresentano la spina dorsale del paese, la parola femminismo non è ancora stata coniata, la rabbia dei giovani è pura fantascienza. E' l'Italia delle prime 600, dei primi frigoriferi, delle prime televisioni. La televisione però fatica a trovare il successo, costa molto e si dice che la spesa non è proporzionata al valore. In parte è vero. I cantanti, gli attori, i presentatori, sono abituati al mezzo radiofonico, davanti alle telecamere si muovono con difficoltà, sono goffi, impacciati. I telegiornali sono lunghi, noiosi, con il viso dello speaker eternamente inquadrato, i programmi musicali sembrano ibernati — attenzione alle scollature, alle battute, alle gambe delle ballerine —. Decisamente non va. Nonostante la novità non c'è interesse.

Poi l'idea folgorante, geniale, importata calda calda dall'America: l'idea del quiz. Si tenta. Prima con "Ottovolante", un varietà a premi, e il successo è tiepido. Si prosegue con "Attenti al fiasco" ed è un fiasco. Ma la televisione non demorde, in America un programma a quiz ha addirittura l'onore di una copertina sul "Time", come mai in Italia non si viene a capo di nulla? Si tenta di nuovo e sabato 19 novembre 1955 va in onda la prima puntata di "Lascia o raddoppia?". Presenta la trasmissione un ragazzo appena arrivato dall'America, Mike Bongiorno. E' un biondino dall'aria impacciata, dalla pronuncia insicura, dalla papera facile. Sì, forse è "ignorantello", però è dotato di un candore disarmante, fa tenerezza, le mamme di tutta Italia lo adottano all'istante, le ragazzine lo vedono come il principe azzurro sempre sognato. Il successo è subito strepitoso, travolgente, supera ogni aspettativa. "Lascia o raddoppia?" diventa una mania collettiva. Anche Edy Campagnoli, la valletta di Bongiorno, diventa famosissima per il suo incantevole, irriducibile, silenzio. Edy portava le buste, diceva i nomi dei concorrenti, sorrideva e basta, il resto dello show era tutto del "biondorosato eroe", di Mike e dei concorrenti. Ed ecco il professor Degoli con la sua musica classica, Luciano Zeppegno, esperto in storia dell'arte, il professor Marianini con i suoi vestiti stravaganti che per gli spettatori dell'epoca furono un vero e proprio shock. Ecco Paola Bolognani, esperta di calcio, Maria Luisa Garoppo soprannominata "Miss globuli rossi" per le più che rispettabili dimensioni del suo torace — torace che per altro le telecamere cercavano di inquadrare il meno possibile —, Rossana Rossanigo, "Miss Fossette". Il bacio che Mike le diede, dietro le quinte, sconvolse e appassionò intere famiglie.

Profumo di un tempo perduto, di un'Italia perduta.

Oggi, dopo 25 anni, Mike ripropone "Lascia o raddoppia?", giovedì 15 marzo è andata infatti in onda la prima puntata del programma. Ma che senso ha nell'Italia di oggi, nevrotica, inquieta, violenta, riesumare questa vecchia carovana? « L'Italia di Lascia o raddoppia? non esiste più », dice Maurizio Costanzo, ed è vero. Ieri i protagonisti di "Lascia o raddoppia?" segnarono un'epoca, oggi, con tutta probabilità, saranno usati e consumati nello spazio di un mattino. Tutto si muove talmente in fretta, non c'è più tempo, tutto incalza. Oggi Mike è un distinto signore cinquantenne e, nella nuova trasmissione, al posto della bionda e giovanissima Edy Campagnoli ci sarà sua figlia Patricia. Che tristezza, in fondo.

Scrive Maurizio Chierici: « Il ritorno di Lascia o raddoppia? potrebbe avere l'aria dell'ultimo viaggio dell'Orient Express. Ti ricordi com'era bello? Ma è un viaggio pieno di scossoni, manca l'aria condizionata e nel velluto si soffoca ». Probabilmente sarà proprio così. Eppure, nonostante tutto noi crediamo che "Lascia o raddoppia?" influirà ancora sul costume. No, certamente, le strade non saranno più deserte il giovedì sera, nessun cinema interromperà più lo spettacolo per trasmettere il quiz, polemiche arroventate non dilanieranno più l'Italia. Tutto questo ormai è e resterà leggenda. Però con un Mike ormai invecchiato e con la figlia della Campagnoli, siamo certi che, sia per chi ha più di quarant'anni e l'ha vissuto, sia per noi che ne abbiamo sentito sempre e soltanto favoleggiare, "Lascia o raddoppia?" ricreerà un clima, un'epoca. A chi l'ha già vista riporterà la nostalgia del passato, l'emozione per un'evasione perduta, a noi probabilmente porterà il rimpianto per un periodo che non abbiamo mai conosciuto, per un tempo in cui forse la persona umana contava qualcosa di più.

MARINA DELLI COLLI

IN VERSI È UN'ALTRA COSA

DIVAGAZIONI PARAPOETICHE di CASACCI

ANTIMADRIGALE A MIKE BONGIORNO

Pardon, biondorosato eroe T. V.
Best-seller, matador, rien ne va plus
Del fascino garbato e contegnoso,
Che freneticamente siete esploso
Nel cuore d'ogni nostra adolescente,
Se malgrado il tripudio nazionale
Oso venire a voi controcorrente
All'insegna di un antimadrigale.
Confesso che quel vostro telearrivo
Fu un " veni-vidi-vici " soggiogante:
Trovandovi così decorativo,
Fascinoso, leggiadro, conturbante,
Scoprimmo che Filogamo e Corrado
Stavano ancora ad uno stato brado;
Il vostro savoir-faire, la vostra scuola
Davanti alla nostrana insufficienza
Mostravano la stessa differenza
Che passa tra gassosa e Coca-Cola.
E fatalmente da qual giorno in poi
L'Italia diventò tutta un Bongiorno:
O motivo centrale o di contorno,
In ogni dove c'eravate voi.

Ma allorquando la Mikepidemia
Tra il gentil sesso fu così diffusa
Che si parlò senz'ombra d'ironia
Di un redivivo Apollo made-in-USA,
Ci andammo seriamente convincendo
Che si imponeva un "Mike delendo"
Fu allora che grattammo sull'orpello
Scoprendo che eravate ignorantello
E che avevate sì, una bella prosa...
Ma la sintassi è tutta un'altra cosa.
Poi, quando il vostro fascino inconcusso
Si cimentò nel cinema nostrano
Ci accorgemmo di avere sottomano
Soltanto un soprammobile di lusso.
Pardon, biondorosato eroe del quiz,
Ma tutto viene detto senza offesa:
E' un caso di legittima difesa
Del sex-appeal made-in-Italy.
E per quanto voi siate un maggiorato
Converrete con me che non è giusto
Far paragoni tra un Apollo e un fusto:
Anche se è un fusto teleraddoppiato!

La pagina de "Il Pinguino" con l'anti-madrigale dedicato a Mike Bongiorno

L'antico in chiave moderna?

GLI ARRANGIAMENTI di brani di musica classica elaborati per le moderne orchestrine sono da condannare? Ed è da condannarne l'uso (e l'abuso) nelle colonne sonore di film? Non mi sentirei di affermarlo in senso assoluto. Una cosa è certa: il risultato dell'adattamento è per lo più povera cosa. Le opere musicali sono organismi unitari come le opere architettoniche. Arrangiare è come costruire la casetta di campagna con le forme del Partenone. Ed allora perché non condannare? Perché una funzione questi arrangiamenti l'assolvono: destare l'interesse per la musica classica in coloro che, per varie ragioni, non l'apprezzano, non la comprendono o l'ignorano.

Negli anni più recenti si è ripetuto con Mozart quanto accadde negli anni 30 per Schubert: allora furoreggiarono la "Serenata" e l' "Ave Maria" del secondo, oggi il tema dell'andante del concerto K 467 del primo, utilizzato anche come sottofondo musicale nel film svedese "Elvira Madigan".

Non c'è dubbio; l'aggancio del "laico" c'è; ma è un aggancio momentaneo che si esaurisce lì perché si basa solo sull'aria di quel tema, astratto dal complesso dell'opera intera. Come dire: riprendo con pochi tratti il viso dell'Angelo e pretendo di apprezzare l'Annunciazione di Leonardo. Il tema diviene canzonetta, stanca e delude.

Riflessioni che vengono alla mente nell'ascoltare appunto il concerto K 467; Mozart si esprime con ben altro che non il tema dell'andante. Nell'allegro maestoso è di un'irruenza scatenata che non lascia respiro: il piano non conosce soste.

Costruzione limpida, scorrevole, con accenti ora di grande gioia, ora di intensa drammaticità, nella quale il piano non ha neppur bisogno di seguire il tema di apertura, descritto e sviluppato dall'orchestra, se non in pochissime battute. Dopo l'arrangiamento, sentire l'andante in versione originale per l'ascoltatore sprovveduto, abituato alla versione moderna, è quasi una delusione: "tutto qui?". La poesia del brano non sta solo nell'aria del tema ma nel "come" questo è trattato: nel contrapporre al ritmo ternario del basso quello quaternario dell'alto, nel passaggio del piano dal registro acuto alle note basse, idea ripresa da molte orchestrine degli anni 30 e 40 (tanto per fare un esempio di casa nostra, l'orchestra Angelini), nella parsimonia della trattazione del tema (che ha fatto felici gli arrangiatori) per adagiarsi nel commento fatto di poche note della mano destra, ricamo sulla trama elegiaca dell'orchestra.

Chiusa la parentesi di commossa serenità, Mozart si riscatena nell'allegro vivace con irruenza ancor maggiore del primo tempo in un dialogo serrato dello strumento solista con l'orchestra.

Molte sono le edizioni; ma io lascerei perdere il tuttofare Geza Anda della D.G.G. in favore di edizioni dall'incisione meno perfetta ma più significativa, come quella dell'indimenticabile Dinu Lipatti con l'orchestra del Festspiel di Lucerna, diretta dall'allora giovane Von Karajan (1950) — disco EMI ELECTROLA C 047 01 469 — o di Anni Fischer — disco EMI SERAPHIM 3C 047 00 490 — con la Philarmonia Orchestra diretta da Wolfgang Sawallish, il grande direttore non compreso nel giro delle grandi marche discografiche; solo qualche incisione su edizioni economiche. Perché?

GIANFRANCO ANGELERI

Dischi folk

« AGGIO GIRATO lu munno » è l'ultimo lavoro discografico della Nuova Compagnia di Canto Popolare, uno dei pochi gruppi "seri" che tentano una rivalutazione ed una riscopreta del bagaglio folkloristico che l'Italia ha in sè, specie nel meridione.

Questo disco, per il gruppo, è una tappa fondamentale perché si riallaccia anche a delle esperienze oltre frontiera fatte in questo periodo. Presenti in molti ed importantissimi festival ed incontri (ne ricordiamo uno: il Festival di Berlino) di musica popolare, la Nuova Compagnia di Canto Popolare ha rappresentato più che dignitosamente la cultura italiana musicale.

Per tornare al long playing che in questi giorni vede la luce vogliamo ricordarvi le parti più salienti: "Aggio girato lu munno" (un canto d'amore), "Tienite l'uocchie de la nigra serpe" (brano diviso in due parti ispirato alla tarantella pugliese ed alla posteggia napoletana) e, infine, "Fateve 'nnanze" (una saffica del poeta napoletano Sgruttendio). Ottimo il disco pubblicato dalla EMI.

Giuliano Illiani (ex Donatello) si sta rivelando con il suo ultimo lp "A mio nonno ambulante" uno tra i più sensibili autori italiani. I brani più significativi di questo disco sono "Saltarello del re", "Antonio Imbeni" e "Mio nonno l'ambulante".

PAOLO MAGLIOZZI

I bambini e gli animali

« PUSSY cat, Pussy cat, dove stai andando? Sto andando a Londra a trovare la Regina. Pussy cat, Pussy cat, cosa stai facendo? Sto cacciando un topolino sotto la sedia ». Questa canzoncina è una delle filastrocche preferite dai bambini inglesi, la cantano a casa e soprattutto a scuola imparando non solo la musica ma anche parole difficili per la pronuncia. Si potrebbe osservare che in questo modo i piccoli britannici imparano anche a coltivare l'amore per gli animali, e in particolare per i gatti, molto rispettati in Inghilterra, forse perché lontanamente imparentati con il più severo leone, l'animale che rappresenta la regalità inglese insieme al più fantastico Liocorno. E i bambini italiani? I bambini italiani cantano « Stella stellina la notte si avvicina, la fiamma traballa, la mucca è nella stalla, la mucca ed il vitello, la pecora e l'agnello, la chioccia con i pulcini, la gatta con i gattini, e tutti hanno la mamma e tutti fan la nanna ». Anche questa filastrocca ha lo scopo di insegnare i nomi degli animali con una variante però, infatti indica ai bambini la relazione tra animale adulto e cucciolo e relativi nomi.

Per la maggior parte dei bambini l'animale è una creatura da amare. Sfruttando questa naturale predisposizione i genitori intelligenti potranno farsi aiutare nella difficile opera dell'educazione. Il cane ed il gatto sono gli animali domestici più conosciuti ed amati dai bambini, ma è anche vero che anche altri animaletti beneficiano dell'amore e della curiosità dei bambini: criceti, cavie, pulcini, uccelli, tartarughe e perfino rospi. Di solito un bambino nato e cresciuto in una famiglia dove gli animali vengono amati e allevati impara a non averne paura e ad affezionarsi ad essi con facilità.

Tuttavia possono darsi casi di fobie particolari che abbiano gli animali come soggetto. Alcuni bambini possono aver contratto tale paura soltanto avendone sentito parlare dai grandi in maniera oscura, con descrizione della loro ferocia, ma indagando con attenzione è possibile risalire alla fonte di tali ansie, come ha illustrato Sigmund Freud, ne "Il piccolo Hans". In tale opera viene analizzata a lungo la fobia che Hans ha per i cavalli e che è originata dal timore per il padre, avvertito come figura grande e minacciosa.

E' facile osservare che i primi disegni che i bambini fanno dopo il "protogroviglio" (un insieme di aggrovigliati tracciati) è spessissimo un animale. Come viene utilizzata dal bambino questa rappresentazione? Per esempio un bambino di tre anni che abbia appena fatto il ritratto ad un porcellino d'India, andrà dal medesimo porcellino a farglielo vedere per invitarlo a riconoscersi. E gli adulti come devono utilizzare il disegno del bambino? Certamente per capirlo di più. Infatti nel disegno dell'animale il bambino spesso rappresenta se stesso o i suoi parenti e soprattutto il tipo di relazione che lui stesso ha con loro. Sarà importante osservare allora la collocazione degli animali nel foglio e le relazioni fra i tipi di animali rappresentati. Allora gli animali uguali (solo bovini, solo uccelli ecc.) significano che la famiglia è vista come unità, oppure anche senza differenziazioni.

In genere il topo viene spesso rappresentato dai bambini per significare l'inferiorità e non la furberia o l'agilità, l'ape per significare la paura dovuta al pungiglione e non per la laboriosità, l'uccello non solo perché è bello e canta ma perché può volare via, fuggire facilmente.

Una volta interpretati, questi disegni possono essere una valida guida per comprendere il carattere del bambino e per suggerire all'adulto il modo più adatto per aiutarlo ad elaborare un giusto rapporto con la realtà.

PATRIZIA CIMINI

Nobel e il suo premio

PARAFRASANDO la celebre frase che in apertura dell'VIII capitolo dei « Promessi Sposi » ci descrive Don Abbondio immerso in dotte ma incomprensibili letture, potrebbe darsi che molti di voi, sentendo delle assegnazioni annuali dei famosissimi premi « Nobel », come certamente vi sarà accaduto almeno una volta, si saranno chiesti: « Nobel! Chi era costui? ». Dando, comunque, per scontato che si tratta di un personaggio ormai nel regno dei più.

Sperando di aver indovinato il vostro quesito, facciamo allora un poco di storia.

Alfredo Bernardo Nobel nacque a Stoccolma nel 1833, ma visse dapprima col padre in Russia, a Pietroburgo, dove portò a compimento i primi studi e, in seguito, tornato nella città natale, si dedicò con grande interesse e passione allo studio della chimica con particolare riguardo per tutto ciò che componeva gli esplosivi; e in questo settore era molto avvantaggiato poiché il padre possedeva una fabbrica di nitroglicerina. Impressionato dal grande numero di disastri causati da questo composto esplodente, altamente sensibile anche al più piccolo urto, intensificò le sue ricerche nell'intento di rendere stabile la nitroglicerina. Tali ricerche alla fine furono coronate da successo, quando riuscì a solidificare la nitroglicerina mescolandola a sostanze inerti e assorbenti, senza diminuire però il suo alto potere esplosivo. Nobel divenne così l'inventore della dinamite. Successivamente inventò molti altri esplosivi ancora oggi molto diffusi. I brevetti di queste sue invenzioni e lo sfruttamento di alcuni pozzi petroliferi che possedeva nella regione di Baku, fecero di lui un uomo ricchissimo. Al pensiero che lo scopo maggiore delle sue invenzioni era quello bellico, Nobel volle destinare la massima parte del suo patrimonio alla creazione di una fondazione che avesse per fine quello di premiare i benefattori dell'umanità. Morì in Italia, a San Remo, nel 1896.

Vengono conferiti ogni anno cinque premi (diploma, medaglia d'oro e somma in denaro) a chi si sia distinto in fisica, chimica, fisiologia o medicina, letteratura e infine a chi abbia promosso opere e attività per la pace e la fratellanza tra i popoli. La somma disponibile annualmente per ogni categoria di premio varia dai 30.000 ai 40.000 dollari e può essere suddivisa fra due o tre persone.

Tra gli italiani ebbero il premio Nobel Guglielmo Marconi ed Enrico Fermi per la fisica, rispettivamente nel 1909 e nel 1938, E. Teodoro Moneta, patriota e scrittore, per la pace nel 1907, G. Golgi per la medicina nel 1906, G. Carducci, G. Deledda e L. Pirandello per la letteratura nel 1906, 1926 e 1934 e Eugenio Montale nel 1975 per la poesia.

Da tutto il mondo

Una scrofa ha partorito un maialino che ha le sembianze di una scimmia e che si lamenta come un neonato! La nascita è avvenuta nel dipartimento di Comayagua, nell'Honduras. L'animale è nato con gli occhi chiusi, il che non è una caratteristica della razza suina. Ma quello che ha maggiormente colpito gli allevatori è stato il pianto "umano" del piccolo mostro. Sono iniziati gli studi per scoprirne... la paternità.

ORCHE DI PLASTICA

Invece di massacrare i delfini fino alla loro estinzione, i pescatori giapponesi avranno presto a disposizione orche di plastica formato naturale per allontanare dalle zone di pesca i famelici e prolifici cetacei, che rappresentano la causa prima di impoverimento ittico del Pacifico. Il prototipo dell'orca (4 metri di lunghezza per 180 chili di peso) è dotato di un nastro magnetico che riproduce il temibile grido dell'"assassina dei mari" e sarà rimorchiato dai pescherecci. I delfini scapperanno ma salveranno la pelle e molto pesce, invece che nelle loro bocche, finirà nelle reti.

LA SFINGE MALATA

La sfinge del deserto di Giza, celebre figurazione del dio solare Ra dal corpo di leone e dalla testa umana, che da oltre quattro millenni fa la guardia alle piramidi dei Faraoni, soffre di "eczema" e di "anemia". Così si esprime un quotidiano egiziano, il quale precisa che, a causa dell'erosione costante subita dalla roccia calcarea in cui è scolpita, la testa della sfinge sta per cadere. I venti del deserto e le infiltrazioni d'acqua hanno danneggiato seriamente la parte superiore del monumento, rendendo necessario il ricorso a una energica cura di iniezioni... a base di cemento.

Libri per voi

"CRETA la civiltà del Minotauro" di Reynold Higgins è il titolo dell'ultimo volume edito dalla Newton Compton nella collana dedicata ai ragazzi, "Civiltà del passato", collana diretta da Sabatino Moscati. Come dice il titolo, questo libro parla della famosa quanto misteriosa isola di Creta, culla della più antica civiltà mediterranea. Minosse, il Minotauro, Teseo, Arianna, Dedalo e Icaro, tutti nomi mitici legati a questa isola, personaggi che, certo, hanno stimolato la fantasia dei ragazzi e che il volume di Higgins riconduce a una dimensione reale e storica. Ed è proprio attraverso un'attenta analisi degli sviluppi storici della civiltà cretese, che Higgins cerca una via per uscire dal labirinto di supposizioni e ipotesi sull'isola del Minotauro, sul suo sviluppo e sulla sua improvvisa decadenza.

Illustrato in modo "didattico", così che le immagini possono anche essere usate per ricerche scolastiche o per usi affini, questo volume è per i giovani, ma l'interesse dell'argomento e la precisione storica con cui viene trattato, lo rendono adatto anche agli adulti. L'intento di attrarre l'interesse di più generazioni è comune anche agli altri volumi della collana, che può così diventare un'occasione d'incontro e di dibattito tra genitori e figli.

Tra i titoli della collana: "Gli Incas, popolo del sole" di V. Von Hagen, "I Maya misterioso popolo del

Messico precolombiano" dello stesso autore, "Come diventare archeologo" di G.M. De Rossi.

T. G.

"Creta la civiltà del Minotauro" di Reynold Higgins, ed. Newton Compton, pp. 107, L. 3.800.

Il libro delle mie ricerche Vol. IX, Collana "I libri delle ricerche", Editrice Piccoli, Milano, p. 80, lire 6.500 — Un magnifico volume di storia illustrato, di grande formato, che segue il cammino dell'umanità dalla preistoria ai nostri giorni. L'interesse si concentra, più che su battaglie, re ed eroi, sugli uomini che hanno dato il loro contributo alla storia riunendosi in società, fondando villaggi e città, sviluppando strumenti, tecniche, usi e costumi (età: 10-15 anni).

Tea Patata, di Donatella Ziliotto, Vallecchi, Firenze, p. 118, L. 3.900 — La favola moderna di Tea Patata, bambina impacciata e romantica, alle prese con i fratelli un po' hippie e genitori intellettuali. Un libro divertente e attuale che affronta i dissidi più avvertiti dall'infanzia di oggi (età: 10-13 anni).

Un treno e altre cose un po' così, di Pino Abate, Emme Edizioni, Milano, L. 3.500 — L'autore racconta e illustra delle storielle a volte divertenti, a volte un po' amare, sempre al limite fra realtà e finzione: le cose-personaggi, umanizzate, sono cariche di ironia e di facile comunicativa (età: 8-11 anni).

I segni zodiacali

Sapreste riconoscere questi segni astrologici stilizzati?

Soluzione: 1 Leone; 2 Toro; 3 Cancro; 4 Bilancia; 5 Scorpione.

I segnali luminosi

Le linee ferroviarie in miniatura si servono di accessori, oltre quelli già presentati in precedenza, che hanno la doppia funzione di migliorare il realismo arricchendo il paesaggio e di poter essere utilizzati nella circolazione dei convogli come avviene nella realtà. Notevole importanza rivestono a tal uopo i segnali luminosi in quanto la loro mancanza non sfugge nemmeno alle persone affatto inesperte di ferrovia.

L'installazione dei segnali presume la costruzione di un plastico perché il loro funzionamento richiede una molteplicità di collegamenti elettrici, specie se si vuole che gli stessi influiscano sulla circolazione dei convogli. I modelli esistenti in commercio riproducono, per la maggior parte, la segnaletica in uso sulle principali reti ferroviarie d'oltralpe, mentre quelli tipici F.S. si riducono a due soltanto dopo la scomparsa dal catalogo del segnale di prima categoria ad ala semaforica molto utile sulle linee non elettrificate a semplice binario che mai mancano sui plastici.

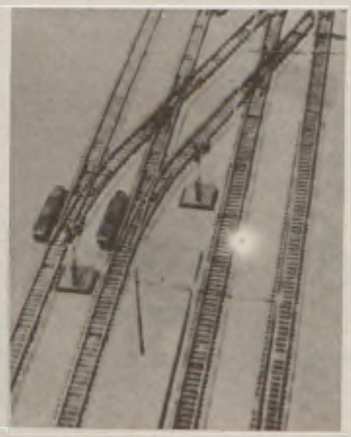
Un primo tipo, prodotto dalla Lima, si riferisce al segnale di partenza da binario non di corsa ed è possibile installarlo facilmente nelle stazioni; come nella realtà, può essere predisposto a luce rossa o verde mediante apposita scatola di comando presente nel catalogo di detta Casa. Opportuni collegamenti elettrici permettono l'alimentazione del binario a cui si riferisce solo quando è disposto a via libera in modo da far partire un treno in sosta; viceversa, in corrispondenza dell'accensione della luce rossa il binario non sarà sotto tensione per cui un treno ivi ricoverato non potrà partire.

Un secondo tipo è riprodotto dalla Rivarossi ed è utilizzabile come segnale di partenza su binario di corretto tracciato o come segnale di prima categoria lungo la linea. Anche questo, come il precedente, può essere azionato da una scatoletta collegata al "set" di comando la quale, quando "dà corrente" alla microlampadina verde del segnale, chiude contemporaneamente il circuito su una sezione di linea in modo da permettere il transito dei treni mentre quando dà corrente alla lampadina rossa, apre il circuito (non alimenta una polarità) del binario priva di alimentazione, è costretto a fermarsi.

Lo stesso segnale può, inoltre, utilizzarsi per l'adozione del sistema di blocco automatico: se un treno, approssimandosi ad esso, lo trova a via libera (la sezione di linea immediatamente precedente il segnale è sotto tensione) prosegue la corsa; superato tale ente, incontrerà poco dopo un particolare binario provvisto di pedale collegato ad un relè che azionerà il segnale mettendolo a via impedita. Dopo che il treno avrà percorso un certo tratto incontrerà un nuovo segnale, superato il quale, lo predisporrà al rosso e, servendosi dopo qualche istante di un nuovo pedale, metterà a via libera quello precedente. In questo modo si possono inviare più treni su tratte abbastanza lunghe senza pericoli di tamponamenti e, soprattutto, senza l'intervento dell'operatore che potrà, così, dedicarsi alle eventuali manovre nelle stazioni o nei depositi.

I cataloghi delle ditte e, in particolare, il "Manuale dei tracciati e dei circuiti elettrici Rivarossi", facilmente reperibili presso i negozi di modellismo, possono fornire altre dettagliate istruzioni al riguardo.

WALTER GUADAGNO



Materiale "mobile" o "rotabile"?

SI APPUNTA il dito su "materiale mobile", una delle nostre ricorrenti espressioni, e si consiglia di evitarla perché è maniera non del tutto corretta.

Lo fa il Migliorini, con le considerazioni che appresso riportiamo:

« ...Le *rotabili* sono le strade ordinarie, cioè quelle che sono percorse da veicoli a ruote: significato già antico, perché si trova in un'iscrizione latina (sia pure di discussa autenticità) ed è registrato dal Tommaseo.

Ma la voce è adoperata qualche volta con un significato del tutto diverso quando si parla di *materiale rotabile*, riferendosi alle macchine, alle vetture, ai carri delle ferrovie. Qui si vuole intendere "munito di ruote", e benché si possa anche per questo significato tentare di trovare qualche appiglio nella latinità (c'è Ammiano Marcellino che adopera *rotabilem flexum* "il girar delle ruote", descrivendo la balestra), per evitare confusioni è meglio non adoperare questa espressione, e dire *materiale mobile* e non *materiale rotabile* ».

L'esperienza pratica dimostra che un suggerimento di questo genere ha poche possibilità di essere accolto con favore negli scritti di argomento ferroviario; innanzitutto l'uso di Rotabile è ormai fortemente consolidato e contrasta ogni tollerabile sostituzione (parliamo peraltro di "parco rotabile" e, dicendo soltanto "un rotabile" / "i rotabili", approfittiamo di un comodo aggettivo sostantivato per indicare uno o più veicoli circolanti su rotaia); inoltre l'incremento di "materiale mobile" può trovare ostacoli in motivi di uniformità linguistica: è infatti da notare che il nostro "materiale rotabile" ha corrispondenza di struttura e di suono nel frc. *Matériel roulant*, nel ted. *Rollendes Material (Rollmaterial)*, nell'ingl. *Rolling stock*, ecc.

Rara è intanto la presenza di "materiale mobile" sugli stampati F.S.: ne abbiamo rintracciato un esempio a pag. 20 della *Prefazione Generale all'Orario di Servizio*, laddove si riporta il simbolo distintivo delle "stazioni con sagoma limite per il materiale mobile".

A nostro parere, "materiale mobile" è modo elegante, che converrebbe diffondere anche per una più ricca varietà di espressione.

L'attributo Mobile, che è tipico della terminologia meccanica, ben si addice al materiale ferroviario, che è Mobile in quanto ha facoltà di muoversi o per forza propria o per effetto di un mezzo trainante.

La definizione di Rotabile per contro sta meno bene in quanto conferisce una caratteristica non esatta. Se infatti ci rifacciamo all'originario lat. Rotàbilis, che vale "che può essere ruotato" / "percorribile da veicoli provvisti di ruote", ci rendiamo conto che Rotabile è qualità del terreno, di una strada o anche, se vogliamo, della stessa rotaia, ma non certo dei veicoli ferroviari.

CARMELO NERI

FILATELIA

Filatelia e storia

Guerra 1915-1918. Sconfitte dalle forze interalleate le armate tedesche furono costrette alla resa incondizionata. L'armistizio fu firmato l'11-11-1918 su un vagone ferroviario appositamente attrezzato fermo nella foresta di Compiegne.
Per ricordare il 60° anniversario dell'avvenimento le Poste francesi hanno emesso un francobollo da Fr. 1,20 riproducente il famoso vagone che nella successiva guerra mondiale divenne protagonista di un fatto analogo. Il 22-6-1940 i tedeschi, invasa la Francia, imposero la firma dell'armistizio nello stesso vagone fatto riesumare dal museo in cui era stato posto.

Moneta pesante del Vaticano

Placatesi le acque filateliche e numismatiche mosse dalla emissione delle due Sedi Vacanti seguite alla morte di Paolo VI ed alla imprevista successiva fine di della Città del Vaticano, ha emesso, il giorno 15 febbraio, la serie di monete dell'anno XVI del Pontificato di Paolo VI, recanti il millesimo '78. All'aumento del solo pezzo da L. 200 rispetto alla confezione del 1977 non è corrisposto un adeguato aumento di prezzo. Si è passati in un solo balzo a L. 10.000. Pensiamo un po' troppo per un nominale di sole L. 885. E' un colpo duro da assorbire; comunque appena una settimana dopo l'emissione le monete sono andate esaurite. Precisiamo: non sono più in vendita agli sportelli delle Poste Vaticane di Piazza S. Pietro.
Sarebbe interessante conoscere ufficialmente la tiratura di questa serie, che se bassa potrebbe anche riservare delle sorprese.
Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche, opera dello scultore Nicola Morelli, dobbiamo dire che sono di piacevole aspetto.
Nel diritto di tutte le monete è inciso lo stemma di Papa Paolo VI. Nel rovescio sono raffigurati: Gesù sulle acque, incontro alla barca dei discepoli (L. 500); Gesù seduto sul monte, in atto di rivolgersi alla moltitudine (L. 200); Gesù che ammaestra sullo sfondo di un portico (L. 100); Gesù inginocchiato che tende le mani ad un fanciullo (L. 50); l'incontro del padre con il figlio (L. 20); adolescente in preghiera (L. 10) e una fanciulla che reca in mano una lampada (L. 5).

Italia

Come già a conoscenza dei nostri amici collezionisti, puntualmente, il giorno 12 febbraio è stato emesso il secondo francobollo della serie ordinaria "Alti valori". Identico a quello da L. 5.000 nella vignetta, cambia solo la cifra (L. 4.000) ed il colore.
Tre giorni dopo, il 15 febbraio, è stata emessa una serie di due francobolli appartenenti alla serie "Arte italiana".
Sono due bellissimi francobolli. Il valore da L. 170 riproduce l' "Annunciata" di Antonello da Messina (Museo Nazionale di Palermo); il valore da L. 520 riproduce il "Campo con pagliaio" di Ardengo Soffici (Galleria Nazionale d'Arte Moderna a Roma).
Tiratura: dieci milioni di esemplari del valore da L. 170 e sei milioni del valore da L. 520.

Milano

Organizzata dal Circolo Filatelico del D.L.F. di Milano, si è tenuta nella Sala Presidenziale della Stazione di Milano C.le l'8ª Mostra Compartimentale di Filatelia. Dal giorno 10 al giorno 26 gennaio sono state esposte le migliori collezioni dei nostri colleghi milanesi ammirate da un numeroso pubblico che ha visitato la Mostra. Auguriamo un buon proseguimento visto che siamo già all'ottava edizione.

Vaticano

Il giorno 25 gennaio è stato emesso un aerogramma ottenuto utilizzando le rimanenze della emissione del 23 gennaio 1978 con una seconda impronta del valore da L. 20, recante il disegno delle chiavi decussate sormontate dal Triregno, collocata sul lato sinistro della precedente di L. 200.

TAGLIARE SEGUENDO IL TRATTEGGIO

Un premio a chi diffonde "Voci"

Per proporre l'abbonamento a "Voci" ai nuovi assunti e per raggiungere quei colleghi che, pur essendo da tempo in Ferrovia, ancora non hanno sottoscritto l'abbonamento, chiediamo un aiuto ai nostri lettori. Ci rivolgiamo a tutti gli amici di "Voci" affinché facciano conoscere ai colleghi la nostra rivista. Ed è proprio per facilitare tale opera di diffusione che, da questo momento, ci si potrà abbonare al giornale anche compilando la seguente scheda, che deve essere fatta pervenire, riempita in ogni sua parte, alla redazione centrale tramite posta di servizio.
Per ringraziare i nostri nuovi "collaboratori", invieremo a chi ci procurerà almeno quattro abbonamenti un simpatico dono.
E' importante che l'abbonato di "Voci" che ci invierà la scheda, la completi con i dati che lo riguardano.

Chiedo di ricevere mensilmente **in omaggio** per l'anno in corso il Periodico aziendale "Voci della rotaia", con l'intesa che al termine di detto periodo il Mensile stesso mi verrà inviato previo pagamento di L. 1.000 (mille) **annue** (a titolo di parziale rimborso delle spese di spedizione), di cui autorizzo la trattenuta a ruolo (circolare n. PAG. 1 - Doc. Per. Az. 8093 del 13 agosto 1959).

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola ..... (data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola ..... (data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola ..... (data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola ..... (data) ..... (firma) .....

IL PROPONENTE

Nome _____ **Cognome** _____

Matricola _____ **(firma)** _____

UN DIFFICILE PROBLEMA

Il nonno distribuisce L. 25.000 ai suoi tre nipotini — Alberto, Bruno e Carlo — in maniera che Carlo ha il triplo della differenza di quanto hanno gli altri due. Poiché Alberto è quello che ha avuto di più sapreste dire la somma avuta da ciascuno dei tre nipoti?

Soluzione: Alberto ha avuto Lire 9.800, Bruno Lire 7.100 e Carlo Lire 8.100.

MATEMATIQUIZ

A	B	C	D	E	F	—
C	A	D	B	F	E	=
D	A	G	D	F	A	+
E	C	H	I	B	D	=

I F I B I G

A lettera uguale corrisponde numero uguale. Si devono poter eseguire le due operazioni.

Soluz.: 491526—143962=347564+ 218593=565957.

FRASI CELEBRI

Le iniziali dei famosi personaggi che pronunciarono i seguenti motti formeranno il nome di chi disse « Verità, tu moristi prima di me ». 1. Suonate le vostre trombe, noi suoneremo le nostre campane - 2. Bevi, Rosmunda, nel cranio di tuo padre - 3. Stasera ceneremo a casa di Plutone - 4. Più l'erba è fitta e più ne recide la falce - 5. Punisco la mano che ha fallito - 6. Parigi val bene una messa - 7. Scostati, mi fai ombra - 8. Sia svergognato chi ne pensa male.

Soluzione: 1. Pier Capponi - 2. Albino - 3. Leonida - 4. Alarico - 5. Muzio Scevola - 6. Enrico IV - 7. Diogene - 8. Edoardo III. Il nome personaggio è Palamede.

LA GITA

Carlo e Luigi vanno in gita. Il primo ha con sé L. 23.800 e al ritorno gli resta una somma pari al doppio di quella che rimane all'amico, mentre a Luigi resta una somma uguale alla differenza iniziale tra quanto posseduto da Carlo e quanto da lui. Quanto ha speso ognuno dei due amici?

Soluzione: Ognuno dei due amici ci ha speso L. 9.200. Luigi aveva in partenza L. 16.500.

RICOSTRUZIONE

Ricostruire, riordinando le seguenti parole, una massima di Vauvernargues.

E' spirito per solitudine per dieta il la è corpo che la ciò lo.

Soluzione: La solitudine è per lo spirito ciò che la dieta è per il corpo.

LA SILLABA CENTRALE

Prendendo la sillaba centrale dalle seguenti parole: Balena, Ciambella, Mollusco, Padella, Palestra, Salame, Viandante, Villino, Zanzara, riordinare il titolo di una famosa operetta di Lehar.

Soluzione: La danza delle libellule.

QUIZ GIALLO

L'impossibile disgrazia

Ted Burgess, il mite, l'inoffensivo Ted, l'uomo più pacifico della città, ha preso una decisione: eliminare sua moglie Carol e riscuotere l'assicurazione. L'occasione si presenta sotto forma di una gita di fine-settimana con la roulotte. Ted si ferma in un posto solitario e con un ben assestato colpo di chiave inglese diventa vedovo. Lascia il cadavere della moglie sul pavimento della roulotte (quanto sangue sgorga dalla ferita alla nuca!) e si reca a telefonare alla polizia. « Io guidavo, racconta al capitano Delly, e mia moglie sfaccendava nell'interno della roulotte. Quando mi sono fermato per chiedere a Carol se il posto che avevo scelto per pernottare fosse di suo gradimento — ho sempre agito in modo da accontentare la mia povera moglie — ho fatto la terribile scoperta. Sicuramente Carol era caduta battendo la nuca, quando, circa mezz'ora prima, avevo eseguito un pericoloso zig zag per evitare un cagnolino. Per salvare un animale ho ucciso mia moglie! ». L'apparente dolore di Ted sta quasi per convincere il capitano, ma un particolare al quale fin allora non aveva dato molta importanza, gli fa capire che si trova davanti ad un uxoricidio. E' sicuro che Carol è stata uccisa quando la roulotte era già ferma. Qual è il particolare che tradisce la messinscena di Ted Burgess?

Soluzione: Se Carol fosse morta battendo la nuca mentre la roulotte era in movimento, il sangue non si sarebbe rappreso vicino alla testa ma si sarebbe sparso su tutto il pavimento. Basta questo particolare per accusare Ted Burgess di uxoricidio.

CRUCIVERBA

Orizzontali - 1) Il nome della poetessa Negri; 3) Manello equino; 7) Ordine degli anfibi senza coda; 11) Milano; 12) Universo; 13) Seggio regale; 15) Puro, illibato; 17) Ruscello; 18) Africa Orientale; 19) Volersi bene; 21) Filo greggio e ammatassato; 23) Il nome della Margret; 24) La Matilde scrittrice; 25) Grande vaso di argilla; 26) Un Ente del turismo; 27) Salvo complicazioni; 28) Pregare; 29) Mary, attrice cinematografica americana; 33) Fiume del Piemonte; 35) Governo, nazione; 37) In ogni cosa; 38) Moglie di Egeo e madre di Teseo; 39) Riuscita; 40) Punto di partenza; 42) Vezzo epidermico; 43) Profumo di caffè; 44) Danno alla nave...; 45) Torino; 46) Andare col poeta; 47) Colpi d'arma da fuoco; 48) Se ne vola in Paradiso; 49) Fiume degli Inferi; 50) Monogramma del Tasso; 51) Hanno il filo tagliente; 52) Rabbioso; 53) In nessun tempo.

Verticali - 1) L'atto di mettere assieme; 2) Un breve giorno; 3) Il colore del divieto; 4) Tavernieri; 5) Insidia per pesci; 6) Negazione; 7) La moglie di Cecina Peto; 8) Fà sbadigliare; 9) Il primo di una lunga serie; 10) Rovigo; 12) Parte della paga degli attori basata sugli introiti netti; 14) Discordanti, antagonisti; 15) Addestra le reclute; 16) Pendio; 18) L'antico Teverone; 20) Mercato Comune Europeo; 21) Spiazzo colonico; 22) Formato... da Dio; 23) Sportello di armadio; 25) Ne ha molto l'adiposo; 26) Brillar di gioia; 28) L'Onorevole; 29) Sigla di Aquila; 30) Penna a sfera; 31) Opere Assistenziali; 32) Sondrio; 34) Miscredente; 36) Serpillo; 37) Gioielli; 39) Luoghi solitari; 40) Divertimento; 41) Il nomignolo di Onassis; 43) Famoso eresiarca alessandrino; 44) Toro sacro dell'antico Egitto; 46) Insegnante in breve; 47) Sergio Tofano (pseudonimo); 48) Iniziali di Aleardi; 49) Siracusa; 50) Taranto.

PERU'

LA FERROVIA SULLA CORDILLERA

Un tipico posto di controllo sulla linea Puno - Cuzco.

Sul numero scorso è apparso un articolo dedicato alle ferrovie del Perù e in particolare alla linea Cuzco-Machu Picchu, che la nostra inviata ha percorso durante il suo viaggio nelle regioni andine. Ma le ferrovie peruviane, per l'arditezza delle soluzioni ingegneristiche e per le altre loro caratteristiche (sono, tra l'altro, le più alte del mondo), meritano un discorso più ampio e approfondito. Ci è sembrato, quindi, opportuno completarne il quadro, anche perché, stando ai progetti ormai « in cantiere », la « ferrovia delle Ande » assumerà, in futuro, nel continente latino-americano, un ruolo di assoluto primo piano. Le foto sono di Mario Maurizi.

LA SITUAZIONE orografica ha sempre rappresentato per il Perù un grave ostacolo per lo sviluppo di un'ampia ed organica rete di strade e ferrovie.

Quasi a ridosso della costa, si innalza subito la Cordillera occidentale delle Ande costituita da una duplice serie di creste che superano in alcuni punti i 6000 metri. Appena dietro a questa prima muraglia, si staglia la Cordillera orientale, quindi il suolo degrada in un vasto altopiano per ridiscendere ancora verso la sterminata foresta tropicale. L'economia del Paese è costituita soprattutto dalle enormi risorse minerarie (rame, argento, ferro e vanadio) concentrate nelle zone montagnose ed è per queste ricchezze che nel secolo scorso potenti gruppi finanziari concentrarono la loro attenzione su questo paese promuovendo, per poter trasportare i minerali fino ai porti sul Pacifico, la costruzione delle due più elevate ferrovie del mondo: la Ferrovia Centrale e la Ferrovia Meridionale che superano rispettivamente i 4800 e i 4400 metri sul livello del mare. La Ferrovia Centrale del Perù, che è senza dubbio una delle opere più straordinarie dell'ingegneria ferroviaria, è costituita principalmente dalla linea a scartamento normale che, iniziando dal porto di Callao, passa per la capitale della repubblica, Lima, si inerpica sulla Cordillera fino a Ticlio (4782 m.) per ridiscendere sul versante opposto fino a Oroya e a Huancayo ove si collega con la linea Huancayo-Huancavelica. Da Oroya un'altra ferrovia raggiunge Cerro de Pasco, punto principale dell'importantissima zona mineraria che si estende appunto da Oroya a Cerro de Pasco. La costruzione e l'esercizio della linea da Lima a Junua (località situata tra Oroya e Huancayo) vennero concessi nel 1859 dal Presidente della repubblica José Balta all'ingegnere statunitense Sir Henry Meiggs, ma i lavori della linea, il cui tracciato era stato studiato dall'ing. Ernest Malinowski, cominciarono solo nel gennaio del 1870.

La linea delle Ande fu intrapresa in condizioni di estrema difficoltà anche per quanto riguarda i materiali necessari ai lavori; infatti, il legname da costruzione fu fatto venire dalla California e dall'Oregon; il ferro e il carbone dall'Inghilterra; i ponti metallici, infine, furono fabbricati a sezioni staccate in Europa e quindi montati sul posto da operai specializzati inglesi e francesi.

Nel 1871, a febbraio, la ferrovia toccò Cocachacra mentre a metà di settembre raggiungeva San Bartolomeo. L'ing. Meiggs morì, nel 1877, durante i lavori i quali, arrivati a Chicla, vennero sospesi nel maggio del 1878 a causa della guerra con il Cile. Nel 1893, la linea raggiunse Oroya e la terribile ascesa poté considerarsi finita. Il prolungamento sino a Huancayo fu terminato nel 1908. La diramazione da Ticlio a Moracacha fu completata nel 1902 e il prolungamento da Moracacha a Cut Off nel 1921. Alla fine degli anni Venti, la linea, con le sue diramazioni,

Sopra, uno dei pittoreschi mercatini peruviani che sorgono lungo i binari della ferrovia; di fianco, il "folkloristico" interno di un treno andino; sotto, una sbuffante locomotiva è attesa dai turisti per continuare il viaggio attraverso le Ande

era pressoché terminata. La Ferrovia Centrale del Perù, partendo dal livello del mare e con un percorso relativamente breve (171 km), sale con incredibili rampe sino alla stazione di Ticlio a quota 4750 m. e raggiunge successivamente il punto di valico a quota 4782 situato nell'interno della galleria di Galera che attraversa il monte Meiggs. Questa località viene raggiunta dal treno in 4 ore e 50 minuti, con un guadagno medio di quota di circa 17 m. al minuto e alla velocità di 36 km/h. Per 120 km., tra le stazioni di Chosica e di Galera, la pendenza non è minore del 41 per mille e nell'ultimo tratto supera il 43 per mille. Tutta la linea è a scartamento normale e a semplice aderenza.

Nella stazione di Ticlio si distacca un altro ramo che passa per Moracacha e poi si riunisce al ramo principale a Cut Off. Esso, subito dopo Ticlio, ragigunge l'altezza di 4829 m. che è la più alta quota ferroviaria del mondo. A titolo di curiosità, ricordiamo che la seconda è a 4826 m. sulla linea di Antofagasta in Cile, mentre, per quanto riguarda l'Europa, la stazione "mare di ghiaccio" della famosa ferrovia svizzera dello Jungfrau arriva a 3454 m. La lunghezza della linea, incluse le diramazioni, è di 417 km. Vi sono 27 stazioni, 37 fermate, 62 ponti e 66 gallerie. Ma la caratteristica più spettacolare dal punto di vista

ferroviario è costituita da 19 ritorni, ossia inversioni di direzione, veri e propri zig-zag del tracciato, realizzati per guadagnare quota con il minimo percorso possibile. I treni sono provvisti di una locomotiva in testa ed una in coda, con disposizione simmetrica, e procedono con andamento pendolare, alternando ad ogni piazzale il senso di marcia senza particolari manovre.

Tutte le locomotive e i veicoli sono dotati di freno automatico Westinghouse.

Tre catene montagnose separano il termine della ferrovia centrale ad Huancavelica dalla città di Cuzco situata a 3400 m. di altezza, e che è raggiunta dall'altra grande linea ferroviaria del paese: la Ferrovia Meridionale del Perù.

Essa è costituita da una via a scartamento normale che parte dal porto di Mollendo, passa per Arequi-

pa, si arrampica sulla Cordillera, sino a quota 4777 m. e 33 cm. indicati da una placca di bronzo sul muro della stazione di Crucero Alto; poi prosegue verso nord-ovest fino a Cuzco. Da Cuzco una linea a scartamento metrico (di cui abbiamo parlato sul numero scorso) conduce a Machu Picchu, ultimo rifugio della civiltà inca, dominante la valle del Rio Urubamba. A Juliaca, un ramo della linea si distacca verso sud per raggiungere Puno, sul lago Titicaca, che è il più alto bacino lacustre del mondo (3.800 m. s.l.m.). La stessa società ferroviaria gestisce il servizio di navigazione lacuale che collega Puno con Guaqui, in territorio boliviano.

I lavori per la costruzione della ferrovia del sud iniziarono, come per la Centrale, agli inizi degli anni '70 del secolo scorso e terminarono, salvo alcune diramazioni, nel 1908.

In questi ultimi anni, l'attuale governo ha proceduto ad una serie di nazionalizzazioni tendenti a riportare sotto la sovranità peruviana importanti settori economici sinora detenuti da monopoli stranieri quali, specificatamente al campo ferroviario, la Peruvian Corporation Lmt., una compagnia britannica, associata alla compagnia canadese Peruvian Transport Corporation con sede a Toronto, che ha gestito sin dalla costruzione le più importanti linee peruviane.

Il 19 settembre 1972, è stata creata a questo scopo l'ENAFER (Empresa Nacional de Ferrocarrilles del Perù) la quale, come prima fase indispensabile per il suo sviluppo, ha messo a punto, con l'aiuto di tecnici stranieri, un programma di ristrutturazione e riammodernamento delle linee. Questo piano, ormai portato a termine nei suoi punti principali, comprendeva, tra l'altro, l'acquisto di numerose locomotive diesel, mezzi di manovra, e il rinnovo di buona parte del parco rotabili. Quasi parallelamente a questo programma, è stato concluso con il Canada un accordo di cooperazione tecnica a lungo periodo (1977-1986) riguardante la razionalizzazione dei servizi commerciali e di marketing, la riorganizzazione del traffico viaggiatori e merci e, aspetto forse principale dell'accordo, lo studio per la costruzione di numerose linee che sicuramente porteranno, nei prossimi anni, il Perù verso posizioni avanzate, per quanto riguarda il settore dei trasporti, sulla scena del continente latino-americano.

ROBERTO FUSCO

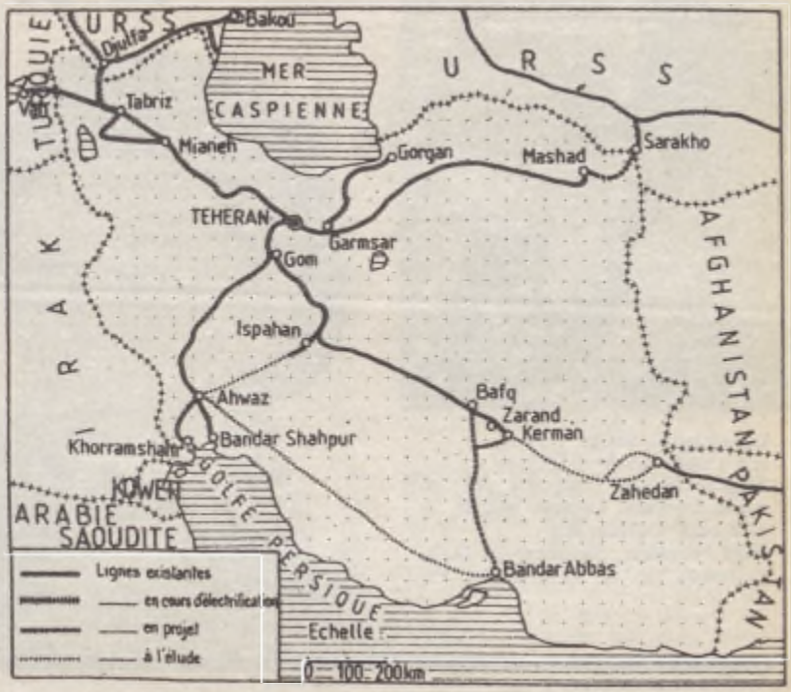
AUSTRALIA. Il Terzo Congresso Internazionale sulle Traversine Ferroviarie che si terrà a Brisbane dal 23 al 28 settembre 1979 e per il quale si prevede la partecipazione a livello internazionale di 200 rappresentanti del settore, tratterà delle ricerche su scala mondiale per il miglioramento delle diverse reti ferroviarie e del loro sviluppo.

Fra i partecipanti al Congresso, che si tiene in Australia per la terza volta, vi saranno ingegneri civili, esperti nei settori dell'acciaio, del cemento e del legno, ed altri operatori interessati all'amministrazione economica della rete ferroviaria.

Questi i principali temi di dibattito: costi e profitti relativi al miglioramento della rete ferroviaria, manutenzione ed effetti della elettrificazione sulla rete, dinamica delle ruote dei mezzi ferroviari, uso della plastica sui binari e ultimi sviluppi dell'impiego di traversine in acciaio, cemento e legno.

ETIOPIA. I rappresentanti della tribù Issa, il cui territorio si estende lungo la linea ferroviaria Gibuti-Addis Abeba, hanno raggiunto un accordo con il Dergue (Consiglio dei ministri etiopico) a seguito del quale cesseranno le azioni di guerriglia contro la linea; in cambio il Dergue ha promesso una amnistia nei confronti dei ribelli Issa e ha concesso loro il diritto di conservare le armi. I lavori necessari per il ripristino della linea prevedono anche la completa ricostruzione di ben 24 ponti.

Le ferrovie in Iran



IN IRAN, il 31 ottobre scorso — nello stesso giorno in cui scendevano in sciopero i 37.000 addetti ai pozzi petroliferi, bloccando in tal modo il settore più importante dell'economia nazionale e costituendo una tappa importante della recente rivoluzione — veniva aperta al traffico una sezione di 89 km. di una nuova linea. Il tronco ferroviario che si sviluppa tra Zarand e Kerman è infatti una importante fase della costruzione del grande asse ferroviario nord ovest - sud est che dovrà collegare tra qualche anno attraverso l'Iran le reti turca e pakistana. Le ferrovie dello stato iraniane hanno così celebrato il cinquantenario della apertura dei loro primi cantieri: fu, infatti, il padre dell'attuale Scià a dare, nell'ottobre del 1927, a Teheran il primo colpo di piccone per la costruzione della prima ferrovia iraniana. L'impero persiano è certamente arrivato tardi alla ferrovia; il Governo di Teheran vedeva con grande diffidenza l'uso militare del treno, specialmente osservando con preoccupazione a nord, ad est ed a ovest, la costruzione di linee, da parte dei russi, inglesi e tedeschi, in direzione delle frontiere iraniane. Tuttavia, le crescenti esigenze della vita economica fecero decidere la costruzione di una rete a carattere interno della quale il centro fosse Teheran e con raggi in direzione del mar Caspio, le provincie dell'est e verso i porti del Golfo Persico. Tornando alle origini ferroviarie del 1927, i lavori per la realizzazione della Transiraniana furono attaccati da tre punti: Bandar Shah, sulle rive del mar Caspio, Teheran e Bandar Shahpur sul Golfo Persico. La Transiraniana, lunga circa 1.400 km., supera le montagne dell'Alborz a nord e quelle del massiccio Zagros a sud; essa fu inaugurata, dopo undici anni di lavori, il 6 agosto del 1938. Alla stessa data, due altre linee ferroviarie erano messe in costruzione verso l'est del paese: una, partendo da Garmsar, in direzione del Turkestan russo, e un'altra, partendo da Ghom, in direzione di Ispahan.

Ma i lavori furono quasi subito rallentati e quindi sospesi del tutto per le ripercussioni della Seconda Guerra Mondiale. Tuttavia, proprio durante il conflitto, la Transiraniana e le sue diramazioni permisero di convogliare verso l'Unione Sovietica milioni di tonnellate di materiale bellico contribuendo in modo determinante alla vittoria delle Potenze Alleate, contributo che valse all'Iran l'appellativo « Ponte della Vittoria ».

Fu così che soltanto nel 1947 poté essere ripresa la costruzione di nuove linee: la Teheran-Mashad completata nel 1957; la Teheran-Tabriz completata nel 1958 e la Ghom-Yazd aperta al traffico nel 1962. A tutt'oggi la rete ferroviaria iraniana, disposta a stella intorno alla capitale, sviluppa complessivamente 4.614 km. di linee, a scartamento normale e a binario unico, che collegano le principali città del Paese. Inoltre, e avvenimento di grande rilevanza, dal 1971 la rete iraniana è collegata con quella europea mediante le ferrovie turche ad ovest e le ferrovie sovietiche a nord.

Per quanto riguarda, invece, i collegamenti verso l'est, sono stati intensificati gli studi per la costruzione di una linea che, sul prolungamento dell'attuale Teheran-Kerman, porterà sino a Zahedan alla frontiera pakistana, consentendo, in tal modo, la tanto attesa saldatura con l'intera rete asiatica.

R. F.

LE FERROVIE DELLO STATO IRANIANE NEL 1976

Lunghezza delle linee	**km 4.525**
Effettivi del personale	**33.757**
Loc. diesel elettriche	**360**
Carri	**13.888**
Vetture	**582**
Viaggiatori	**6.483.239**
Viaggiatori/km	**3.511.379.729**
Tonn. trasportate	**8.740.842**
Tonn./km trasportate	**4.876.946.624**

Da Sofija Tolstoj a

Da sinistra: Sofija Tolstoj con i suoi bambini Serjoza e Tatiana in una fotografia del 1867; Anna Snitkina, seconda moglie di Fiodor Dostoevskij; Olga Ivinskaja, compagna di Boris Pasternak, in un ritratto del 1936

Con la rievocazione della vita — il rapporto sentimentale, il rapporto di lavoro, il confronto di personalità — di tre donne vissute accanto a tre celebri scrittori, "Voci" vuole, anche quest'anno, ricordare l'anniversario dell'8 marzo, giornata dedicata alla donna.
Si tratta di tre esperienze di vita che hanno, non a caso, anche una progressione di ordine cronologico, una progressione che si inserisce nel quadro dell'emancipazione femminile. Da un rapporto di totale dedizione ad uno di collaborazione quasi paritaria, con l'orgoglio e la consapevolezza di non vivere solo all'ombra del "genio" ma di partecipare, in qualche modo, affiancandolo e ispirandolo, della sua creatività.

SEMBRA quasi un destino fatale quello che accomuna le donne che hanno vissuto accanto ai grandi scrittori del passato. Tutte, infatti, hanno tentato di ricostruire un'immagine, basata sui loro ricordi personali, dei rispettivi mariti, padri, compagni. La letteratura russa in particolare è ricca di casi del genere: Leone Tolstoj è stato ricordato dalla moglie Sofija e dalla figlia prediletta Tatiana, di Fiodor Dostoevskij hanno parlato Apollinarija Suslova, compagna per lunghi anni dello scrittore, e la seconda moglie Anna Snitkina, a Boris Pasternak è dedicato un lungo libro di memorie scritto da Olga Ivinskaja, di Vladimir Majakovskij ha parlato più volte Lili Brik. E questo solo per citare gli scrittori maggiori. Ma chi sono queste donne che hanno dedicato la loro vita a uomini illustri, famosi, geniali, e come appare l'immagine dei "geni" filtrata attraverso gli occhi delle loro compagne?
« Per il genio — scrive Sofija Tolstoj — bisogna creare un ambiente tranquillo, comodo; al genio bisogna dare da mangiare, bisogna lavarlo, vestirlo; bisogna trascrivere le sue opere un numero infinito di volte; bisogna amarlo, non fornire pretesti alla sua gelosia perché sia sempre tranquillo; bisogna nutrire ed educare gli innumerevoli figli che il genio procrea, con cui però si annoia e con cui non trova il tempo di giocare perché deve comunicare con i vari Socrate e Budda e deve lui stesso tentare di diventare uno di loro ».
Parole dure, amare, da cui trapela un rancore fin troppo evidente.
E' certo che non si finirà mai di sondare la complessa personalità di Leone Tolstoj. Egli è alla misura della Russia, una terra immensa sotto un cielo infinito. E' stato veramente, secondo la perfetta definizione di Gor'kij "l'uomo umanità". La sua personalità, densa ed eccezionale, sicura di sé ed insieme mutevole, scostante e calorosa, di un fascino radioso e talvolta irritante, conquistava tutti coloro che l'avvicinavano. Cechov, poco portato all'iperbole, ha parlato d'ipnotismo; Turgenev lo giudicava irresistibile; Nekrasov, il direttore del Sovremennik, afferma: « Che essere affascinante, che intelligenza! Un falco! Forse un'aquila! »; e ancora Cechov scrive: « Vecchio immenso, un Giove, un'aquila che si libra sopra gli altri uomini ». Un'aquila dunque, libera e vittoriosa, ma sua moglie, come lo vede sua moglie?
Quando Lev Tolstoj sposò Sofija Bers aveva quarant'anni, lei appena diciotto. Un fidanzamento brevissimo — 8 giorni — poi le nozze e d'improvviso Sofija da ragazzina si ritrovò sposata, lontana dai suoi, dall'amatissima Mosca, tagliata fuori dal suo passato, legata ad un uomo tanto più vecchio di lei, con una vita e degli interessi che le erano totalmente estranei.
Certo lo amava molto, lo ammirava, ne era già allora in parte succuba. Ma come è dura per lei la vita a Jasnaja Poljana. Non ci sono i balli di Mosca, non ci sono sua sorella Tanja, le sue amiche. Lev è sempre chiuso nel suo studio, Lev pensa, Lev scrive. E poi la terrorizza la sensualità focosa e brutale del marito perché sente che non è sorretta né da tenerezza né da affetto, la tormenta la gelosia per la vita che lui ha vissuto prima di conoscerla, per le donne che ha amato.
A Jasnaja Poljana il tempo non ha nessuna importanza, mentre ne ha lo spazio perché si misura con il passo dell'uomo o con il trotto del cavallo. Tutto è statico, immobile, morto. Per Lev c'è il lavoro, la creazione; per Sofija ci sono la tristezza, la noia, la solitudine. « Io mi sento tanto giovane, ho voglia di fare follie. Invece di andare a letto avrei voluto fare le capriole, ma con chi? Lui è vecchio, troppo assorbito dalle sue occupazioni ». Occupazioni di cui lei non è partecipe. « Mio marito — scrive — non mi è amico. In certi momenti è stato un amante appassionato, ma con lui sono stata sola per tutta la vita ». Copia "Anna Karenina" una decina di volte e così "Guerra e Pace", ma non riesce mai a penetrare nel mondo di Tolstoj, lui glielo impedisce con accanimento, quasi con rabbia. E Sofija pian piano capisce, capisce che il suo matrimonio è l'unione tra un uomo che ha cento amori — la letteratura, il popolo, la scuola, la natura — e una donna che ha soltanto lui. E insieme alla comprensione nasce la ribellione. « Ho un folle desiderio — scrive — di liberarmi della sua influenza. Mi pesa il pensare con le sue idee, il vedere le cose attraverso i suoi occhi. Io non voglio diventare lui, non voglio perdere la mia personalità ».
E ancora: « Io non ho mai realizzato un ideale. Io sono l'appagamento di ogni esigenza, sono la solita mobilia di ogni giorno: sono la donna ».
Sofija ha avuto da Tolstoj dieci figli, eppure neanche loro bastano a dare un senso completo alla sua vita. Le servono talvolta come arma che le permetta di sentirsi alla pari con il marito, « il mio mezzo per stabilire tra di noi l'uguaglianza, sono i figli » — dice —. Il complesso d'inferiorità la schiaccia e la travolge in una spirale inesorabile, iniziano le scenate, gli isterismi, i falsi tentativi di suicidio. Tutto pur di richiamare la sua attenzione, tutto pur di non vivere sempre e soltanto di luce riflessa, pur di non essere solo l'appendice del grande Tolstoj. Sofija prima del matrimonio era una ragazza allegra, intelligente, molto bella, scriveva racconti e novelle, ma accanto a lui, accanto al "marito-genio", diventa un essere insignificante, ansioso, diventa una donna assorbita dalla paura costante di non essere amata perché "non all'altezza". Tolstoj è troppo grande, Sofija sa che non potrà mai raggiungerlo, il quotidiano confronto con lui la distrugge. E in fondo i suoi diari non riconducono che a questo: alla disperata rivendicazione di autonomia da parte di una donna che combatte con qualcosa troppo al di sopra di lei.
Ribellione dunque e presa di coscienza della propria dignità di essere umano nelle memorie di Sofija Tolstoj, non altrettanto invece in quelle di Anna Snitkina, seconda moglie di Fiodor Dostoevskij.
Anche Dostoevskij, come Tolstoj, è un grande della letteratura russa. Più che un vero scrittore Dostoevskij è un filosofo. Tutta la sua creazione letteraria infatti non è che una tormentosa ricerca filosofica, un logorante sforzo di guardare gli uomini non dal di fuori ma dal di dentro, un bisogno disperato di arrivare, o di non arrivare, a Dio attraverso il "caos dell'anima umana". Un caos interiore che viene rappresentato mediante la concretizzazione in realtà comune di un'altra realtà che comune non è, la quale, realizzandosi, spezza l'ordine e dà luogo al delitto, alla follia, all' "idiozia". Ecco dunque le figure "maledette" di Dostoevskij, ecco un mondo cupo, greve, popolato di ombre, di fantasmi, di allucinazioni. Come si inserisce in questo mondo una ragazzina di appena vent'anni? Anna Grigor'evna Snitkina ha appunto vent'anni quando sposa Dostoevskij quasi cinquantenne, divorato dall'epilessia e dal demone del gioco, carico di debiti e di problemi familiari. Anche per lei, come per Sofija Tolstoj, si tratta di un grande amore. Anna sognava di lavorare, sognava la libertà, l'indipendenza, ma anche lei finisce annullata e stritolata dal "marito-genio".
Anche lei infatti, come Sofija, deve pensare a tutto, la casa, i parenti, i debiti, i figli, la salute di Dostoevskij. Tutto poggia sulle sue spalle. E lei si addossa tutto, provvede a tutto. E a poco a poco, pazientemente, riesce a tirar fuori il marito dai debiti, lo salva dai parenti terribili, lo guarisce dal vizio del gioco. E mai una parola di ribellione, di sconforto, di rabbia. Dostoevskij vive per scrivere e lei vive per lui.
Quando sopravviene improvvisa la morte dello scrittore a chi le diceva che questa era una perdita immensa per tutta la Russia, Anna risponde: « E che cos'è per me la perdita della Russia, quando io ho perso la

Olga Ivinskaja: il cammino della speranza

mia gioia, il mio orgoglio, il mio sole, il mio dio? ». E a conferma di ciò le sue memorie terminano con la morte di Dostoevskij, come se la sua vita, dopo, non meritasse più di essere raccontata.

Ma nonostante tutto questo, Anna resta sempre estranea alla problematica filosofica ed esistenziale di Dostoevskij. E' quasi incredibile ma nelle pagine delle sue memorie non ci sono mai riferimenti a discussioni o scambi d'idee, eppure Anna legge meticolosamente tutte le opere del marito. Dostoevskij infatti vuole così, desidera conoscere le sue reazioni emotive non già le sue opinioni. Vuole una collaborazione, ne ha bisogno, ma solo una collaborazione in tono minore, di verifica. Per lei va benissimo ugualmente. Legge i romanzi di Dostoevskij, li stenografa all'infinito e questo le basta. Del resto è abituata a fare sempre e comunque quello che lui desidera o addirittura quello che pensa lui desideri.

Fin dai primi giorni di fidanzamento rinuncia alla vita che conduceva prima, non esce, non va a teatro, non riceve amici. Dostoevskij è infatti follemente geloso ed Anna si adegua, rinuncia a tutto. A poco a poco modifica anche il suo aspetto fisico: rinuncia ai vestiti, ai colori, alle acconciature; dopo quattro anni di matrimonio, al suo ritorno in Russia, le amiche stentano a riconoscerla per come è invecchiata e fuori moda. Ma a lei non importa nulla.

Persino la maternità Anna la vive in funzione di Dostoevskij. Sembra quasi che i figli siano importanti solo perché sono i figli di lui. La sua è una maternità quasi "di dovere", di omaggio alla grande figura maschile e infatti Anna parla sempre dei suoi figli come di una gioia immensa per il padre. Lei è sempre in seconda linea. Ricordando la morte della sua prima bambina arriva ad affermare: « Non so descrivere la nostra disperazione. Ero profondamente infelice ma pur nel dolore non mi dimenticai mai del mio povero marito. La sua era davvero una disperazione senza limiti ». Dunque i sentimenti più forti, più "nobili", più sofferti, sono sempre e in qualunque occasione quelli di Fiodor, mai i suoi.

Ma in fondo Anna è ancora una persona dotata di caratteristiche proprie o è soltanto una proiezione di Dostoevskij? Dalle parole dei suoi diari viene fuori l'immagine di una donna espropriata di se stessa che difende a denti stretti la propria espropriazione. L'ammirazione in lei diventa adorazione costante, continua, senza limiti.

Diari quindi profondamente diversi quelli di Sofija Bers e di Anna Grigor'evna perché profondamente diverse le due donne.

E vediamo ora chi è Olga Ivinskaia, compagna di Boris Pasternak.

Boris Pasternak è uno dei più grandi lirici russi, è il creatore della cosiddetta "poesia trasmentale", ossia di una poesia che nasce dalla sintesi tra l'emozione e la ragione, che senza violare la sintassi tradizionale, cristallizza la materia mediante immagini assurde, metafore bizzarre, similitudini stravaganti.

Quando conosce Olga Ivinskaja ha 56 anni, è famosissimo in tutta la Russia, ha una moglie e dei figli. Olga è molto più giovane di lui, non è famosa, non ha una famiglia. Lei stessa, nel suo recente libro di memorie dedicato a Pasternak, parla del loro primo incontro, o meglio del loro primo non-incontro. « Quando lavoravo alla rivista Smena — dice — una sera lo scrittore georgiano Gamsachurdia ci aveva invitati tutti nella sua camera, all'albergo Metropol. Erano già le due di notte e tutto a un tratto si venne a sapere che il nostro ospite attendeva l'arrivo di Pasternak. Io scappai subito. Mi ero spaventata al solo pensiero di sedere allo stesso tavolo del grande poeta, ed ero corsa via come una bimba. Era un presagio? ». Sì, forse era proprio un presagio perché, poco tempo dopo, l'incontro avviene davvero nella redazione della rivista Novj Mir. « E così, in un capriccioso giorno di ottobre, tra quelle pareti rosso cupo, un dio vestito con un impermeabile bianco m'apparve e mi sorrise percorrendo il sentiero del tappeto ». Olga ne riporta un'impressione sconvolgente eppure Pasternak a un dio non assomiglia davvero, non è giovane, non è bello, come lei stessa dice ha « un naso elegantemente ricurvo », « la dentatura giallastra », « le labbra bronzee » ma è ugualmente dotato di un fascino magnetico. Trascorreranno insieme 14 anni, 14 anni che sono cruciali nella vita di Pasternak, vi si situano infatti la stesura del "Dottor Zivago", le persecuzioni da parte del governo sovietico, il disgelo, la pubblicazione del romanzo in occidente, il conferimento, nel 1959, del premio Nobel, e infine la morte dello scrittore. Sono 14 anni terribilmente difficili anche sul piano privato. Pasternak è infatti un uomo sposato ed è diviso tra la passione per Olga e la tenerezza per la moglie ormai anziana. « Mi sembra di scorgere in lei un Cappuccetto Rosso perduto nel bosco, le parole che ho preparato per dirle addio mi muoiono in gola ». E Olga sopporta, sopporta le crisi di Boris, le sue titubanze. « Per me — scrive — è molto più di un marito. E' entrato nella mia vita e se n'è appropriato completamente ». Sopporta quindi i sotterfugi, l'incomprensione dei suoi familiari, il pesante disprezzo della moglie di lui. Più tardi sopporterà anche l'arresto e la deportazione. E tutto questo senza vergogna e a testa alta. In fondo la vera compagna di Pasternak è soltanto lei, è lei che lo segue ovunque, lei che gli batte a macchina i manoscritti dopo averne discusso la stesura, lei che collabora alle traduzioni di Boris. Probabilmente "Il dottor Zivago", scritto da un Pasternak ultrasessantenne, senza Olga non sarebbe mai esistito. E' lei infatti che è servita da modello per il personaggio di Lara e l'amore dei protagonisti è in fondo il loro amore. Un amore fatto di ansie, di tormenti, di lotte, ma anche di risvegli nella "piccola dacia", di tenerezza, di gioia. In Olga Pasternak ha trovato tutto: la moglie, la figlia, l'amante, la collaboratrice, la compagna. Non è una ribelle come Sofija Bers, non è una schiava come Anna Snitkina, ma è semplicemente una donna innamorata. Una donna forte e debole, complicata e semplice, arrendevole ed ostinata, una donna viva.

« E dirò a me stessa sospirando
nell'impietosa luce del giorno:
sì, sarò stata malvagia e peccatrice
ma pur con tutto questo m'hai amata ».

Sì Olga è stata amata, a differenza di Sofija e di Anna, lei è stata davvero, spiritualmente e materialmente, un tutt'uno con l'uomo amato. Lei non è schiacciata dalla genialità di Pasternak, pur riconoscendola, in lei non ci sono e non possono esserci né antagonismo né servilismo perché l'opera di Boris è, anche se in minima parte, opera sua.

In fondo delle tre donne esaminate è l'unica che esca vincente. Eppure era oggettivamente la più debole, non protetta da un "contratto matrimoniale", non garantita dai figli. E' l'unica ad essere davvero una donna libera. Libera perché vive per Boris certo, come ogni donna innamorata, ma anche per se stessa. Libera perché vive il suo amore al di fuori di ogni condizionamento e di ogni regola, perché rifiuta ogni condizionamento e ogni regola.

Certo, sono anche passati molti anni, ci sono state due guerre mondiali, la rivoluzione bolscevica, il mondo è cambiato, la società è cambiata così come sono cambiati gli individui e la donna in particolare. Le fanciulle dell'aristocrazia russa che suonavano il pianoforte, che ballavano il valzer, che aspiravano al matrimonio come all'unico scopo della vita non esistono più. E non esistono più neanche le ragazze del popolo spesso vere e proprie schiave di mariti brutali, spesso semplici oggetti nelle mani dei signori, ma sempre esseri senza alcuna volontà e alcun diritto. In fondo qual era, quale è sempre stato, il destino delle donne e non solo in Russia ma ovunque? Durante l'infanzia essere soggette al padre, nella giovinezza al marito e, morto lui, in vecchiaia, ai figli maschi.

Che sia una serva docile e soggetta, una cortigiana intrigante, un'amante crudele, che accetti o si illuda di irridere le regole del gioco, la donna è stata comunque definita all'interno di queste regole.

Educata a non pensare, la donna è stata definita stupida per natura; stimolata ad essere bella per piacere all'uomo, è stata ritenuta frivola e vanesia; impedita a partecipare e quindi a incidere sulla realtà sociale, le sono state rinfacciate le sue naturali inabilità e incapacità.

La donna in fondo non ha storia se non quella, sempre identica, della sua subordinazione ed è solo da poco che ha cominciato a costruirsela.

MARINA DELLI COLLI

A destra: Fiodor Dostoevskij in un dipinto ad olio di Peròv del 1872. In basso, da sinistra: Leone Tolstoj in un acquarello di E. Repin e un ritratto di Boris Pasternak

2° raduno nazionale di sci per soci

INDETTO dall'Ufficio Centrale del D.L.F. ed organizzato dalla Sezione di San Candido, si è tenuto, nella ridente cittadina altoatesina, il 2° Raduno Nazionale di Sci per Soci D.L.F.

Dire che la manifestazione ha avuto successo, ci sembra sminuirne il senso.

Parlino le cifre: circa 850 partecipanti, provenienti da quasi tutte le Sezioni della rete, hanno letteralmente riempito S. Candido, straripando, addirittura, nei vicini centri di Dobbiaco e Versiaco. Interi nuclei familiari (bambini, tanti, in testa!) che hanno visto nel Raduno l'occasione per trascorrere una piacevolissima settimana sulla neve ad un prezzo, tra l'altro, relativamente modesto.

La presenza massiccia dei Soci e, soprattutto quella dei familiari, dimostra, ci sembra, che il D.L.F., lungi dal segnare il passo, è sempre vitale ed incisivo, come vitale e socialmente valido è il discorso che l'Istituzione, nell'attuale fase, va proponendo a tutti gli strati dei suoi associati.

Sulle piste innevate della ridente S. Candido, i radunisti si sono ritrovati per gareggiare o semplicemente per godere il sole e la neve che non sono mancati: i contrafforti di granito rosa dei Monti Baranci, hanno riverberato, lungo le valli, parlate e cadenze di tutta l'Italia, in un vivace e gaio bailamme di suoni e colori.

Ci sembra doveroso, a questo punto, dire una parola di plauso per l'impeccabile organizzazione diretta dal Presidente della Sezione di S. Candido, Sig. Franco Polo, validamente coadiuvato da un ottimo gruppo di collaboratori che non hanno lesinato fatica e abnegazione (Sigg. Tappa, Solfa, Ballini, Gatterer, Irenberger, Rabacchi); un riconoscimento particolare al Sig. Pasquale Badalucco, Consigliere del D.L.F., che del Raduno è stato il coordinatore e l'infaticabile animatore sul piano tecnico e logistico.

Non è mancata la puntuale presenza della Direzione Compartimentale di Verona.

Ottima la ricezione alberghiera; suggestive e particolarmente interessanti le manifestazioni inserite nel programma: le gite turistiche a Cortina d'Ampezzo, con visita alla Pinacoteca ed al Museo dei fossili; a Brunico; a Leinz (Austria); passeggiate in "Troika"; l'esibizione dei Gruppi Corali e Folcloristici di S. Candido e "Cadore" di Pieve di Cadore; il concerto della Fanfara "Brigata Alpina Tridentina"; ecc.

Corale la collaborazione offerta dal Sindaco e dall'Amministrazione comunale, dalla cittadinanza, dal Presidente dell'Azienda di Soggiorno e Turismo, dalle Autorità Militari, dalla Stampa regionale, dalla Rai-TV, dal Presidente della Sportverein, dal Presidente del Centro Alta Pusteria, dai tanti Enti privati che, in modo concreto, hanno contribuito alla riuscita di questa importante manifestazione.

Alla cerimonia di premiazione, insieme con le citate Autorità, ha presenziato il Direttore Compartimentale di Verona, Ing. Puccio, il quale ha rivolto un simpatico indirizzo di saluto ai radunisti.

Ha fatto seguito l'intervento del Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F., Dr. Romano, il quale, nel sottolineare l'alto valore sociale della manifestazione, una delle più valide tra quelle sportive a carattere nazionale dell'Istituzione, ha ringraziato i partecipanti e gli organizzatori, a tutti significando la soddisfazione per l'ottimo esito del Raduno.

« Quale che sia — ha concluso il Dr. Romano — il giudizio che altri potranno dare nei confronti della politica perseguita dal D.L.F., resta un punto fermo l'impegno degli operatori dopolavoristici per una costante attenzione verso i problemi direttamente riguardanti la nostra comune esperienza lavorativa e verso tutte quelle iniziative nelle quali vengono esaltati, per quanto riguarda il tempo libero dei ferrovieri, gli aspetti dei migliori stimoli socio-culturali e di creatività ».

Queste le manifestazioni:

— **Sci Alpino:** slalom gigante maschile e femminile (2 gare), slalom parallelo maschile;

— **Sci Nordico:** fondo maschile e femminile, staffetta maschile, marcia "cortissima" di fondo km 10 (non competitiva maschile e femminile aperta a tutti i Soci D.L.F.);

— **Sci Alpino** (percorso ridotto): bambini, cuccioli, ragazzi, allievi;

— **Sci Alpino** (percorso completo): aspiranti, juniores, seniores, amatori, veterani, pionieri;

— **Sci Nordico** (percorso ridotto): ragazzi, allievi, aspiranti;

— **Sci Nordico** (percorso completo): 1° juniores maschile, 2° juniores, seniores, amatori, veterani, pionieri.

Ed ecco le classifiche:

CLASSIFICA GENERALE PER D.L.F.

1)	**D.L.F. San Candido**	punti	972
2)	**D.L.F. Trieste**	»	859
3)	**D.L.F. Domodossola**	»	511
4)	**D.L.F. Pontebba**	»	273
5)	**D.L.F. Torino**	»	177
6)	**D.L.F. Sondrio**	»	108
7)	**D.L.F. Fortezza**	»	109
8)	**D.L.F. Vicenza**	»	99
9)	**D.L.F. Bolzano**	»	89
10)	**D.L.F. Bologna**	»	86

SLALOM GIGANTE 1°

Cuccioli (femminile)
1) Martina Antonella (DLF Pontebba); 2) Cicoira M. Antonietta (DLF S. Candido); 3) Anselmi Laura (DLF Fortezza).

Allievi (femminile)
1) Paulina Elena (Trieste); 2) Rivata Elena (Torino); 3) Feichter Martin (S. Candido).

Cuccioli (maschile)
1) Cicoira Pasquale (S. Candido); 2) Paulina Roberto (Trieste); 3) Piscopo Pasquale (S. Candido).

Allievi (maschile)
1) Ladstätter Corrado (S. Candido); 2) Dehò Maurizio (Domod.); 3) Anzalone Francesco (Domod.).

Dame
1) Troiani Gabriella (Trieste); 2) Brunner Marianna (S. Candido); 3) Muran Nives (Trieste).

Seniores (femminile)
1) Cristina Silvia (Domod.); 2) De Marco Annalisa (Trieste); 3) Betti Anna (Bologna).

Juniores (femminile)
1) Brunner Carla (S. Candido); 2) Riva Lorenza (Sondrio); 3) Di Giovanni Nicoletta (Trieste).

Aspiranti (femminile)
1) Fabbri Alessandra (Domodossola); 2) Blasco Roberta (Trieste); 3) Muran Lorenza (Trieste).

Pionieri
1) Cattarozzi Bruno (Bolzano); 2) Baudoni Bernardino (Torino); 3) Longaretti Antonio (Trieste).

Veterani
1) Moggio Giuseppe (Genova); 2) Cuzzi Paolo (Trieste); 3) Triches Tullio (Belluno).

Amatori
1) Feichter Pietro (S. Candido); 2) Cremaschi Angelo (Voghera); 3) Battacin Galdino (Bolzano).

Seniores (maschile)
1) Costa Umberto (Casta); 2) Marker Walter (S. Candido); 3) Bologna Ilario (Brescia).

Juniores (maschile)
1) Perenni Alfredo (S. Candido); 2) La Marca Domenico (Fortezza); 3) Cadamuro Fabio (S. Candido).

SLALOM GIGANTE 2°

Bambini e cuccioli (femminile)
1) Martina Antonella (Pontebba); 2) Cobaldi Sabrina (Trieste); 3) Cicoira Mariantonietta (S. Candido).

Ragazzi allievi (femminile)
1) Weitlaner Carolina (S. Candido); 2) Paulina Elena (Trieste); 3) Feichter Martina (S. Candido).

Bambini e cuccioli (maschile)
1) Cicoira Pasquale (S. Candido); 2) Linussi Alessandro (Trieste); 3) Lanziani Luigi (Trieste).

Ragazzi e allievi (maschile)
1) Ladstätter Corrado (S. Candido); 2) Anzalone Francesco (Domodossola); 3) Demò Maurizio (Domodossola).

Il gruppo di S. Candido con il Direttore Compartimentale Ing. Puccio e dirigenti del DLF

Dame
1) Troiani Gabriella (Trieste); 2) Comandù Marilena (Torino); 3) Cepak Bagda (Trieste).
Seniores (femminile)
1) Brunner Lucia (S. Candido); 2) Cristina Silvia (Domodossola); 3) De Marco Annalisa (Trieste).
Juniores (femminile)
1) Brunner Carla (S. Candido); 2) Di Giovanni Nicoletta (Trieste); 3) Fausone Clara (Torino).
Aspiranti (femminile)
1) Blasco Roberta (Trieste); 2) Fabbri Alessandra (Domodossola); 3) Muran Lorenza (Trieste).
Pionieri (maschile)
1) Cattarozzi Bruno (Bolzano); 2) Baudoni Bernardino (Torino); 3) Longaretti C. Antonio (Trieste).
Veterani (maschile)
1) Riva Bruno (Sondrio); 2) Moggio Giuseppe (Genova); 3) Blasio Giovanni (Trieste).
Amatori (maschile)
1) Feichter Pietro (S. Candido); 2) Battacin Galdino (Bolzano); 3) Winkler Giovanni (Brunico).
Seniores (maschile)
1) Marker Walter (S. Candido); 2) Buzzi Armando (Pontebba); 3) Gasser Enrico (Brunico).
Juniores (maschile)
1) Perenni Alfredo (S. Candido); 2) Cadamuro Fabio (S. Candido); 3) Pecol Eugenio (Pontebba).
Aspiranti (maschile)
1) Monthaler Giorgio (S. Candido); 2) Antonini Roberto (Pontebba); 3) Riva Fabrizio (Sondrio).
Casta
1) Costa Umberto (Casta); 2) Runggandier Walter (Casta); 3) Valentini Roberto (Casta).

SLALOM PARALLELO

1) Marcher Manfred (S. Candido); 2) Perenni Alfredo (S. Candido); 3) Buzzi Armando (Pontebba).

SCI NORDICO (FONDO)

Ragazzi (femminile)
1) Reggiani Beatrice (Domod.); 2) Maestrini Paola (Domod.); 3) Zanola Sonia (Domod.).
Seniores (femminile)
1) Coccia Anita (Fortezza); 2) Baldini Liliana (Domod.); 3) Bologna Ornella (Brescia).
Ragazzi (maschile)
1) Heidacher Giuseppe (S. Candido); 2) Tabacchi Leo (S. Candido); 3) Passler Fritz (S. Candido).
Allievi (maschile)
1) Maccagno Riccardo (Domod.); 2) Schoenecher Helmut (S. Candido); 3) Cadamuro Paolo (S. Candido).
Seniores (maschile)
1) Walder Antonio (S. Candido); 2) Piller Ruggero (S. Candido); 3) Kopp Giacomo (S. Candido).
Pionieri
1) Plazzaris Pietro (Pontebba); 2) De Negri Francesco (Domod.); 3) Buzzi Aristide (Pontebba).
Amatori
1) Consolati Ezio (Fortezza); 2) Moiola Mariano (Milano); 3) Tadiotto Luigi (Vicenza).
Veterani
1) Rocchini Giorgio (Vicenza); 2) Tabacchi Alfeo (S. Candido); 3) Sosta Giuseppe (Pisa).
Militari - Casta
1) Rizzo Eugenio (Casta); 2) Roncari Bruno (Casta); 3) Grisenti Dario (Casta).

STAFFETTA

1) San Candido; 2) Domodossola; 3) Pontebba; 4) Aosta; 5) Vicenza; 6) Vicenza; 7) Pontebba; 8) Domodossola; 9) San Candido; 10) Sondrio.

Elezioni del Parlamento Europeo

IN VISTA delle prossime elezioni del Parlamento Europeo, il Dopolavoro Ferroviario di Roma ha organizzato una serie di conferenze, seminari e tavole rotonde per illustrare la problematica di carattere politico-culturale-economico che l'unificazione europea solleva, oltre che per divulgare la conoscenza delle attuali strutture comunitarie e gli aspetti storico-sociali dell'Europa.
La lodevole iniziativa, cui collaborano l'A.E.D.E. (Association Européenne des Enseignants) ed il Movimento Europeo, si articolerà in 10 incontri di cui 5 (relazioni) nei mesi di marzo e aprile e 5 (seminari) in autunno, da tenersi nella Sala delle Conferenze di Via Giolitti; quali relatori saranno invitati i rappresentanti delle forze politiche democratiche nonché funzionari degli Organismi comunitari esperti dei vari settori. Si è programmato, inoltre, di raccogliere materie ed argomenti trattati in dispense da divulgare in un secondo tempo.
Si prevede, fin d'ora, dato il rilevante ed attuale interesse del tema, una consistente partecipazione di Soci e di altri CRAL con i quali esistono rapporti di collaborazione.
Per maggiori chiarimenti si invitano gli interessati a prendere contatti con la Segreteria del Dopolavoro Ferroviario di Roma (Via Bari, 22, Tel. F.S. 2629/38426).

VITTORIO CIOFANI

Qua e là per i DLF

FESTA GRANDE presso la Sala Mensa del Deposito Locomotive di San Lorenzo, in occasione dei... festeggiamenti di Carnevale!
Organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Roma ed abilmente orchestrata dal Consigliere Francesco Bonifazi e dal suo... "aiutante di campo" Vladimiro Latini, la "Veglia danzante" si è svolta nella più completa allegria, sfrenata quel tanto che basta per non mandare delusi i numi tutelari del Carnevale.
Questi ultimi hanno avuto la giusta considerazione, visto che, fino alle ore piccole, oltre 450 persone, dai piccolissimi ai... nonni, si sono abbandonati a generose libagioni, presi dal vortice delle danze e dalle musiche eseguite dai bravi componenti del Complesso "Dolce Stil Nuovo", la cui denominazione ci sembra aderente alla circostanza!

* * *

NUMEROSI FOTOAMATORI appartenenti ai Circoli ricreativi della FIAT, della TONOLLI, dell'ACE e del Comune, nonché i Soci della Sezione DLF di Sulmona, hanno partecipato alla Mostra Fotografica Interaziendale che ha aperto l'anno sociale del Sodalizio sulmontino.
Si è aggiudicato il primo premio, nel corso della cerimonia di premiazione tenutasi nei locali della Sezione DLF, il Conduttore del DPV di Sulmona, Sig. Gregorio Margiotta con la foto "Carta vincente". Altri premi sono andati al Socio Sig. Michele Evangelista, al Sig. Marcello Filippi del CRAL Comunale, al Sig. Filippo Incani del CRAL ACE ed al Sig. Bruno Zaurich del CRAL FIAT.

* * *

ANCHE QUEST'ANNO il Dopolavoro Ferroviario di S. Benedetto del Tronto ha distribuito i premi di profitto a tutti i figli dei soci del sodalizio che si sono distinti nello studio nell'anno scolastico 1977-78.
La simpatica manifestazione si è svolta al Cinema-Teatro "Delle Palme" — di proprietà dello stesso DLF — gremito da alunni e genitori, ai quali il Direttore Compartimentale, Ingegner Loria, intervenuto con altri Dirigenti del Compartimento e col Capo Stazione Titolare di S. Benedetto, Cav. Angelo Mancini, ha rivolto parole di compiacimento e di augurio. Il Direttore ha poi espresso il proprio apprezzamento al Consiglio Direttivo del sodalizio per questa e tutte le altre valide iniziative portate avanti dal DLF di S. Benedetto.

* * *

IL GRUPPPO ESPERIENZA Teatrale della Sezione DLF di Genova, egregiamente diretto da Antonino Aversa, manovale dell'Officina Carica Accumulatori di Genova Brignole, insegnante abilitato di Educazione Artistica, continua la sua interessante attività dando spettacoli in varie località liguri con vivo successo e larga partecipazione di pubblico. Recentemente il Gruppo si è esibito, organizzatore il DLF di Albenga, al Teatro "Hanbury" di Alassio con la commedia "da Lualaba a Napoli con Pulcinella" di Battistina Rambelli e Giuseppe Carullo. La rappresentazione, che ha riscosso un enorme successo, sarà replicata al Teatro "Albatros" di Genova Rivarolo. Accanto ad Aversa si sono distinti Anna Arosti, Giorgio Parisi, Francesca Angelelli, Emilio Scappini, Gian Franco Ciccateri e Candido Giona.

Il Gruppo Esperienza Teatrale di Genova

Calendario turistico - Maggio 1979

ITINERARIO	Sezione Organ.	Data partenza	GG.	Quota * circa L.
Spagna - Portogallo	Venezia	9.5.1979	19	410.000
Francia: Parigi-Castelli della Loira	Firenze	3.5.1979	8	227.000
Francia: Parigi-Castelli della Loira	Firenze	7.5.1979	8	227.000
Olanda: Amsterdam - Zandvoort	Genova	13.5.1979	8	260.000
Francia: Lourdes	Bari	20.5.1979	6	70.000
Francia: Parigi	Roma	24.5.1979	6	99.000
Francia: Lourdes	Cagliari	25.5.1979	5	55.000
Jugoslavia-Bulgaria-Turchia	Bologna	25.5.1979	11	260.000
URSS - Polonia	Bologna	28.5.1979	14	287.000
URSS: Mosca-Leninigrado (aereo)	Roma	30.5.1979	8	386.000
CROCIERE				
Grecia: Atene - Rodi - Santorino	Firenze	5.5.1979	8	222.000
Grecia: Atene - Rodi - Santorino	Firenze	12.5.1979	8	222.000
Grecia: Atene - Rodi - Santorino	Firenze	19.5.1979	8	222.000
TURISMO INTERNO				
Sardegna - Corsica	Roma	18.5.1979	6	162.000
Sicilia: Tour della Sicilia	Bologna	27.5.1979	8	153.000
SOGGIORNI				
Sicilia: Terrasini (spec. pensionati)	Bologna	11.5.1979	10	105.000
			17	220.000

(*) In caso di variazione nei corsi dei cambi, il prezzo forfettario indicato per ciascun viaggio potrà essere correlativamente aggiornato.

Il Gruppo di Aversa ha in preparazione la commedia "La moglie del giudice" di Minnie Alzona e Battistina Rambelli.

* * *

SI E' RECENTEMENTE tenuta, nel Salone delle Conferenze del DLF di Torino, una rassegna delle attività culturali dei ferrovieri nel tempo libero.

Lo scopo — pienamente raggiunto — della rassegna non era tanto quello di allestire solo esposizioni di opere, quanto piuttosto quello di operare una verifica delle possibili ed a volte latenti attitudini e disponibilità dei soci nei vari settori della cultura.

Si è trattato, in altri termini, d'una specie di indagine conoscitiva, egregiamente condotta dal Delegato Compartimentale alla Cultura, Mario Cecioni, e che ha conseguito lusinghieri risultati sul piano della qualità e della originalità dei lavori in mostra.

I campioni — così possiamo dire — presentati hanno spaziato in una molteplice gamma di attività, dalla pittura alla grafica, dalla scultura alle arti applicate, dall'artigianato alla filatelia e numismatica, dalle fotografie alle diapositive, dalla mineralogia e fossili al modellismo.

Gli esemplari esposti, non numerosi in verità, hanno tutti attinto a un notevole livello di efficacia e di forza espressiva.

* * *

CON LA COLLABORAZIONE del Gruppo per la Costituzione e Formazione del Centro Socio-Sanitario e del Consiglio del 53. Circolo didattico, il Dopolavoro Ferroviario di Napoli ha organizzato un dibattito aperto a tutto il quartiere di Cavallegeri Aosta sul tema: "Medicina preventiva e soffi cardiaci nell'infanzia". In presenza di un attento uditorio, hanno aperto il dibattito gli operatori del costituendo Centro, Dott. Raffaele Alano e Vincenzo Caporale.

Quest'ultimo ha evidenziato, nel suo intervento, quale è la situazione sanitaria in Italia e nella Campania. Nella esposizione di alcuni dati statistici desunti dalle riviste mediche specializzate e dagli annuari del Consiglio Superiore della Sanità, ha rilevato quanto sia urgente l'approvazione del piano socio-sanitario già da tempo approntato dall'Assessorato regionale e non ancora approvato dal Consiglio regionale.

Ha definito, inoltre, tale piano uno strumento necessario per la costituzione delle unità socio-sanitarie locali e per la definitiva applicazione della legge 1099, inerente la tutela sanitaria in materia di attività sportiva.

Il Dott. Raffaele Alano ha, dal canto suo, esposto quali sono le cause che stanno alla base di facile insorgenza e diffusione di alcune malattie, ed in particolare di soffi cardiaci, specificando, con molta chiarezza, i vari tipi di soffi e l'incidenza che essi assumono nelle diverse età dell'uomo. In particolare nell'età dell'adolescenza, ha affermato, si possono notare nei bambini soffi che per la loro natura sono detti in gergo "soffi innocenti", i quali non devono procurare eccessive preoccupazioni anche per coloro che praticano una attività motoria impostata sui criteri che il Dopolavoro Ferroviario va realizzando.

Il dibattito è stato vivacizzato da moltissimi interventi, tra i quali quello di Achille Battaglini che ha evidenziato come, in alcuni casi di cardiopatia, con l'attività motoria svolta secondo i programmi elaborati dalla Sezione del Dopolavoro Ferroviario di Napoli, si possono evitare anche terapie mediche.

Il Sig. Franco Luogo, responsabile del Consiglio scolastico del 53° Circolo didattico e componente del 40. Distretto scolastico, ha sottolineato l'opera che i Consigli d'istituto e di scuola svolgono, affinché le palestre scolastiche vengano affidate a Enti come il DLF.

Hanno collaborato: Silverio Maravalle, Aurelio Battaglia, Renzo Marello.

1979: in vacanza con il DLF di Rimini

Il D.L.F. di Rimini mette a disposizione dei Ferrovieri e famigliari l'organizzazione e prezzi convenienti per un sereno e lieto soggiorno presso ottimi alberghi della Riviera nelle zone di: Rimini, S. Giuliano Mare, Igea Marina, Pinarella di Cervia, Riccione e per gli interessati a Cure Termali, il D.L.F. è convenzionato con bellissimi Hotel a Castrocaro Terme oltre all'Hotel Alpina (Ziano - Val di Fiemme) per gli amanti della montagna.

Per facilitare l'organizzazione e per evitare scelte, non sempre facili, si è ritenuto opportuno unificare i prezzi in due gruppi di alberghi convenzionati con il D.L.F. tenendo, logicamente, conto le condizioni essenziali: accoglienza, distanza dal mare (massima 150 metri), cucina casalinga, servizi, ecc.

TURNI

I turni sono divisi (eccetto per alcuni alberghi) in Bassa, Media, e Alta Stagione.

I turni settimanali avranno inizio con la cena del sabato d'arrivo e termine con il pranzo del sabato di partenza.

Bassa stagione: dal 19 maggio al 30 giugno - dal 25 agosto al 15 settembre
Media stagione: dal 30 giugno al 14 luglio - dal 18 agosto al 25 agosto
Alta stagione: dal 14 luglio al 18 agosto

I NOSTRI ALBERGHI (zona di Rimini)

Alberghi e pensioni - gruppo "A"

	Bassa stagione	Media stagione	Alta stagione
in camere a 2-3-4 letti	52.000	60.000	68.000
bambini fino a 7 anni	41.600	48.000	54.400
supplemento singola	8.000	8.000	8.000

Alberghi - gruppo "B"

in camere a 2-3-4 letti	57.000	64.500	75.500
bambini fino a 7 anni	45.600	51.600	60.100
supplemento singola	8.000	8.000	8.000

Hotel Taormina (Riccione)

Bassa stagione	L. 9.500 al giorno	
Media stagione	L. 12.000 al giorno	
Alta stagione	L. 13.000 al giorno	

Sconto del 20 per cento per bambini fino ai 7 anni.

Hotel Nautilus (Igea Marina)

Pensione completa	L. 7.800 al giorno	fino al 30-6 e dal 1°
bambini fino ai 7 anni	L. 6.240 al giorno	settembre in poi
Pensione completa	L. 9.500 al giorno	dal 30-6 al 14-7
bambini fino ai 7 anni	L. 7.600 al giorno	
Pensione completa	L. 11.000 al giorno	dal 14-7 al 25-8
bambini fino ai 7 anni	L. 9.800 al giorno	
Pensione completa	L. 9.000 al giorno	dal 25-8 al 1° settem-
bambini fino ai 7 anni	L. 7.200 al giorno	bre

Per camera singola supplemento di L. 1.000 al giorno.

Hotel Roxi (Pinarella di Cervia) (sul mare e alle spalle della pineta)

Pensione completa	L. 9.000 al giorno	fino al 30-6 e dal 25-8
bambini fino ai 7 anni	L. 7.650 al giorno	in poi
Pensione completa	L. 11.000 al giorno	dal 30-6 al 14-7 e dal
bambini fino ai 7 anni	L. 9.350 al giorno	18-8 al 25-8
Pensione completa	L. 13.000 al giorno	dal 14-7 al 18-8
bambini fino ai 7 anni	L. 11.050 al giorno	

Per camera singola supplemento di L. 1.000 al giorno.

La quota comprende: pensione completa per 7 giorni (esclusi gli alberghi a prezzo giornaliero), camera con servizio, iniziando con la cena del sabato d'arrivo, la tassa di soggiorno, l'IVA, la cabina al mare.

La quota non comprende: l'ombrellone, le bevande, la sedia a sdraio sulla spiaggia, tutti gli extra personali.

Hotel Ermitage (Castrocaro Terme)

Bassa stagione (dal 15 maggio al 15 luglio)

Pensione completa	L. 8.500 al giorno
bambini fino ai 7 anni	L. 7.230 al giorno

Alta stagione (dal 15-7 al 5-10)

Pensione completa	L. 11.500 al giorno
bambini fino ai 7 anni	L. 9.780 al giorno

Per camera singola supplemento di L. 1.000 al giorno

Soggiorni estivi montani

Alta Val di Fiemme (Trento) - Hotel Alpina (Ziano) 1.030 m.

TURNI

Bassa stagione dal 16 giugno al 7 luglio e dal 1° settembre al 15 settembre
Media stagione dal 7 luglio al 21 luglio e dal 25 agosto al 1° settembre
Alta stagione dal 21 luglio al 25 agosto

PREZZI

	Bassa st.	Media st.	Alta st.
in camere a 2-3-4 letti	L. 73.000 C.S.	L. 83.000 C.S.	L. 99.500 C.S.
	L. 68.000 S.S.	L. 78.000 S.S.	L. 94.000 S.S.
	L. 51.100 C.S.	L. 58.100 C.S.	L. 69.650 C.S.
bamb. dai 2 ai 6 anni	L. 47.600 S.S.	L. 54.600 S.S.	L. 65.800 S.S.

Solo per la Bassa e Media stagione, sconto del 5 per cento per sistemazione di 4 persone in camere triple, con lettino aggiunto.

Sconto del 5 per cento per soggiorno uguale o superiore a due settimane.

Per i bambini con età da 0 a 2 anni concordarsi con l'albergatore.

La quota comprende: pensione completa in camere con servizi, iniziando con la cena del sabato di arrivo, la tassa di soggiorno, l'IVA.

La quota non comprende: le bevande e tutti gli extra personali.

Per le prenotazioni rivolgersi alla segreteria del D.L.F., via Roma 70, Rimini - T.U. (0541)28901 - Int. 400 o 343.

Orario d'ufficio: dal lunedì al venerdì dalle ore 9,00 alle ore 12,00 e dalle ore 15,00 alle ore 18,30 - Il sabato dalle ore 9,00 alle ore 12,00.

NORME PER LE PRENOTAZIONI

Le prenotazioni dovranno essere accompagnate da un acconto di Lire 15.000 per persona.

Il saldo verrà effettuato direttamente all'albergatore all'inizio del soggiorno.

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

SECONDO la promessa assunta lo scorso mese, riprendo il discorso sulla c.d. legge finanziaria esponendo il contenuto delle nuove norme in materia previdenziale, nel testo definitivamente approvato con la legge n. 843 del 21-12-1978, ovviamente con riferimento alle sole disposizioni applicabili anche alle pensioni ferroviarie. L'illustrazione sarà condotta un po' alla volta allo scopo di conservare parte della pagina alle risposte individuali altrettanto attese quanto le notizie d'ordine generale.

Prima di tutto preciso che le norme di natura previdenziale, contenute nella legge finanziaria citata, rappresentano uno stralcio, ad effetto più immediato, dal generale provvedimento di riordinamento dei trattamenti pensionistici attualmente all'esame del Parlamento: esse sono fissate dagli articoli dal 16° al 30° inclusi, ma le innovazioni che riguardano i pensionati pubblici, ivi compresi quelli ferroviari, sono previste dagli artt. 16, 17, 18 e 19 e possono così riassumersi:

1) art. 16 - 2° comma: applicazione della perequazione automatica sulle pensioni con effetto dall'anno immediatamente successivo a quello di decorrenza della pensione;

2) art. 17 - 1° comma: divieto di cumulo dell'indennità integrativa speciale, annessa alla pensione, con la retribuzione derivante da rapporto di lavoro presso terzi;

3) art. 17 - 2° comma: estensione alle pensioni del settore pubblico del divieto di attribuire la perequazione automatica sugli importi delle pensioni stesse eccedenti l'importo mensile lordo di L. 775.385 (L. 10.080.000 annue lorde corrispondenti al prodotto di L. 775.385 x 13);

4) art. 18: fissazione convenzionale nella misura del 2,9 per cento dell'aumento da applicare anche sulle pensioni del settore pubblico per l'anno 1979;

5) art. 19: affermazione del principio che ai titolari di due o più pensioni è dovuto una sola volta il trattamento collegato con le variazioni del costo della vita, comunque denominato (indennità integrativa speciale, quota aggiuntiva, ecc.).

Per ciascuno dei suindicati punti, ritengo opportuno fornire i necessari chiarimenti al fine di rendere più agevole la loro completa comprensione.

La disposizione contenuta nell'art. 16, secondo comma, abroga in concreto la limitazione già prevista dall'art. 10, penultimo comma, della L. 3 giugno 1975, n. 160, che di fatto comportava per il pensionato l'attesa di un anno, oltre quello di liquidazione della pensione, prima di poter beneficiare del primo adeguamento a titolo di perequazione automatica.

Per effetto della nuova norma la variazione percentuale di aumento della pensione va applicata dal 1° gennaio immediatamente successivo a quello di decorrenza della pensione. Poiché la norma stessa, per espressa previsione, esplica efficacia anche sulle pensioni aventi decorrenza nell'anno 1978, l'incremento del 2,9 per cento fissato in via convenzionale per l'anno 1979 con il successivo art. 18, va applicato anche su tali pensioni aventi decorrenza anteriore al 1° gennaio 1979.

Preciso che stante la chiara espressione del secondo comma dell'articolo in esame non si rende possibile ricomprendere nel beneficio della perequazione automatica per l'anno 1979 il personale titolare di pensione con decorrenza dal 1° gennaio dello stesso anno, ancorché la cessazione dal servizio sia avvenuta il giorno 31 dicembre 1978.

Peraltro, sono da ritenere confermate le disposizioni già impartite per l'attribuzione dell'aumento in misura percentuale del 9,2 per l'anno 1978 al personale cessato il 31 dicembre 1976 con decorrenza della pensione dal 1° gennaio 1977 (di cui ho dato ampia informazione il mese precedente), attesa la diversa posizione del personale stesso per il quale l'applicazione delle precedenti norme avrebbe comportato un ritardo di due anni pieni al godimento della perequazione. Ricordo che tale criterio si estende ai casi in cui nel provvedimento formale di liquidazione vi è coincidenza al 1° gennaio 1977 fra la data di cessazione dal servizio e quella di decorrenza della pensione, dato che in siffatte ipotesi la cessazione stessa, anche se esplica effetto dal 1° gennaio 1977, è pur sempre avvenuta nell'anno 1976.

Continuerò l'argomento la prossima volta.

Risposte in breve

Le notizie apprese dal geom. **Luigi Amoroso** di Milano in tema di computo della 13ª mensilità nella indennità di buonuscita non rispondono al vero. La situazione è ancora quella da me ripetutamente riferita in questa rubrica; d'altronde, a parere dello scrivente, coloro che sono stati collocati a riposo prima dell'entrata in vigore della legge istitutiva dell'OPAFS (1-1-74) — allorché non era previsto il ricorso gerarchico al Comitato amministrativo (ora Consiglio di amministrazione) dell'allora esistente Opera di previdenza — per l'avvenuta esclusione del rateo della 13ª mensilità dovevano ricorrere direttamente alla 3ª Sezione giurisdizionale della Corte dei conti nel termine di decadenza di novanta giorni a decorrere dal giorno in cui gli interessati avevano rilasciato ricevuta della comunicazione contenente la deliberazione relativa alla liquidazione della indennità di buonuscita, termine poi sostituito da quello prescrizionale di cinque anni a far tempo dalla cessazione dal servizio a termini della sent. n. 8 del 15-1-1976 della Corte costituzionale. Peraltro, a titolo meramente indicativo e con tutta la cautela suggerita dalla situazione politico-economica generale, informo che presso il Ministero del tesoro si trova in fase di avanzata elaborazione un disegno di legge che dovrebbe sanare il problema a partire da un arco di tempo di dieci anni precedente la data di entrata in vigore della eventuale futura legge (ripeto, sempre che il progetto vada in porto!).

Il sig. **Enrico Lina** di Reggio Emilia chiede se la sorella Edda — da sempre convivente con la madre, vedova di ferroviere pensionato — possa ottenere anch'essa la pensione di riversibilità in qualità di orfana maggiorenne inabile. Evidentemente l'interpellante deve essere disinformato sul fatto che la sorella ebbe a presentare una domanda in tal senso immediatamente dopo il decesso del padre, avvenuto il 31-10-1969. Poiché detta domanda venne respinta per non essere stato riconosciuto sussistente il requisito della inabilità al proficuo lavoro, l'interessata ha prodotto ricorso giurisdizionale alla Corte dei conti fin dal 1971. Il ricorso risulta tuttora pendente, in quanto l'attività istruttoria finora espletata non ha consentito di determinare quali fossero le effettive condizioni di salute dell'orfana alla data di morte del padre, per cui, da ultimo, è stata disposta l'acquisizione di un parere definitivo da parte del Ministero della sanità - Ufficio pareri medico legali. Ovviamente, l'esito della domanda dipenderà dalle risultanze di questi ultimi accertamenti.

In realtà, è risultato che il sig. **Primo Gambato** di Portogruaro — successivamente alla rinuncia risalente al dicembre del 1969 del provvedimento di riscatto del servizio militare e di quello non di ruolo ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita — ha presentato una nuova domanda di riscatto agli stessi fini durante il restante periodo di attività. Così stando le cose, è stata interessata l'OPAFS perché provveda in merito.

Desidero tranquillizzare la sig.ra **Maria Domenica Fiascone** ved. **Scenna** di Sulmona circa l'esatta determinazione dell'ultimo provvedimento relativo alla sua pensione di competenza dell'Azienda F.S., adottato ai sensi del D.P.R. n. 1081 del 1970 e decorrente dal 1° settembre 1971. Successivamente, in aggiunta all'importo stabilito dal predetto provvedimento, ella ha avuto titolo ad altre maggiorazioni da conferirsi direttamente dalla D.P. del tesoro di L'Aquila: 1) aumento del 6,425 per cento disposto dall'art. 5 della legge n. 22 del 1974; 2) rivalutazione prevista dall'art. 8 della legge n. 177 del 1976 in favore delle pensioni sprovviste di assegno perequativo o di indennità analoga; 3) aumenti per perequazione automatica ai sensi dell'art. 3 legge n. 177 citata per gli anni 1976 e seguenti. Pertanto, ove voglia ottenere un prospetto dei conteggi effettuati dalla predetta Direzione provinciale, in osservanza delle "Istruzioni generali sui servizi del tesoro" approvate con D.M. 30 giugno 1939, deve inoltrare la richiesta al prefato Ufficio su carta da bollo, allegando un altro foglio in bollo sul quale vi è l'obbligo di riportare i dati richiesti.

La precedente risposta è valida anche per la sig.ra **Alba Suppa** ved. **Schiariti** di Catanzaro Lido, sia per quanto concerne la regolarità della pensione di riversibilità originaria liquidata dall'Azienda ferroviaria che per gli stessi aumenti successivi spettanti dalla D.P. del tesoro di Catanzaro.

Il sig. **Gennaro Di Maro** di Napoli ha ben diritto alla valutazione ai sensi dell'art. 2, 1° comma, legge n. 336 del 1970 dei periodi trascorsi in ricovero ospedaliero e in licenza di convalescenza, atteso che i periodi stessi dall'autorità militare sono stati considerati dipendenti da infermità contratta per causa di servizio: di conseguenza gli aumenti periodici sono passati da cinque a sei e correlativamente sono state modificate sia la pensione che l'indennità di buonuscita. Circa il riscatto delle campagne di guerra e dell'aumento coloniale ai fini della buonuscita medesima, considerato che è stato adempiuto all'obbligo del ricorso gerarchico diretto al Consiglio di amministrazione dell'OPAFS e tenuto presente che il predetto Ente ammette il riscatto dei periodi succitati soltanto a partire dal 10-9-1977, data di entrata in vigore della L. 8-8-1977, n. 582, l'unico strumento esperibile risiede nel ricorso giurisdizionale da presentarsi alla 3ª Sezione ordinaria della Corte dei conti e da notificarsi mediante l'ufficiale giudiziario alla anzidetta OPAFS, secondo le vigenti norme di rito. Quanto al mancato conseguimento della promozione alla qualifica superiore, si tratta di una vicenda attinente al rapporto d'impiego, che precede la posizione di quiescenza e sulla quale ormai non è possibile in alcun modo intervenire.

Partecipo al sig. **Ruggero Troilo** di Torino che la sua pensione è in procinto di essere riliquidata sulla base della percentuale del 78% in luogo di quella del 74%, a seguito della valutazione delle due campagne di guerra risultanti dal documento militare.

tuttarete

Una tavola rotonda del CIFI sull'incremento del trasporto ferroviario

« PREPARARE alla Ferrovia un domani migliore per il beneficio della collettività ». Sono parole del Direttore Generale dr. Semenza pronunciate alla tavola rotonda tenutasi a Venezia nei giorni 25, 26 e 27 febbraio sul tema: "L'aumento della capacità di trasporto delle infrastrutture ferroviarie", organizzata dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani C.I.F.I.

Una manifestazione, che gli organizzatori hanno inteso dedicare alla rassegna dei mezzi e dei metodi messi a disposizione dalla moderna tecnologia per consentire alle Aziende ferroviarie — e precipuamente alle Ferrovie dello Stato, non solo da oggi impegnate nella formulazione e nella realizzazione di piani di potenziamento e ammodernamento — di conseguire, in completa sicurezza e piena regolarità di esercizio, una maggiore disponibilità a soddisfare le esigenze di sviluppo del Paese e compensare certi squilibri nei modi di trasporto creati dallo straripare incontrollato del trasporto su strada; maggiore disponibilità da conseguire sulla realtà di una rete vecchia di oltre un secolo e ricostruita, rapidamente sì, ma tale e quale come prima.

Consapevole di questa realtà e degli indirizzi di piano seguiti dall'Azienda F.S., il C.I.F.I., con la tavola rotonda, ha voluto questa rassegna al fine di approfondire le conoscenze dei propri soci sul tema, e al tempo stesso dare un contributo di idee per la realizzazione dei provvedimenti programmati.

Si sa che i mezzi possono andare dall'introduzione di nuovi dispositivi migliorativi delle infrastrutture esistenti, di nuove metodologie di gestione del traffico e di regolazione della circolazione alla costruzione di nuovi impianti, si chiamino essi raddoppi o quadruplicamenti, all'ampliamento e, perché no? nuove linee e nuovi nodi. Occorre subito ammettere che questa ultima soluzione, prospettata dopo il retorico interrogativo, è forse la più trascurata anche se il Direttore del Servizio Movimento ing. Piciocchi, uno dei relatori ufficiali, ha tenuto ad affermare che per potenziare un impianto è preferibile la costruzione a nuovo al fine di evitare la riduzione di capacità (proprio il contrario di quello che si vuol ottenere) sia pure per la durata dei lavori, che potrebbe però protrarsi a causa della perdita della clientela delusa dal disservizio prodotto dall'intervento di potenziamento; anche se l'ing. Bianco, esponente dell'ANCE, ha dimostrato come oggi i tempi di costruzione delle nuove infrastrutture possano essere ridotti a pochi anni purché beninteso si curi la progettazione, si selezionino le Imprese e si diffonda l'istituto della Concessione con l'esecuzione "chiavi in mano".

I criteri da seguire nella scelta dei mezzi e dei metodi devono necessariamente discendere dall'indirizzo di politica aziendale. E l'indirizzo è stato fornito dal primo interlocutore, il Direttore Generale Semenza che, dopo uno sguardo retrospettivo sugli andamenti del traffico degli ultimi anni nelle FS, ha indicato le mete che queste si prefiggono di raggiungere con l'attuazione dei piani in corso di finanziamento. Tra esse si possono individuare, per il trasporto merci, una meta moderata di 20 miliardi di tkm ed una ambiziosa di 36 che potrebbe sconvolgere, in favore della ferrovia, il rapporto odierno, fra i più bassi di Europa, di questa rispetto alla strada. Significativo il lusinghiero andamento delle spedizioni a treno completo, del traffico intermodale e containerizzato, nuovi modi di concepire il trasporto merci che possono già costituire, di per sé, una possibilità di aumento della capacità della rete. Per il traffico viaggiatori, la meta è il passaggio dagli attuali 39 ai 52 miliardi di viaggiatori/km, le cui difficoltà di smaltimento più che dalla quantità è rappresentata dalla eterogeneità dei viaggiatori: a lungo percorso e pendolari (circa un quinto del totale).

Condizioni per conseguire le mete, secondo il Direttore Generale, sono nel trinomio: investimenti-riforma-autonomia. E proprio nell'autonomia che i tecnici confidano perché sia ascoltata proficuamente la loro voce. L'ing. Tiberi, dall'esperienza maturata nell'ambiente del Comitato Tecnico Amministrativo, di cui è Segretario, trae gli elementi per dare una sintesi della situazione della rete comparata allo stato della moderna tecnologia, corredando la sua relazione con una rassegna completa di tutti gli interventi ordinari e straordinari operati a favore delle FS.

Nel settore degli interventi migliorativi, si passa dalla esemplare disamina sui limiti di convenienza dell'elettrificazione delle linee, sviluppata dall'ing. Cavagnaro del Servizio Materiale e Trazione, alla trattazione dell'introduzione delle più avanzate tecniche dell'automatizzazione fatta dall'ing. Liverani, del Servizio Impianti Elettrici, all'autorevole relazione del Direttore Generale delle Ferrovie Nord Milano, ing. Gaifami, sui miglioramenti conseguibili agendo sulle installazioni fisse, alla brillante visione del giovane ing. Laganà, del Servizio Movimento, dei nuovi modi di gestire i traffici anche con ricorso all'informatica, alla rassegna di sapore avveniristico sui mezzi di trazione e sul materiale mobile in genere, fornito dall'ing. Rizzi dell'Ansaldo.

Oratori per la parte dedicata ai provvedimenti innovativi, i già citati Bianco e Piciocchi. Mentre nella relazione del primo abbiamo ritrovato la fiducia nelle costruzioni a nuovo, quali mezzi risolutivi per il conseguimento a breve termine degli scopi posti dalla tavola rotonda, nella seconda abbiamo ritrovato l'originalità che è congeniale al suo autore nel concepire soluzioni sorprendenti sì, ma risultanti poi, al setaccio della critica, ineccepibili.

La tavola si è conclusa con una relazione di sintesi elaborata dal Presidente del CIFI, ing. Lucio Mayer. Moderatore della tavola era stato designato il prof. Santoro, vecchio ferroviere, Consigliere di Amministrazione delle FS. e professore di Economia dei Trasporti all'Università di Napoli. Un banale malessere stagionale ha privato di così autorevole moderatore la tavola rotonda che si è così dovuta accontentare di chi scrive.

GIANFRANCO ANGELERI

Il tavolo della presidenza durante il convegno del CIFI

Un elaboratore più veloce per la Direzione Generale

E' STATO recentemente installato, presso il Centro Elettronico Direzionale, un nuovo Processor; è stato cioè dato un nuovo cervello all'elaboratore elettronico del Centro, che consente di lavorare ad una velocità quasi doppia del precedente ed... allo stesso prezzo. Questa sostituzione è stata decisa per far fronte alle necessità sempre maggiori che il Centro si trova a dover soddisfare.

L'aumento della richiesta di calcolo al C.E.D. si può bene considerare un termometro della febbre dell'informatica, che sta pervadendo i settori operativi dei vari Servizi utenti del Centro. Dopo quattro anni di funzionamento del Sistema, con le caratteristiche di Centro Servizi aziendale, infatti, l'incessante attività di informazione, addestramento e realizzazione operata verso i Servizi, ha prodotto un flusso di ritorno verso il C.E.D.

Ma che tipo di lavoro si svolge presso il C.E.D.? Questa domanda viene spontanea dato il carattere particolare di questo Centro. A questa domanda, in verità, saprebbero rispondere in molti: tutti gli utenti, che svolgono sia direttamente, tramite i terminali, calcoli progettuali e scientifici (Servizio Lavori, I.E., Istituto Sperimentale) sia indirettamente, tramite il personale del C.E.D., attività di tipo gestionale (meccanizzazione di procedure manuali, quali la gestione dei concorsi, l'emissione meccanizzata dei documenti di viaggio, la gestione automatica della revisione dei prezzi a fini contrattuali, ecc.).

E' evidente che i campi di attività investono qualsiasi settore di attività aziendale ed è in questo senso che si definisce questo Centro un Centro Servizi; laddove, infatti, si presenta una esigenza di meccanizzazione, questa può essere da esso soddisfatta. Strumento di lavoro e di informazione per la Direzione Generale, il C.E.D. sta ora assumendo una fisionomia ancora più precisa. Le richieste dei Servizi si fanno via via più complesse e consistenti, volgendosi verso realizzazioni di sistemi informativi. Basti citare il progetto, in corso di esecuzione, del sistema informativo degli orari per il Servizio Movimento che permetterà a tale Servizio di avere a disposizione, in tempo reale, tutte le informazioni che, partendo dal dato "orario", consentiranno di svolgere più agevolmente tutte le attività ad esso connesse.

Ed ancora, dal Servizio Ragioneria si pone la richiesta di realizzare un sistema informativo contabile che salvaguardando le autonomie operative della periferia, raccolga al Centro tutti i dati di previsione e di spesa che consentano al Servizio sia di operare la sua azione di controllo in modo valido, che di avere le notizie storiche di Bilancio per una valutazione più corretta delle previsioni.

Gli aspetti della realtà aziendale sono molteplici e strettamente correlati e quindi molteplici ed altrettanto correlate sono le esigenze che via via si aprono alla soluzione "informatica". Quando da un settore di esercizio come quello degli orari si passa ad un settore amministrativo come quello del sistema contabile del Servizio Ragioneria non c'è un salto sostanziale, come può apparire a prima vista: nell'organismo aziendale, la circolazione dei treni, diventa imprescindibile dalla circolazione della moneta.

Sistema informativo per una Azienda a carattere nazionale come la nostra, implica il concetto di informatica distribuita e quindi di rete di terminali per consentire di attingere le informazioni là dove nascono e di distribuirle là dove servono. Da qui l'esigenza di migliorare le prestazioni tecniche dell'elaboratore preposto ad assolvere a questo ruolo.

BIANCAMARIA GUADAGNINI

Festoso revival del vapore sulla Torino - Ceres

BENCHE' non fosse stata data eccessiva pubblicità al singolare viaggio e nonostante il freddo dell'ancor rigido inverno, già fin dalle prime ore del mattino una folta folla era convenuta, il 18 febbraio scorso, nell'atrio e sotto le pensiline della vecchia stazione di Ponte Mosca della Torino-Genova, già della ferrovia Torino Nord.

Quel mattino, infatti, sul primo binario, agghindata a festa, lanciava i suoi possenti sbuffi una vecchia locomitiva a vapore del tipo 880, pronta ad intraprendere quello che sicuramente sarà il suo ultimo trasporto prima di ritirarsi definitivamente nell'allestendo Museo Ferroviario Piemontese.

Molto prima della partenza i posti disponibili erano già tutti esauriti, tanto che gli organizzatori del GATT (Gruppo Amatori del Treno di Torino), per non lasciare nessuno a terra, hanno dovuto aggiungere una carrozza ed un'altra aggiungeranno durante il tragitto.

Molto eterogenea la folla dei viaggiatori: giovani armati di cinepresa, anziani desiderosi di rivivere nei ricordi i bei tempi andati, ferrovieri in pensione fra cui diversi ex "musi neri", attempate ed eleganti signore, bambini incuriositi di fronte a quella che per loro costituiva un'autentica novità; va citata pure la presenza dell'Assessore regionale ai Trasporti, Bajardi, e di quella al Turismo, Moretti.

Alle 9.40 precise la vecchia vaporiera ha emesso un acuto fischio e, condotta dal Macchinista Tabbia, ha iniziato il suo trionfale viaggio, che, tra le innevate montagne della Valle di Lanzo, alla velocità di 30 Km. orari si concluderà a Ceres.

Durante il tragitto, specie nei punti più panoramici, sono state effettuate numerose soste in linea per le riprese cinefotografiche, mentre gli automobilisti sulla vicina strada fermavano le macchine davanti all'insolita apparizione.

Non v'è stata stazione, piccola o grande, che non abbia offerto lo spettacolo d'una numerosa folla plaudente e commossa, ansiosa di vedere ancora una volta il treno a vapore: dappertutto scolaresche con bandierine, autorità comunali, grida di evviva, applausi, saluti alla mano e, nei centri più importanti, persino la banda municipale.

Per tutto il viaggio, sia all'andata che al ritorno, la comparsa, tra dense volute di fumo, della sbuffante locomotiva ha ovunque ispirato una sincera nostalgia negli appassionati di ferrovia e destato un vivo interesse nei valligiani e nei turisti.

Il pieno successo della manifestazione rende doverosa una parola di plauso agli organizzatori del GATT, in particolare al suo Presidente Ing. Enrico Pieri ed alla signora Lucia Nicoletti, socia fondatrice ed instancabile animatrice.

RENZO MARELLO

La locomotiva a vapore del tipo 880, protagonista del "revival" sulla Torino-Ceres

Una maglia iridata tra i trofei FS

Prima di tutto ferroviere. Così avevamo definito Vito Di Tano, Campione del mondo dilettanti di ciclocross, nell'intervista pubblicata sul numero scorso di "Voci".

E Di Tano l'ha confermato. Ha voluto, infatti, che a conservare la maglia iridata e il trofeo che l'hanno consacrato campione, fosse il nostro Direttore Generale, Dott. Semenza. Nella foto, un momento del simpatico incontro.

Commiato a Ventimiglia per Monsieur Fascio

RENDEZ-VOUS a Ventimiglia, il 20 febbraio scorso, di cheminots e ferrovieri nel Salone di rappresentanza del Dopolavoro Ferroviario, pavesato a festa: è stato un incontro affettuoso e familiare che ha confermato le consuetudini e caratteristiche di quella Stazione di frontiera, dove alla lingua italiana si mescola quella francese, al dialetto ligure il patois e i tanti dialetti dell'Italia meridionale, espressioni della varietà della gente che vi abita e vi opera, delle migliaia di frontalieri che di mattina vanno in Francia a lavorare e rincasano la sera, dei tanti francesi che affollano volentieri i nostri ristoranti e i nostri negozi.

Questo spirito di fratellanza è affiorato più vivo e vitale appunto in occasione del cambio di guardia del Rappresentante delle ferrovie francesi, del commiato all'uscente Monsieur Fascio e del benvenuto al subentrante Monsieur Pignard.

Il festeggiato, Monsieur Fascio, in pensione per limiti di età, ha trovato intorno a sé gente venuta da Parigi, da Marsiglia, da Nizza e da Genova e soprattutto la partecipazione compatta dei ferrovieri di Ventimiglia che gli sono stati vicini per ben tredici anni e ai quali, Monsieur Fascio ha saputo suscitare una grande simpatia: di ciò si è reso esauriente interprete il Titolare della Stazione, Cav. Calcagno, che ha addirittura elencato nel suo discorso, con episodi circostanziati, i meriti del rappresentante francese in situazioni difficili che Fascio, egli ha detto, ha saputo affrontare e risolvere, oltre che con competenza e prontezza con grande comprensione e spirito di collaborazione.

In precedenza anche Monsieur Rossignol, Capo della Circoscrizione Nizzarda della S.N.C.F., aveva sottolineato l'opera proficua svolta da M. Fascio a Ventimiglia.

Il festeggiato ha risposto con due discorsi, uno in lingua francese e l'altro in lingua italiana: sottolineando l'affetto e la collaborazione ricevuti dai dirigenti e dal personale tutto di Ventimiglia, affermando, tra l'altro, che, arrivato in Italia, ha subito trovato dei colleghi e che ora, partendo, lascia degli amici.

Nel salutare cordialmente Monsieur Fascio, che se ne va lasciando un vivo ricordo e un'eco di rimpianto, porgiamo da queste colonne al suo successore, Monsieur Pignard, un giovane trentasettenne dall'aspetto intelligente e dinamico, il benvenuto in Italia e auguri di buon lavoro.

AURELIO BATTAGLIA

Il titolare di Ventimiglia, Calcagno, saluta M. Fascio

Inventori in... mostra

L'ARTE di arrangiarsi, la fantasia e l'ingegnosità sono sempre state tra le maggiori prerogative di ogni italiano. Anche allo scopo di incentivare e mettere a frutto questo pregio nostrano, nel mese scorso si è tenuta nei padiglioni della Fiera di Roma, la 1ª Mostra Brevetti e Invenzioni. Nata con il proposito di « fare emergere chi più merita e non chi più possiede », la Mostra ha registrato un grosso successo di pubblico. Indubbiamente è sempre vivo l'interesse per questo genere di iniziative che mirano a dare soluzioni ai problemi più disparati, dall'economica suoletta nelle scarpe atta a far circolare l'aria e quindi tenere il piede fresco, alla costosa roulotte "allargabile" capace di trasformarsi in una villetta di due vani ed accessori; da un meccanismo per la completa articolazione degli arti paralizzati ad un apparecchio che riduce del 25 per cento il consumo della benzina nelle auto.

Tra i 198 inventori partecipanti, convenuti da tutta Italia, figurava anche il "geniaccio" Ignazio Scafidi, collega del Servizio Impianti Elettrici, il quale presentava tre brevetti che hanno suscitato molto interesse nei visitatori. Uno soprattutto ci è sembrato particolarmente utile. Si tratta di un dispositivo che sostituisce, con maggiore efficacia, il comune lucchetto bloccadisco dell'apparecchio telefonico onde evitare, specialmente nelle famiglie numerose, sgradite sorprese sulla... bolletta.

MASSIMO TRINITO

Primo Carloni, istruttore ACEI

Un ferroviere di Genova a "Domenica in"

PRIMO CARLONI, Capo Tecnico dirigente la Zona I.S. di Genova Sestri, alterna al suo amore appassionato per gli apparati centrali a leve di itinerari, di cui è anche un valentissimo istruttore nella Scuola Professionale del Compartimento di Genova, un amore ugualmente intenso e forse più antico che occupa interamente il suo tempo libero. Da quando, nei verdi anni (ne ha compiuto da poco cinquanta), Carloni suonava in un complesso bandistico, non ha mai abbandonato il suo clarino, del quale ora è diventato un virtuoso, tanto da avventurarsi con sicurezza nel mondo del Jazz.

Ne ha dato valida prova il 18 febbraio scorso quando, presentato da Corrado, è apparso sul Video di "Domenica in..." per eseguire uno dei cavalli di battaglia del Jazz degli anni 30, "Swite Georgia Brown". La partecipazione a "Domenica in..." del Carloni — come garbatamente sottolineato nella sua presentazione da Corrado — costituiva un premio alla sua bravura, dimostrata nella partecipazione e affermazione in due successive finali, classificandosi al secondo posto in campo nazionale, alla trasmissione radiofonica "La Corrida", condotta, com'è noto, dal popolare presentatore.

Al bravo Carloni, che si è districato con elegante disinvoltura e semplicità, giungano le nostre felicitazioni e gli auguri di sempre maggiori successi.

A. B.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: E. Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 33473
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Ragioneria: Mario Petronilli Tel. 2348
Venezia: Giuseppe Luzzi Tel. 2302
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Ancona

Cicogna express. A Fabriano, fiocco azzurro per Simone in casa del Conduttore Sebastiano Marsili, fiocco rosa per Luana in casa del Deviatore Ernesto Arteconi, e per Stefania in casa degli Assistenti di Stazione Fausta Castelli e G. Franco Micheletti.

Lieto evento anche in casa dell'Operaio Spec. Mario Zazzetta della 442ª Zona TT di S. Benedetto del Tronto, per la nascita di Paolo, venuto a far compagnia al fratellino Alessandro e a far felice mamma Santina.

Ad Ancona la cicogna ha lasciato due primogeniti: Dario all'Applicato IE Nicoletta Nista ed al Segr. Giuseppe Lagattolla dell'Ufficio Ragioneria; Milena al Man. Spec. Luciano Grilli del Magazzinetto Lavori. Martina è invece venuta ad allietare un' altra simpatica famigliola di ferrovieri, rendendo felici il fratellino Alessio, la mamma, Conduttore Graziella Sordoni, ed il papà, Capo Treno Claudio Astolfi, entrambi del D.P.V. di Ancona. Cordialissimi auguri a tutti.

Un centinaio di ferrovieri in servizio ed a riposo hanno salutato, nel corso di una affettuosa manifestazione di commiato, il Capo Staz. Sovr. Cav. Giuseppe Buldrini, titolare della stazione di Fabriano, il C.S. Sovr. Luigi Berardi dell'Ufficio D.U. e l'Assistente Capo Bruno Fioriferi, in pensione dal 1° gennaio. Ai cari amici infiniti auguri da "Voci".

Un particolare augurio di lunga e serena quiescenza al Capo Staz. Sup. Vincenzo De Stefani, già Titolare della stazione di Porto di Vasto, vecchio amico del nostro giornale.

Bari

La cicogna ha portato Donatella a Rosa Capobianco, Applicato dell'Ufficio Movimento, Giacomo Alessandro a Giovanni Lacoppola, 1° Deviatore della Stazione di Foggia, Angela all'Ing. Raffaele Vinci, Segr. del DL. di Taranto e Adriano ad Antonio Corvasce, Manovale del Rep. 11/IE di Barletta.

Fiori d'arancio per Angela Valletta e Michele Paradiso Conduttore del DPV. di Roma Ostiense e figlio del C.P.V. Sovr. a.r. Savino.

Lunga e serena quiescenza a Onorato Difonzo, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio I.E.; Giovanni Trombetta, CS. Sovr. Titolare di Molfetta; Leonardo Coviello, C.S. Sup Titolare di Incoronata; Giovanni Antonaccio, Op. Sp. della Zona 22.2 IE. di Foggia; Antonio Furieri, Op. Spec. del 18° Tronco Lavori di Barletta.

Le nostre condoglianze a Bruno D'Ambrosio, Rev. Sup. dell'M.U. 24 di Bari, che ha perduto in poco tempo il papà e la sorella Maria, e ad Antonio Lamonaca, Ass. Capo della Staz. di Barletta, per la dipartita della mamma.

Bologna

Piero Piccinelli, figlio del collega Mario — Capo Reparto 21/C dell'Uff. Rag. Comp.le — si è recentemente laureato presso l'Università di Bologna con un bellissimo 110/110 e lode in Chimica industriale. I migliori auguri di "Voci" per un brillante avvenire.

Felicità grande in casa di Vittorio Esposito, Man. presso il Magazzino Appr.ti, e di Maria Rosa Lanci, Segr. dell'U.P.C., per la nascita della primogenita Silvia. Le nostre più vive congratulazioni anche al nonno Cesare Lanci, Capo Staz. Sup. di Bologna C.le.

Cagliari

Improvvisamente, a pochi mesi di distanza dall'atteso collocamento in quiescenza, è mancato agli affetti dei familiari e dei numerosissimi amici Nicola Satta, già Capo Gestione Sovrintendente della Stazione di Sassari. Tutti i colleghi sassaresi lo ricordano per la sua semplicità e per l'ottimo carattere. Ai familiari le condoglianze di "Voci".

Condoglianze sentite anche al Segretario Tecnico Francesco Chiusano della Squadra Rialzo di Cagliari per la morte del padre Michele e al Segretario Giuseppe de Blasio dell'Ufficio Personale per la dipartita del genitore Salvatore.

Felicitazioni al C.S. Sovrintendente Giovanni Renis, Capo Stazione Titolare di Cagliari, per la recente nomina a Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, all'Ispettore Ing. Salvatore Lisi dell'Ufficio Lavori per la nascita della figlia Monica, ai colleghi Giulio Vargiu della Rimessa Locomotive di Olbia e a Michele Sale del Deposito Locomotive di Sassari per la promozione a Macchinista.

Dulcis in fundo per i neo pensionati. E' veramente un elenco grande come è grande l'augurio di buona pensione per tutti loro. Eccoli: Pierino Ortu, Carmelo Scarpa, Gesuino Trovati, Costantino Cuccureddu, Francesco Mostallino, Francesco Antonio Floris, Ermelindo Boi, Albino Concu, Pasquale Farris, Dalmazio Galanzino, Paolino Masia, Teofilo Nanni, Luciano Sarigu, Emanuele Spano, Mario Zazzu, Antioco Abis, Pasquale Chirra, Guido Scanu, Francesco Lilliu, Antonio Cappicciola, Mariano Carta, Ilviero Corda, Mario Cossu, Massimo Cuccu, Costantino Derosas, Isaia Fadda, Fulvio Mocci, Vittore Gabba, Piero Gallus, Italo Garau, Giovanni Idili, Gesuino Melis, Pasquale Occhioni, Angelo Pau, Mario Pintus, Giovanni Sanna ed Emilio Caviglia.

Firenze

Vivo successo di pubblico e di critica ha riscosso la Mostra di Pittura tenuta ad Arbia dal Sig. Mario Bernini, figlio del Gestore di 1ª classe Renato, Titolare della Fermata di Arbia.

La notizia di per sé non avrebbe grossa importanza se non precisassimo che il pittore di cui diciamo è affetto da una gravissima forma di poliomelite: proprio nell' arte ha trovato la possibilità di manifestare tutta la sua carica vitale e la sua capacità d'inventiva.

Per festeggiare i 24 Macchinisti ed Aiuto Macchinisti del Deposito Locomotive di Firenze andati in pensione nel corso del 1978 una simpatica cerimonia si è svolta presso il Ristorante del Dopolavoro Ferroviario di Via Alamanni. Dopo il lauto pranzo ad ogni pensionato è stata consegnata una pergamena-ricordo e la piastrina di ottone con il proprio nominativo che per tanti anni era stata esposta nel quadro dei turni di servizio.

Sono nati: Valentina all' Ausiliario di Stazione Massimo Boni di Rufina; Letizia all'Assistente di Stazione Giuseppe Palazzeschi di San Giovanni Valdarno; Tommaso al Primo Manovratore Lando Lunghi di Firenze Porta al Prato; Emilia al Capo Stazione Alfredo Rinaldi di Berceto.

La notizia della morte di Sauro Barbieri ha lasciato sgomento l'intero "entourage" ferroviario di Firenze. Segretario Superiore di 1ª classe, esercitava le funzioni di Dirigente Amministrativo dell'Officina Veicoli di Firenze Porta al Prato.

Il Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe Geom. Pietro Puggioni, Capo del 3° Reparto Lavori di Viareggio, dopo una vita di intenso lavoro, ci ha lasciato il 13 marzo stroncato da un male incurabile.

I colleghi ed i superiori dell'Ufficio Lavori di Pisa, a mezzo di "Voci della rotaia", vogliono far giungere alla famiglia le più sentite condoglianze.

Firenze Mat. e Traz.

Laurea. Si è recentemente laureato in Medicina, presso l'Università di Firenze, Sergio Massai figlio della collega Maria, Segretario Sup. dell' Ufficio 1°, ora in quiescenza, e dell'amico Emilio, Segretario del Direttore Compartimentale. Al neo dottore i nostri più affettuosi rallegramenti con gli auguri sinceri per una brillante affermazione; ai genitori felici, i nostri sentiti complimenti.

Un cordialissimo saluto e gli auguri di tanta serenità ai colleghi che hanno in questi giorni lasciato il servizio per dimissioni o raggiunti limiti di età: Corrado Corradino, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl.; Renzo Chiarantini, Segretario Sup.; Giuseppe Fiorindi, Segr. Tecn. Sup.; Luigi Amoroso, Segretario Tecn. Sup.; Ilvano Guidotti, Segr. Tecn. Sup.; Ermanno Torrini, Segr. Tecn. Sup.; Mario Capecchi, Capo Tecn. Sup.; Renato Corti, Applicato Capo; Alfonso Nesti, Applicato Capo; Remo Gambineri, Applicato Capo; Rolando Sensi, Appl. Tecn. Capo; Dino Gerbi, Appl. Tecn. Capo; Ezio Branchi, Applicato; Renato Sarti, Commesso Capo; Amato Righi, Commesso Capo;

Angelo Degl'Innocenti, Commesso; Gaetano Spinelli, Commesso e Otello Bertini, Commesso.

Condoglianze all'amico Dr. Ferdinando Pedron, Capo della Divisione 12ª del Servizio Trazione, per la scomparsa della madre avvenuta recentemente a Terres (TN).

Firenze

Un. dist.

Marcia nuziale per il Segretario Massimo Proietti del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Da parte di tutti i più cari auguri per un felice avvenire a Massimo e Daniela.

Con il 27-2 è giunto al pensionamento il collega Dussan Paoletti, Segretario Superiore del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Gli amici ed i colleghi gli augurano una lunga e serena quiescenza.

Le condoglianze di tutti i colleghi ed amici all'Operaio dell'Armamento Nicola Camporeale dell'Ufficio Ragioneria M.T. che ha recentemente perduto la madre.

Genova

Commiato al D.C.O. di Genova Rivarolo per Nedo Spazzafumo, Capo Stazione Sovrintendente collocato a riposo dopo oltre 35 anni di servizio, e per i Capi Stazione Superiori Cesario e Sancimino destinati ad altri impianti. Il titolare, Cav. Franco Carlotta, il Capo Stazione Superiore Graziano e infine il Capo dell'Ufficio Movimento Ing. Mannucci, che ha voluto essere presente alla riunione, hanno rivolto parole di auguri ai festeggiati, cui sono state consegnate medaglie ricordo.

Analogo convegno di commiato per la Signora Marisa Sassarini, Capo Gestione, Francesco Colmi e Giovanni Castelli, Capi Stazione, tutti e tre collocati a riposo, si è svolto al Ristorante Santuario di Velva, alla presenza del Titolare di Sestri Levante Tito Denevi e di due funzionari dell'Ufficio Movimento, Dott. Vaccaro e Ing. Sebastiani. Brindisi augurali hanno salutato, durante il lieto simposio, i tre colleghi in quiescenza.

Anche la Stazione di Genova Pontedecimo si è riunita compatta, nei locali di quel Dopolavoro Ferroviario, per salutare il Capo Stazione Sovrintendente Cesare Palagi e il 1° Deviatore Giuseppe Rossignoli, entrambi collocati a riposo, a ciascuno dei quali il personale dell'impianto ha offerto un'artistica medaglia.

Porgiamo auguri di bene e di lunga vita al Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe Giacomo Via, al Revisore Superiore 1ª classe Pietro Fara, all'Applicato Capo Mario Casarin, al Titolare di Corniglia Giacomo Valente, al Segretario Tec. Superiore Lorenzo Palma e al Tecnico IE Francesco Moretti, che hanno recentemente lasciato l'Azienda.

Una cicogna prodiga ha portato in casa dell'Operaio qualificato Flavio Rossi, del Reparto 11 IE di Ventimiglia, i gemelli Erica e Cristiano; Sandro ha allietato la famiglia della Signora Donata Perino, Manovale a Novi S. Bovo. Ai genitori e ai bambini felicitazioni ed auguri.

Agli amici Luigi Bertagna e Giovanni Bori dell'UP.C. le nostre più sentite condoglianze per la scomparsa, rispettivamente, del padre e della madre.

Milano

« Attraverso "Voci" rimarrò sempre in contatto con la grande famiglia ferroviaria ». Così si è espresso il titolare di Vogogna Ossola, C.S. Sup. Cirino Ciappetta nel giorno del proprio collocamento a riposo. Nel ringraziarlo per questa dichiarazione che ha sigillato l'incontro intorno ad un ottimo cenacolo, ci associamo volentieri agli auguri che, nell'occasione, i suoi collaboratori gli hanno cordialmente formulato. Anche Rino Bravin è stato festeggiato dagli appartenenti all'Ufficio Collaudi M.T. A nome di tutti, l'Ing. Martinez, Capo dell' Ufficio, gli ha consegnato un prezioso dono ricordo. Salutato affettuosamente dai colleghi ed amici, ha pure lasciato l'Azienda il Capo Gestione Sovrint. Benito Baldini. Auguri.

A seguito di un infortunio sul lavoro è deceduto Giovanni Lari, della 263ª Zona T.E. di Cremona. Alla famiglia sentite condoglianze.

Cicogna express. Massimiliano Eugenio è venuto ad allietare i colleghi Maria Presicci, Conduttore al D.P.V. di Brescia e Salvatore Caputo, della stessa stazione; sono nati: Claudio a Giulio Magrotti, Segretario all'Ufficio C.T.; Marta, al Segretario T.co Filippo Gangemi, dell'Ufficio I.E., allietando anche i nonni entrambi pensionati F.S.

Salutato cordialmente da parte dei dipendenti dell'Ufficio Collaudi del Servizio I.E. di Milano, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età, l'Ing. Marino Guida. Gli succede l'Ing. Marino Marini che ritorna nel capoluogo lombardo dopo un breve periodo alla dirigenza dell'Ufficio I.E. di Ancona. Auguriamo al neo pensionato una felice quiescenza e buon lavoro all'Ing. Marini.

Napoli

Laurea. Rosalba Bossa, figlia dell'Op. Spec. Salvatore, dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna, si è laureata in Lettere con 110 e lode. Prisco Di Caprio, figlio del Tecn. I.E. Giovanni, della zona 21-3 di Caserta, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia. Giovanni Bicucci, figlio del Tecn. I.E. Raffaele, della zona 21.1 di Cancello, si è laureato, unitamente alla propria fidanzata Antonietta Renella, in Scienze Biologiche. Immacolata Perrella, figlia del C. Staz. Sovr. Vincenzo, Titolare della stazione di Pompei, si è laureata col massimo dei voti in Lettere moderne. Congratulazioni vivissime.

Nascite. Anna Melania è nata a Chiarina Formisano, moglie dell'Op. dell'arm.to del 26° Tronco Lavori di Lioni, Antonio Lucarelli. Francesco è nato a Celeste Luongo, consorte dell'Assist. di Stazione di Napoli Sm.to Pasquale Esposito. Giorgia è nata ad Assunta Vitale, moglie del Segr. Tecn. dell' Uff. Lavori Ciro Veneruso. Ai neonati ed ai genitori i nostri più cordiali auguri.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: il Capo Staz. Sovr. di Salerno Nicola d'Aniello; il Macchinista del D.P. di Salerno Antonio Frimale; l' Ausil. di Staz. di Napoli C.le Domenico Morra; il Capo Treno del D.P.V. di Napoli Sm.to Mario Portolano; l' Op. Spec.to della Sq. Rialzo di Napoli Sm.to Giuseppe Rosiello ed il Capo Tecnico Sup. del D.L. di Napoli C. Flegrei Gaetano Sorrentino. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all' affetto dei propri cari: Salvatore Cantarella, Assist. Viaggiante del D. P. V. di Avellino; Pasquale Ferone, Op. Qual. della zona T.E. 11.4 di Aversa; Michele Della Morte, Guardiano dell'8° Tronco Lavori di Cancello; Giuseppe Renna, Assist. Capo a.r., già della Staz. di Napoli C.le; Francesco Fracassi, padre del C. Staz. Sup. Antonio, della stazione di Campobasso. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Primo piano. Il Dott. Francesco Paolo Daidone ed il Dott. Vincenzo Celauro, dell' Ufficio Ragioneria Compartimentale, recentemente promossi Primi Dirigenti, sono stati rispettivamente destinati alla dirigenza dell'Ufficio Ragioneria di Cagliari ed alla dirigenza della 1ª Divisione dell'Ufficio 4° del Servizio Ragioneria.

Ad entrambi formuliamo i nostri più vivi complimenti e l'augurio di buon lavoro nei nuovi incarichi.

Laurea. Si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica Nicola Di Gregoli, figlio del Segretario Superiore Cav. Giovanni, del Reparto Alloggi dell'Ufficio Personale Compartimentale. Al neo ingegnere auguriamo una brillante carriera.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze al Dirigente Superiore Dott. Aldo Oggiano, per la morte della mamma; al Capo Treno di 1ª classe a riposo Alfio Pocorobba, già in servizio al D.P.V. di Palermo, per la morte della mamma; al Macchinista Francesco Virzì, in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo, per la morte del padre, Manovratore Capo a riposo.

Cicogna express per Andrea, nipote del Capo Treno Filippo Cammarata, del DPV di Palermo.

Reggio Cal.

Fiori d'arancio. Igino Di Tommaso, Capo Personale Viaggiante titolare di Cosenza, si è sposato con la signorina Anna Cuccurato. Auguri di tanta felicità.

Lutti. Sentite condoglianze al collega Peppino Chiapparo, Segretario Tecnico al tronco Lavori di Tropea, per la perdita della sua cara mamma.

E' scomparsa la madre del CS Sovrintendente Damiano Dodaro, della Dirigenza Unica di Cosenza. Condoglianze. Profonde condoglianze anche al collega Marino Bartoli, Capo Treno del DPV di Cosenza, il quale ha recentemente perduto il caro papà Giuseppe, ferroviere in pensione.

Culla. L'Assistente Capo Ercolino Infusino di Spezzano Albanese è diventato nonno: la nuora, Dottoressa Clara Fusaro, ha avuto un bel bimbo che si chiama proprio Ercolino.

E' nato Salvatore Maria D'Ippolito, figlio del collega Giovanni, CS Superiore a Spezzano Albanese e della signora Maria Giorgetta Scarcello. Auguri.

Roma

Don Oliviero Pelliccioni, "romano de Roma", è stato di recente chiamato dal Cardinale Vicario Ugo Poletti ad occuparsi dei ferrovieri del compartimento di Roma e della Cappella di Stazione di Roma Termini, in sostituzione del compianto don Giovanni Brazzani.

Ordinato sacerdote il 3 maggio del '54, Don Pelliccioni studiò e si diplomò nelle discipline sociali e contemporaneamente iniziò il suo apostolato in alcuni ambienti di lavoro tra i più difficili della Diocesi di Bologna: le fornaci dove si cuocevano i mattoni. Si occupò anche di altri ambienti e nei due anni che rimase a Bologna si guadagnò la stima e l'affetto di tutti.

Chiamato a Roma verso la fine del '56 ove lo volle S.E. Mons. Ferdinando Baldelli, il fondatore dei Cappellani del Lavoro, don Pelliccioni coordinò e animò il gruppo dei Cappellani del Lavoro di Roma e si occupò, operaio tra gli operai, degli edili, dei Centri Fiat, della Centrale del Latte. Attività che tuttora svolge.

A don Oliviero, nuovo Cappellano Compartimentale e a P. Felice Ricci che lo affianca nella preziosa collaborazione, "Voci della Rotaia" esprime gli auguri più

sinceri per la sua operosa attività tra i ferrovieri romani.

La nostra solidarietà. Il legame che unisce la nostra categoria e il senso di concreta partecipazione alle difficoltà e alla sventura sono stati ancora una volta evidenziati nella dolorosa circostanza in cui si sono venute a trovare le famiglie dei nostri colleghi Cesare Ceccaglia e Fernando Giuliani, morti tragicamente il 9 gennaio 1979 a causa di un incidente sul lavoro a Roma Tiburtina.

Nell'esprimere ai familiari anche il cordoglio dei lettori di "Voci", è doveroso sottolineare il sincero e fraterno interessamento dei ferrovieri di tutti gli Impianti del Compartimento, espresso attraverso una pronta e tangibile solidarietà.

E' recentemente deceduto Armando Ricci, Capotreno di 1ª classe a riposo. Alla vedova del collega Ricci, che aveva prestato servizio per lunghi anni presso la stazione di Roma Termini, "Voci" rivolge le più sentite condoglianze.

Al manovratore Andrea Perna, in servizio presso la stazione di Roma Tuscolana, sono nate due gemelline. Al collega Andrea, alla gentile Signora Annamaria De Angelis e alle piccole Sara e Roberta, i migliori auguri di "Voci".

Roma SERVIZI

AFFARI GENERALI

Maria Paola, figlia del caro amico, prematuramente scomparso, Gianluigi Gazzetti, per lungo tempo Capo Ufficio Stampa del Ministero dei Trasporti e collaboratore tra i più apprezzati di "Voci", si è brillantemente laureata in Filosofia presso l'Università di Roma. Alla neo-dottoressa e alla madre, professoressa Maria Teresa, complimenti e auguri veramente sentiti.

Al collega Loreto Buttari dell'Ufficio I è nata una bella bambina (la seconda), di nome Enrica. Ai felici genitori e alla piccola Enrica, i migliori auguri di "Voci".

APPROVVIGIONAMENTI

La cicogna ha portato Daniela al Segr. Sup. Dr. Giorgio Damiani, Annalisa all'Ispettore Dr. Angelo Elia. Ai

Al mare e ai monti con JUMBO TOUR

AL MARE A RIMINI O RICCIONE

Una serie di alberghi modernissimi a vostra disposizione per un lieto periodo di vacanza su una spiaggia incantevole con l'assistenza dell'Ufficio Turistico JUMBO TOUR in Viale Regina Margherita, 109, Filovia Rimini-Riccione, fermata N. 25 - Tel. urb. (0541) 32500.

QUOTE STAGIONE 1979

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3-4 letti, servizio, tassa di soggiorno, IVA compresa e uso in comune di cabina.

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE: Hotel REGINA (nuova gestione) - Hotel TIBERIUS.

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 60.000 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 64.000.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 84.000 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 91.000.

HOTEL MULAZZANI SUL MARE
Bassa stagione L. 77.000
Alta stagione L. 94.500

HOTEL BELSOGGIORNO RICCIONE
Bassa stagione L. 65.000
Alta stagione L. 90.000.

ALBERGHI CON PISCINA: Hotel Jumbo - Hotel Apogeo - Hotel Aiglon - Hotel 2000 - Hotel Villa Pia ed altri:

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 55.300 - camera 1 letto L. 62.300.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 73.500 - camera 1 letto L. 82.000.

ALTRI ALBERGHI: Hotel Elba - Hotel Manola - Hotel Colon (nuova gestione) - Hotel Santiago - Hotel Montecarlo - Hotel Oregon ed altri:

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 49.000 - camera a 1 letto L. 56.000.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 63.000 - camera a 1 letto L. 70.000.

IN TUTTI I TIPI DI ALBERGO: bambini da 0 a 7 anni sconto 30 per cento (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

IN MONTAGNA A CASPOGGIO, APRICA, LIVIGNO

Anche quest'anno Vi presentiamo i soggiorni montani in Valmalenco e Alta Valtellina, nei seguenti alberghi: CHIESA VALMALENCO: Hotel METTA; APRICA: Hotel SAN MARCO; CASPOGGIO: Hotel KENNEDY; LIVIGNO: Hotel BAITA MONTANA.

Per turni di 7 giorni: pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camera 1-2-3-4 letti, servizio, tassa di soggiorno, IVA compresa:

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 60.200 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 67.200.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 71.400 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 78.400. Bambini da 0 a 7 anni sconto 30 per cento (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Limitatamente per i soggiorni in montagna i turni iniziano:

BASSA STAGIONE: dal 10 giugno all'8 luglio e dal 19 agosto al 23 settembre

ALTA STAGIONE: dall'8 luglio al 19 agosto.

TURNI (di una o più settimane con inizio e fine di domenica):

BASSA STAGIONE		ALTA STAGIONE	BASSA STAGIONE
15 Aprile	27 Maggio	1 Luglio	26 Agosto
22 Aprile	3 Giugno	8 Luglio	2 Settembre
29 Aprile	10 Giugno	15 Luglio	9 Settembre
6 Maggio	17 Giugno	22 Luglio	16 Settembre
13 Maggio	24 Giugno	29 Luglio	23 Settembre
20 Maggio	1 Luglio	12 Agosto	30 Settembre
		26 Agosto	

Nessuna possibilità di concedere il turno 5/8 - 19/8. Pertanto il mese di Agosto è suddiviso solo in due turni e precisamente: 29/7 - 12/8 oppure 12/8 - 26/8.

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. 20.000 (con assegno bancario, o assegno di conto corrente personale o vaglia postale), intestato a "JUMBO TOUR" RIMINI.

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 richiesta e l'età dei bambini inferiori ai 7 anni.

3) Specificare se si desidera il soggiorno in Alberghi sul mare - Alberghi con piscina - altri Alberghi, quest'ultimi distano al massimo 100 metri dalla spiaggia.

4) I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza. E' accettato l'arrivo di mattina, comunque la stanza non sarà consegnata prima delle ore 15 e dovrà essere lasciata libera il giorno di partenza entro le ore 11.

5) Per altre informazioni dirette, telefonare al numero (0541) 32500. L'ufficio è a Vostra completa disposizione tutti i giorni feriali (a partire dal mese di aprile anche di domenica e giorni festivi) con il seguente orario: 8-12,30 - 15-22.

6) E' consigliabile far pervenire le richieste di prenotazioni - specialmente per Luglio e Agosto - almeno TRE mesi prima dell'inizio del turno desiderato.

7) In caso di rinuncia forzata sarà rimborsato l'importo versato, sempre che la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.

8) Nel limite della disponibilità sarà tenuto conto dell'albergo richiesto in preferenza.

JUMBO TOUR - Viale Regina Margherita, 109 - bus-stop 25
Tel. (0541) 32500 - ogni giorno dalle 8 alle 22

genitori e soprattutto alle bambine i nostri auguri più belli.

Commiati. Auguriamo felice e lunga quiescenza al caro amico Segr. Sup. di 1ª classe Franco Cuminetti collocato a riposo in base alla legge 355/74. Vivissimi auguri formuliamo anche per gli altri colleghi che hanno lasciato il servizio: Appl. Capo Cesare Carpineti, Comm. Capo Antonio Villani, Comm. Capo Vincenzo Carabelli, Comm. Capo Umberto Marini.

COMMERCIALE

Fiocco Azzurro. La casa della Signora Giovanna Signore, Segretario presso l' Uff. Viaggiatori, e del signor Riccardo Forti è stata allietata dalla nascita di Daniele che è venuto a far compagnia al felicissimo fratellino Andrea. Al piccolo ed ai familiari i nostri migliori auguri.

Lutto. Sentite condoglianze al collega Elio De Vecchis, Segretario presso l'Ufficio Esercizio per l'improvvisa perdita del padre Signor Augusto.

LAVORI

I colleghi del Servizio, i superiori, gli amici e in special modo tutti i componenti l'Ufficio C.le 1ª, sono particolarmente vicini al Dr. Bruno Cinti, capo della Sezione 110, per la prematura perdita del fratello Dr. Prof. Carlo. In tale dolorosa circostanza desiderano esprimere attraverso "Voci" all'amico Cinti, alla moglie dello scomparso Sig.ra Alfonsa, alla figlia Antonella, ai parenti tutti, le più sentite condoglianze.

Condoglianze anche ai familiari di Luigi Primiceri, Segretario Capo a riposo, per la perdita del loro congiunto.

Sul treno, ornato di fiori d'arancio, diretto alla chiesa di "S. Giovanni" a Porta Latina, ha preso posto la coppia formata dall'amico Segr. Ercole Lucchetti dell'Ufficio Collaudi Materiali e dalla graziosa e gentilissima collega del Servizio Personale Segr. Marisa Giuli. A salutarli erano presenti anche gli amici dell'Ufficio C.M. e dell'Ufficio C.le 1ª. A Marisa ed Ercole auguri vivissimi.

MOVIMENTO

Quiescenza. Vivissimi auguri al Rev. Sup. Vincenzo Ruga andato in pensione per ragioni private.

Lutti. Profonde condoglianze ai congiunti dell'Applicato Capo Ludovico D'Innocenzo immaturamente deceduto sul posto di lavoro.

Recentemente è deceduto anche il Rev. Sup. a riposo Nicolino Paolucci, che è stato a lungo distaccato presso il Servizio Ragioneria. Le nostre più profonde condoglianze alla moglie, ai figli ed al fratello Damiano Rev. Sup. di 1ª cl. in quiescenza.

RAGIONERIA

Onorificenze. Con recente provvedimento sono stati insigniti dell'Onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica l'Ispettore P.le Nicola Nuccetelli e i Segretari Superiori Marcella Mancianti e Gustavo Riccio. A tutti i più sinceri complimenti.

Cicogna express. Festa grande in casa di alcuni colleghi della sede centrale. Infatti la cicogna ha portato Claudio al Segretario Gabriella Barghini, Daniela al Segretario Celeste Di Lullo, Simone al Segretario Maura Salvati. Ai genitori ed ai cari bambini i nostri migliori auguri.

Trieste

Con una semplice e simpatica cerimonia, la Squadra Rialzo della stazione di Udine ha recentemente inaugurato una scultura in ferro dedicata alle ferrovie di tutta Europa. In tale occasione si è festeggiato pure il Cav. Aurelio Fabro, Capostazione Sovrintendente, che ha lasciato il lavoro per raggiunti limiti di età.

La scultura (del peso di 500 chilogrammi e alta tre metri e mezzo) è stata ideata dall'artista friulano Vinicio Moras e costruita dal Capo Tecnico Sup. Adelchi Verona, dal Caposquadra Monticcoli e dai Tecnici Pegoraro, Cosma, Paoli, Reppi e Camera.

Dopo lunga malattia è deceduto il 1° Manovratore della stazione di S. Giorgio di Nogaro Giovanni Mattiuzzi. Lascia la moglie, signora Giuseppina Lirussi, ed il figlio Denis di otto anni, ai quali gli amici esternano le più sincere condoglianze.

La casa del Manovratore Francesco Cicirelli e della signora Franca è stata allietata dalla nascita di una bambina cui è stato imposto il nome di Monica.

Fiocco rosa sulla porta di casa del Capo Stazione di Tarvisio C.le Nicola Valerio. La gentile signora Marcella ha dato alla luce una bambina che è stata chiamata Valentina.

Ai genitori ed alle bambine tante felicitazioni ed auguri.

Anna Maria Band, figlia del Segr. Sup. di 1ª cl. Ettore Band, si è unita in matrimonio il 26.12.1978 nella Basilica delle Grazie di Udine, con il Sig. Silvano Pegoraro. Agli sposi gli auguri più sentiti di Voci.

Sono stati collocati a riposo il Macch. T.M. Domenico Palmisano e l'Applicato Giuseppe Girometta del D.L. di Trieste C.le. Ai cari colleghi giunga da parte di Voci l'augurio più sincero di una lunga e serena quiescenza.

Torino

Esodi. Ancora ci vengono segnalate cerimonie di commiato che hanno avuto luogo per salutare dei colleghi di recente esonerati. Cominciamo il giro dal D.L. di Asti dove i festeggiamenti — patrocinati dal "Soccorso fraterno del P.d.M." e magistralmente organizzati dall'infaticabile C.D. Sup. Dario Parodi — riguardavano i Segr. Sup. Edoardo Carletto ed Alberto Gianoglio, i Macch. Bruno Cavallo, Luigi Ferrero e Biagio Montarsino nonché l'A.M. Mario Gardino. Numerosissimi gli amici, i colleghi ed i superiori, giunti anche da Torino, Alessandria e Cuneo, che, assieme ai familiari dei festeggiati, hanno partecipato all'allegra serata danzante, allietata dall'orchestra "Piemontesina Folk".

Un'altra festosa riunione conviviale, tenutasi presso il Dopolavoro Comunale del luogo, è stata organizzata per festeggiare la messa in quiescenza del C.S. Sovr. Elidio Pelissero, Titolare di Chiomonte, e dell'Op. Spec. T. E. Natalino Meyer, dell'11ª Zona I.E.

Anche due valenti e solerti Presidenti di D.L.F. hanno ultimamente lasciato il servizio ferroviario: trattasi del C.Tr. Orlando Meroi, del Nucleo P.V. di Aosta e Presidente della locale Sezione dopolavoristica, e del C.S. Sup. Mario Vaccino, Titolare di Borgovercelli e Presidente del Sodalizio vercellese.

L'elenco dei colleghi di recente esonerati continua con: l'Appl. Tecn. C. Elio Degasperi, del 14° Rep. Nuovi Impianti I.E. di Torino P.N., il Segr. Sup. 1ª cl. Vittorio Conca del D.L. di Novara, il 1° Manovratore Domenico Zagaria, distaccato all'Ufficio Ragioneria, e, infine, all'O.G.R. il C.T. Sovr. Mario Colombero, il C.T. Sup. Errante Sabbatini, gli Op. Spec. Benvenuto Avidano, Francesco Cauda, Luigi Davi, Mario Merlino, Attilio Novarese, Nello Salvaia, Silvio Vannucci e l'Op. q. Antonio Masci.

A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Cambio della guardia al D.L. di Asti: al C.D. Sup. Salvatore Ricca, trasferito a Caltanissetta, è subentrato nella dirigenza dell'Impianto il C.D. Sup. Geom. Agostino Stroppa, proveniente da Genova Brignole. A quest'ultimo un cordiale benvenuto e ad entrambi il rituale "buon lavoro" nel nuovo rispettivo incarico.

Cicogna express. Maurizio al C.S. Mauro Vada di Alessandria C.le, all'O.G.R. Antonio all'Op. Sp. Giuseppe Favitta, Laura all'Op. Q. Antonio Gatto, Claudio all'Op. Sp. Paolo Lauriola, Erica all'Op. Q. Pierangelo Marchetti, Antonietta al Man. Sp. Giovanni Ommeniello, Stefano al Segr. Vincenza Pepe Rinaldi, Rita al Man. Anselmo Priesterà e Rosalia Ilaria all'Op. Sp. Mario Puorro. Vivissime felicitazioni.

Lutti. Colpito da un male incurabile, dopo lunga e dolorosa malattia è spirato, a soli ventisette anni di età, il Segr. Lorenzo Robotti, della Squadra Rialzo di Alessandria. Alla vedova ed ai genitori affranti i sensi del nostro più profondo cordoglio.

Sentite condoglianze porgiamo pure ad altri colleghi, recentemente colpiti dalla perdita di persone care: al D.L. di Cuneo la Sig.ra Margherita Rovera, madre dell'A.M. Elio Borsotto, il Sig. Pietro Ravotti, padre del Macch. Angelo e nonno dell'A.M. Pietro Lorenzo, la Sig.ra Anna Marro, madre dell'Op. Sp. Attilio Bertaina, il Sig. Edoardo Jemina, padre del Manovale Silvano, la Sig.ra Rosa Preve, madre del Macch. Celso Bessone; ad Alessandria C.le le madri del C.S. Sovr. Sergio Riva e del Dev. C. Aldo Lecco; all'O.G.R., i padri degli Op. Sp. Gino Malorgio e Vito Mandola nonché la madre del P.Q. Amleto Rastelli; ad Alessandria Smist. il Sig. Guido Saracco, pensionato F.S., padre del Dev. C. Franco.

Venezia

E' stato inaugurato il nuovo D.P.V. di Treviso C. Con brevi discorsi è stata sottolineata l'importanza dell'opera nell'ambito delle iniziative volte a migliorare le condizioni di lavoro del personale F.S. Il Direttore Compartimentale Ing. Castellani ha messo in evidenza l'importanza del ruolo svolto dal personale viaggiante.

E' nata Alessia, ed ha reso felice il papà — il Capo Gestione Pasquale Pecce, distaccato presso l'Ufficio Commerciale — e con lui la mamma e la sorellina. Affettuosi auguri anche al Segr. Giuliana Chiozza in Lana, in servizio presso l'Uff. Ragioneria, che ha avuto una bella bambina, Elena, e all'Appl. Ermanno Zaccarin dell'Ufficio Lavori per l'arrivo del figlioletto Matteo.

Onorificenze. All'Appl. Capo Gino Gottardo dell'Uff. Ragioneria è stata conferita l'onoricenza di Commendatore. Congratulazioni e auguri.

Vivissime congratulazioni anche al Capo Stazione Sovrintendente a riposo Antonino di Vincenzo — già titolare a Padova Campo Marte — che è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica.

A Giovanni Robazza, Macchinista del Deposito di Treviso in pensione, è stata recentemente conferita l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni per l'importante riconoscimento.

Lutti. E' mancato all'affetto dei familiari, a soli 32 anni, il Deviatore Galliano Cassol, distaccato presso l'Ufficio Movimento. Pure prematura la scomparsa dell'Assistente Capo Ruggero Pian, in servizio a Treviso. Sono deceduti anche due colleghi da poco collocati a riposo: il Segr. Sup. Giuseppe Beltrame, già in servizio presso l'Uff. Ragioneria, e il Segr. Sup. di 1ª cl. Cavaliere Amedeo Ceolin, già presso l'Ufficio Lavori. Alle famiglie le più sentite condoglianze.

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

Ottanta anni fa il traffico dei biglietti ferroviari USA

Gli americani si vantano spesso di essere i migliori commercianti e affaristi del mondo. E del resto si può anche riconoscere questo loro primato se si considera che, per un caso storico eccezionale e forse irripetibile, si sono incontrate su uno stesso territorio l'imprenditorialità degli inglesi, l'organizzazione dei tedeschi, la fantasia e l'estro degli irlandesi e degli italiani. Da questo crogiuolo di talenti, e in uno stato ad economia liberale, non poteva venir fuori che una miriade di sistemi leciti, ma spesso anche illeciti, per accumulare danaro. Le ferrovie, specialmente nel secolo passato, sono state, ovviamente al centro di enormi interessi industriali e commerciali: costruzione di linee, produzione di mezzi, speculazioni sulle aree, commerci da un capo all'altro del continente. Ma sono state anche, ed è questo un dato certamente curioso, la fonte di rilevanti fortune per organizzatissime imprese commerciali che speculavano sui biglietti ferroviari. Per noi europei, abituati a leggi severissime in materia, risulterà senz'altro interessante e anche divertente rileggere la relazione che un allibito funzionario delle ferrovie tedesche inviava, nel 1899, alla sua amministrazione sul traffico dei biglietti ferroviari negli Stati Uniti.

Viaggiatori statunitensi in un manifesto d'epoca

« NELLA maggior parte delle città importanti si vedono, non lontano dalle stazioni o nelle principali vie, un certo numero di Case Commerciali che si occupano unicamente, come indica chiaramente l'iscrizione sulla facciata, della vendita dei biglietti a prezzo ridotto. Questi trafficanti, che si chiamano ticket brokers, ovvero, con parola più sprezzante, "scalpers", formano tre associazioni; le liste dei membri di queste associazioni rivelano che ad esempio nell'anno 1897 esistevano oltre 560 Case di questo genere. Ci si potrà rendere conto della importanza di alcune di esse colle cifre seguenti, stabilite in occasione della elaborazione di un progetto di legge federale contro il traffico dei biglietti. Più di quindici brokers avevano denunciato un utile lordo di oltre 100.000 dollari con un utile netto di circa 40.000 dollari. Ma l'utile lordo realizzato da una di queste case non rappresenta tuttavia ancora la perdita di un prodotto delle ferrovie interessate, perché bisogna aggiungervi il guadagno realizzato dal pubblico acquistando i biglietti a prezzo ridotto. I sistemi per speculare sui biglietti sono diversi ma i più comuni sono: 1° - I negozianti acquistano dalle ferrovie dei biglietti diretti e li fanno utilizzare da due viaggiatori diversi, effettuanti ciascuno una parte del percorso. Il guadagno che il venditore divide coi suoi clienti proviene dal fatto che, per ragioni di concorrenza, i prezzi dei percorsi diretti sono generalmente più ridotti del totale dei prezzi regolarmente fissati per i percorsi parziali. Così un viaggiatore che vuole andare da A a M compera dall'incettatore un biglietto per Z, stazione situata più lontano, e, giunto a M, rimette il biglietto non utilizzato ad un membro dello stesso Sindacato che rivende questo coupon ad un altro viaggiatore recantesi da M a Z. 2° - Si fa pure il traffico dei biglietti di 1000 miglia emessi per la maggior parte delle ferrovie al prezzo di due cents per miglio; lo speculatore vende il biglietto a poco a poco a più viaggiatori, di cui ciascuno vuol fare un percorso relativamente breve, in ragione di 2,25 cents. La tariffa regolare è in media di 3 cents per miglio in servizio locale; in tariffa regolare per il servizio diretto non supera, sempre in media, 2,5 cents.

Così si può calcolare a 0,25 cents in media il beneficio del pubblico acquistante i biglietti chilometrici dagli speculatori. Per apprezzare l'importanza di questo ramo del traffico dei biglietti per il pubblico, bisogna considerare che i biglietti chilometrici non sono valevoli che per una determinata rete ferroviaria, e che, perciò, un viaggiatore di commercio che fa un gran giro, e non vuol passare per l'intermediario dello speculatore, deve talvolta prendere e pagare in anticipo una mezza dozzina ed anche più di biglietti chilometrici in una sola volta per le varie reti. 3° - Si procede in modo analogo per altre categorie di biglietti emessi a prezzo ridotto ed incedibili, per esempio per i biglietti di andata e ritorno che si staccano in proporzioni ristrette e a differenti tariffe; per gli abbonamenti mensili che danno diritto a sessanta viaggi in un mese, e anche per i biglietti di libero percorso. 4° - Un genere di affari che un tempo aveva un'importanza notevole era l'acquisto in blocco dei biglietti che in seguito ad una guerra di tariffe erano venduti dalle ferrovie a prezzi ridotti. Accordatesi le varie reti per evitare una concorrenza suicida e tornati, di conseguenza, i biglietti ai loro prezzi normali, i brokers che ne avevano acquistati notevoli quantitativi quando i prezzi avevano toccato il punto più basso, speculando su questa notevole differenza, fecero grossissimi affari. 5° - Un'ultima forma del traffico dei biglietti è la vendita di libretti chilometrici e di biglietti per conto della ferrovia stessa che accorda al rivenditore una commissione del 10% della quale a sua volta il rivenditore ne cede una parte al pubblico.

Verso il 1890 fu presentato un progetto di legge federale (anti-scalping bill) per tentare di eliminare questo fenomeno. E' interessante leggere i resoconti stenografici delle sedute di una Commissione di inchiesta, in cui dei rappresentanti di speculatori di biglietti e delle Compagnie ferroviarie sono stati interrogati. Riportiamo, ad esempio, un passaggio del resoconto stenografico in cui un rappresentante delle ferrovie, dopo essersi lagnato della falsificazione dei biglietti, dice: « L'Imperatore di Germania farebbe appiccare colui che commettesse un'azione simile, ed avrebbe ragione. Lo Zar di Russia lo manderebbe in Siberia ». Un Senatore chiede allora: « Ma questi monarchi non colpirebbero pure i potentati ferroviari che aumentano indebitamente il capitale-azioni? ». Un altro Senatore chiede: « Forse che l'Imperatore di Germania e lo Zar non sopprimerebbero tutti i biglietti di favore con il loro seguito di abusi? ». (Vuole alludere, ben inteso, ai biglietti concessi a persone all'infuori dei funzionari delle ferrovie). Queste risposte sotto forma di domande dimostrano che nel mondo legislativo si sa bene che le cause iniziali del traffico dei biglietti debbono essere cercate dalla parte delle ferrovie e nella situazione giuridica generale. Ma le differenze tra la situazione negli Stati Uniti e l'Europa può riassumersi nel modo seguente: in Europa, applicazione rigorosa della legge per il mantenimento dell'ordine, ma pure protezione dell'umile contro l'egoismo della potenza capitalistica; negli Stati Uniti, libertà più completa per le due parti, ma, per contro, una mancanza d'ordine che finisce per scontentare tutti ».

La Central Station di New York in una antica riproduzione

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXII N. 4 - APRILE 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

ANASTASIO GRILLINI

VERSO LA PRIMAVERA

All'interno l'inserto internazionale "Mare Nostrum"

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 4 - Aprile 1979

in questo numero

4 Quando il treno ritarda

Un'inchiesta in più puntate sul grave fenomeno dei ritardi. Apre la serie dei servizi, un articolo dell'Ing. Piciocchi, Direttore del Servizio Movimento, e un'analisi della situazione in alcuni dei maggiori Compartimenti del Nord.

10 "X": un nome da trovare insieme

I risultati del concorso indetto da "Voci" e dall'Ufficio Centrale del D.L.F. per dare un nome ai nuovi "Dormitori".

12 Alla scoperta delle nostre linee / 14

Continua la serie dei servizi dedicati alle linee meno note della nostra rete. E' la volta della Terni-Sulmona.

19 Mare Nostrum

L'inserto culturale realizzato da "Voci" in collaborazione con "La Vie du Rail" e "Via Libre". Articoli sulla salvaguardia dei "centri storici", sul Santuario di Santiago di Compostela, sui viaggi in Italia di Cervantes e Stendhal.

28 L'immagine dell'Immaginifico

Dopo anni di polemiche si va definitivamente affermando un riassetto critico dell'opera del D'Annunzio poeta e della figura storica del "poeta-soldato".

30 La stazione: 14 variazioni sul tema

L'importante mostra parigina dedicata alle stazioni dal Centro Pompidou. Un bilancio dell'iniziativa e del suo significato.

Flash 17 / Dicono di noi 18 / La Fiera del Libro per ragazzi 31 / Attività D.L.F. 32 / E' bene saperlo 34 / Amici in pensione 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 43.

Associato all'USPI: Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

AI LETTORI

A causa delle agitazioni sindacali dei tipografi addetti ai periodici, questo numero di "Voci della Rotaia" esce con gravissimo ritardo. Ce ne scusiamo con i lettori.

Ancora sul vestiario

Spett.le Redazione,
è mia convinzione che il vestiario uniforme messo a disposizione del personale IE non venga dato alla giusta scadenza. A mio nome e di altri colleghi vorrei sapere quanto segue.
Spettano due paia di scarpe ogni 36 mesi? Ogni quanti mesi spetta la tuta di lavoro? Esiste una tuta estiva e una tuta invernale? Dopo quanto spetta l'incerata da lavoro? Quanto tempo devono durare i guanti da lavoro? E la giacca a vento? Spettano i guanti foderati per l'inverno? Spetta l'impermeabile che viene dato ai Capi Tecnici? Quanto tempo prima della messa in pensione può essere fatta richiesta di vestiario da parte di un Agente?
Sono stato costretto a scrivere a "Voci" perché gli addetti preposti alla richiesta di questo vestiario sono sforniti del relativo regolamento. Personalmente ho constatato che tutte le stazioni e i Tronchi Lavori regolano le richieste proprio attraverso questo regolamento, mentre gli Impianti Elettrici fanno le richieste come e quando vuole il Signor X.
Distinti saluti

Nicola Trentadue - Zona IE, Bari

● *Torniamo ancora una volta sull'argomento vestiario che, a giudicare dal numero delle lettere che giungono in redazione, è particolarmente sentito dal personale. Naturalmente abbiamo interpellato il Servizio competente e siamo in grado di rispondere con ordine ai quesiti del collega Trentadue.*
1) Le scarpe da lavoro, come previsto dalla Delibera n. 145/72, sono assegnate nel numero di due paia ogni 36 mesi. Tuttavia, una prossima Delibera muterà i termini di tale durata.
2) Le tute da lavoro sono assegnate, su richiesta, una ogni 8 mesi oppure tre ogni 24 mesi. Non esiste una distinzione fra tuta invernale e tuta estiva, ma solo tra abito a un pezzo e a due pezzi. Per gli Agenti IE, solo su preventiva autorizzazione dei locali Comitati di sicurezza, singolarmente concessa, è possibile fare richiesta dell'abito a due pezzi.
3) Al Personale Operaio non spetta l'abito impermeabile, mentre per l'incerata da lavoro non è prevista una durata. Quest'ultimo indumento è conservato nei locali d'Impianto e viene sostituito solo quando è manifestamente inidoneo all'uso.
4) Circa i guanti da lavoro non è possibile fornire una risposta in quanto non si comprende di quali guanti si tratta. In ogni caso, il Regolamento per il V.U. attualmente vigente prevede guanti foderati solo a favore di Agenti che risiedono in particolari zone di montagna.
5) Circa l'ultimo quesito, riguardante il Personale prossimo al pensionamento, la situazione è complessa dato che occorre riferirsi ad ogni singolo indumento in particolare. Si può dire, in linea di massima, che non viene assegnato nuovo vestiario ad Agenti che a partire dalla data di richiesta abbiano da fare ancora meno di 6 mesi di servizio.

Una divisa ferroviaria del 1907

Un commento fuori luogo

A "Voci della Rotaia",
questa mia lettera non desidera una risposta, ma solo mettere al corrente quelle persone "sprovvedute" che credono davvero che in ferrovia la donna sia trattata da naturale collega, come qualcuno l'ha definita.
Questa è la vicenda così come l'ho vissuta da donna e da Conduttrice. Spero anche che qualche mio "acuto" collega non interpreti tutto questo come un trattato femminista, ma solo come una lezione di rispetto e di educazione per chi ne necessita.
Lo scorso mese mi capitò di scortare di turno il

continua a pag. 17

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Patrizia Cimini, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Jole Lang, Biagio Cotrone, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.

Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Inchiesta

"IL DOVERE dei gentiluomini, la cortesia dei re», così la nota definizione della puntualità attribuita al Re Sole. Allora i treni non c'erano, oggi scarseggiano i re (e forse anche i gentiluomini).

E per i treni, in tempi repubblicani, cos'è la puntualità? Un obiettivo da perseguire con tenacia — risponde l'uomo della strada — perché il servizio sociale non sia un semplice modo di dire, perché con i treni in orario i ferrovieri lavorerebbero di meno e infine anche i costi sarebbero inferiori. Ma la puntualità dei treni è anche un'esercitazione di nostalgia per il retore o il moralista; ricorre spesso, infatti, il luogo comune dei treni in orario sotto il fascismo. E' vero, in ogni caso, che il cittadino misura l'efficienza dello Stato soprattutto dagli aspetti e dai sintomi più evidenti, e allora il treno diventa davvero un punto di riferimento costantemente tenuto sotto tiro. E' capitato a tutti di trovarsi su un treno in ritardo e sentire i compagni di viaggio esprimersi sulle ferrovie e sulla categoria dei ferrovieri. E ci si trova spesso nello stato d'animo, sgradevole e frustrante, di chi contemporaneamente è accusato e accusatore.

Perché si è fermato il treno? Cosa c'è adesso? Ma perché non si riparte? Cosa fanno questi ferrovieri? Alcune cause dei ritardi sono note, altre un po' meno. Ci sono le indagini aziendali naturalmente, che sono obiettive e complete, ma non sempre sono accessibili a tutti e soprattutto di agevole lettura. Per questo motivo, per cercare di rispondere a queste domande, "Voci della Rotaia" affronta lo spinoso tema dei ritardi con l'inchiesta che presentiamo. Da questo numero cominciamo ad analizzare la situazione nel nord Italia; in seguito sposteremo il nostro obiettivo anche su altre zone della rete, ospitando anche il parere di Direttori Compartimentali, operatori e rappresentanti del personale.

QUANDO IL TRENO RITARDA

Inchiesta a cura delle Redazioni
Compartimentali di Milano, Torino e Bologna

Né orari sbagliati né scarsa diligenza

di Antonio Piciocchi

L'IRREGOLARE insoddisfacente andamento dei treni viene di solito attribuito sbrigativamente alla inadeguatezza dell'orario ed alla poca diligenza del personale addetto alla circolazione. Il disappunto ed il dispetto del viaggiatore si manifestano infatti quasi sempre nei confronti dell'orario e del ferroviere a portata di mano, ritenuti le cause ed i colpevoli del disservizio.

E ciò non è affatto vero.

L'orario dei treni è sostanzialmente ben fatto e tale da assicurare la marcia regolare dei treni nelle normali condizioni di esercizio delle linee e degli impianti. E' dotato di sufficiente elasticità, in quanto sono previsti allungamenti dei tempi di percorrenza che consentono il recupero dei ritardi dovuti a prevedibili fatti di circolazione ed anche, in larga misura, alle interruzioni ed alle soggezioni per i lavori alle linee ed agli impianti.

E' ovviamente inadeguato dinanzi a fatti che arrecano grave turbamento alla circolazione, per i quali non vi sono, né vi possono essere, allungamenti che bastino ed è inapplicabile il sistema stesso della compensazione dei ritardi con gli allungamenti delle percorrenze.

I fatti che mettono in grave crisi la circolazione dei treni sono prevalentemente di natura esterna: si tratta degli ormai consueti avvisi anonimi di ordigni in linea o sui treni con le conseguenti prolungate interruzioni della circolazione di lunghi tratti o addirittura di intere linee, delle frequenti occupazioni di stazioni o binari di linea da parte di dimostranti per fatti che non riguardano la ferrovia, delle manifestazioni di protesta dei pendolari, dei frequentissimi e numerosissimi scioperi di carattere locale, talvolta perfino individuali, variamente articolati.

Data la interconnessione dei servizi ferroviari, il disservizio si propaga, attraverso il sistema delle coincidenze, dei servizi diretti e dei turni del personale e del materiale, da un capo all'altro della rete ed al viaggiatore, e talvolta anche al ferroviere, riesce difficile rendersi conto che il ritardo del proprio treno dipende da un fatto lontano che ha sconvolto la circolazione nel suo insieme.

Sta di fatto che nelle poche giornate, in cui non si verificano fatti gravi, la circolazione dei treni procede con soddisfacente regolarità; e ciò è appunto la prova della intrinseca validità dell'orario.

Con questo non intendo dire che l'orario sia immune da difetti e non sia suscettibile di correzioni e di perfezionamenti; l'andamento dei treni è sempre oggetto di osservazione e di studio e particolare attenzione è rivolta ai ritardi di carattere sistematico ai quali si cerca appunto di rimediare con opportune modifiche o aggiustamenti dell'orario.

L'operato dei ferrovieri

Purtroppo oggi il problema dell'andamento dei treni è sempre meno un problema d'ordine tecnico e sempre più un problema di ordine pubblico.

Come giustamente osserva Marcello Buzzoli nel suo pregevole articolo che ha iniziato l'inchiesta di "Voci della Rotaia" sul ritardo dei treni, il ferroviere non è l'autore, ma la vittima del disservizio.

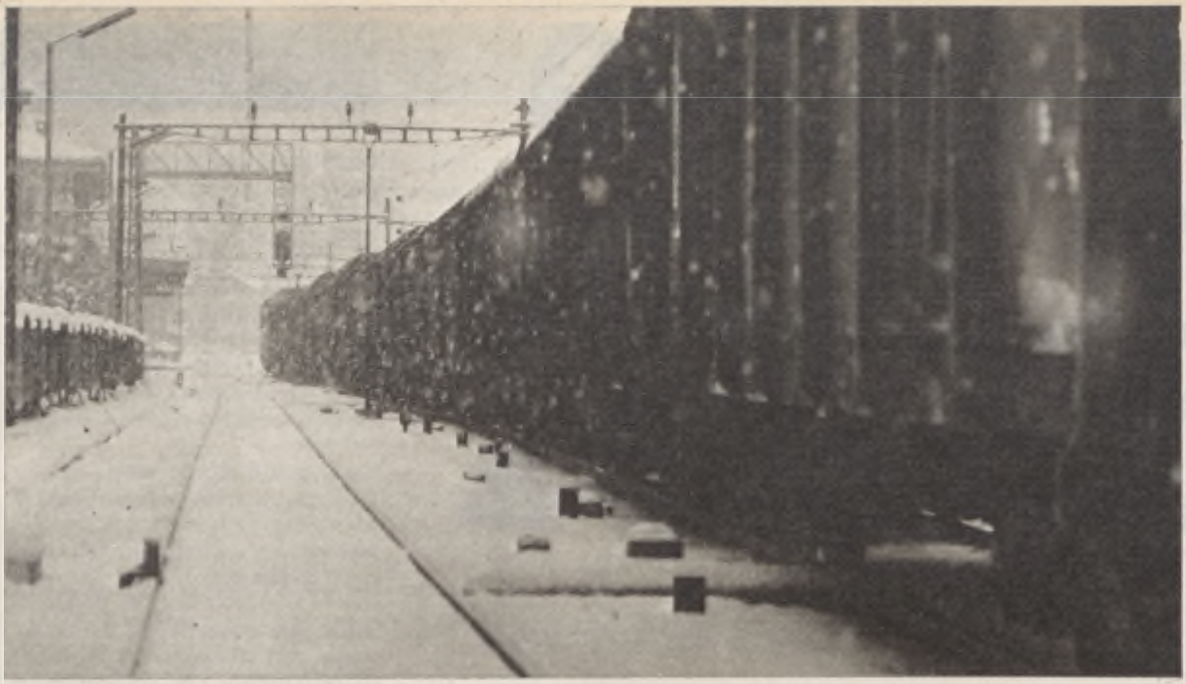
Generalmente il fatto esterno che provoca turbamento alla circolazione è visto nel suo effetto esteriore della interruzione del pubblico servizio o dei ritardi ai treni. V'è l'altro effetto che non viene mai posto nel dovuto risalto: le gravi condizioni nelle quali è costretto ad operare il personale di stazione e di linea per il ripetersi ed il protrarsi oltre i limiti del tollerabile delle anormali situazioni di marcia perturbata dei treni. Queste gravi anormali situazioni di circolazione sono oggettivamente un motivo di possibile pregiudizio per la sicurezza. I dirigenti di movimento, i deviatori, i manovratori, i guardiani dei passaggi a livello sono sottoposti ad un duro cimento e ad un lavoro stressante, con la possibilità della dimenticanza o della disattenzione in agguato. Tuttavia essi, pur operando in condizioni estremamente difficili e talvolta precarie, hanno sempre assicurato e continuano ad assicurare la piena sicurezza della circolazione.

Quale Direttore del Servizio Movimento desidero esprimere il mio apprezzamento e la mia riconoscenza ai ferrovieri addetti alla circolazione dei treni per l'attaccamento al dovere, il senso di responsabilità e lo spirito di sacrificio di cui hanno sempre dato

prova assicurando la sicurezza dell'esercizio e la incolumità dei viaggiatori anche nelle condizioni purtroppo frequenti di marcia dei treni gravemente perturbata.
Nelle frequenti condizioni anomale di circolazione perturbata diventa difficile anche il compito di regolare al meglio la circolazione dei treni. Sono inevitabili in tali circostanze errori di valutazione per la complessità dei problemi da risolvere e per l'elevato numero di parametri da prendere in considerazione. Tanto è vero che si avverte ormai l'esigenza di fare ricorso alla elaborazione elettronica per assistere l'operatore d'esercizio nelle scelte decisionali in materia di circolazione treni.
Attribuire alla poca diligenza o al lassismo del personale ferroviario l'irregolare andamento dei treni è quanto meno semplicistico; probabilmente è l'effetto di una gratuita trasposizione a carico dei ferrovieri del giudizio generico che investe tutta quanta la società italiana. Orbene i ferrovieri, salvo casi isolati, rappresentano una eccezione alla regola, in quanto svolgono il loro lavoro con competenza, zelo ed elevato senso del dovere.

L'informazione al pubblico

Purtroppo al personale ferroviario fa carico la carente informazione al pubblico sia nelle stazioni che nei treni; informazione che dovrebbe essere particolarmente curata e circostanziata nelle anormali situazioni di circolazione.
Essa costituisce un atto doveroso nei confronti del pubblico, che, in caso di ritardo, non può essere lasciato privo di notizie sul motivo e la prevedibile durata del ritardo, nonché sugli effetti che si prevede ne deriveranno sul proseguimento del viaggio.
Senza dubbio il problema dell'informazione al pubblico è anzitutto un problema di impianti e di attrezzature tecniche da adeguare. Per le stazioni ci si deve orientare verso terminali-video che diano in ogni momento automaticamente in tempo reale le notizie utili ai viaggiatori; per i treni alla installazione del telefono terra-treno ed all'impianto della sonorizzazione delle carrozze in maniera che le notizie possano essere prontamente comunicate ai viaggiatori per il tramite del Capotreno.
In attesa della realizzazione dei nuovi impianti e del perfezionamento di quelli esistenti si dovrà con ogni mezzo operare per vincere quella sorta di inconscio pudore e di ritrosia che rende il nostro personale restio a fornire spontaneamente tutte le notizie relative ai ritardi ed ai disservizi in generale.



Anche la neve può diventare un acerrimo nemico della puntualità

Gli interventi

L'aver chiarito che le cause vere della crisi dei servizi ferroviari sono estranee alla ferrovia e spesso si configurano in atti criminali non vuol significare o giustificare l'assunzione da parte nostra di un atteggiamento di rassegnata impotenza dinanzi a fatti sui quali non abbiamo nessuna possibilità di intervento; al contrario, tale chiarimento deve agire su di noi quale sprone per fare tutto quanto è nelle nostre possibilità per almeno attenuare gli effetti sconvolgenti che i deprecabili fatti in questione producono sulla circolazione dei treni.
Vi è anzitutto il doveroso tenta-

Il pubblico deve sapere

« Un atto doveroso nei confronti del pubblico », così l'Ing. Piciocchi, nell'articolo qui a fianco, definisce il complesso problema dell'informazione all'utenza. Certo, questo « atto doveroso », anche se puntualmente svolto, non risolve il problema dei ritardi. Non lo risolve, ma almeno può contribuire, nella maggior parte dei casi, ad attenuare le negative reazioni degli utenti. Sull'argomento e sugli esiti di un interessante rilevamento effettuato dal Servizio Movimento pubblichiamo l'articolo che segue.

Parlare d'informazione al pubblico nell'ambito dell'Azienda F.S. significa toccare un argomento delicato e piuttosto complesso.
Spesso si dimentica che per un'Azienda come la nostra, che offre un così vasto e complesso numero di servizi, divulgare con precisione ed efficienza le informazioni necessarie, diventa un dovere di preminente importanza.
Gli avvisi che i nostri agenti, quali ad esempio i Capostazione, i Capotreno, i Conduttori, devono dare agli utenti, sia in caso di normale circolazione che in casi di anormalità, rappresentano una componente essenziale del servizio.
Al riguardo, onde poter esercitare un controllo sulla corretta e costante diffusione degli annunci al pubblico e sugli avvisi da dare sui treni in caso di prolungate soste in linea, il Servizio Movimento ha messo a punto un tipo di rilevamento attraverso una serie di dati raccolti in un questionario. Tale rilevamento, effettuato su un campione di 300 stazioni dell'intera Rete, è stato curato dai Controllori della Direzione Generale; i dati raccolti sono stati poi elaborati dal Centro Elettronico Direzionale (C.E.D.) del Servizio Affari Generali. Il questionario consta di tre parti, la prima dedicata alla efficienza dei mezzi della stazione, la seconda si riferisce agli annunci dati tramite altoparlanti ed all'aggiornamento dei teleindicatori, la terza riguarda le informazioni date ai viaggiatori sui treni in caso di prolungata fermata in linea.
Ebbene, dai dati raccolti emerge, ad esempio, che in 21 casi di sosta in linea superiore a 15 minuti, solo 13 volte il personale di scorta ha avvertito i viaggiatori. Una percentuale che riteniamo ancora del tutto insufficiente, perché se è necessario dare l'annuncio di ritardo tramite altoparlante a chi aspetta in stazione, è di indispensabile importanza che il personale di scorta non manchi mai al suo dovere di informarsi, e, quindi, di avvisare il viaggiatore al verificarsi di qualsiasi inconveniente in linea.
Bisognerebbe quindi sensibilizzare maggiormente il personale a contatto col pubblico su questi aspetti del servizio. Infatti, se si riuscisse — almeno a livello d'informazione — a coinvolgere il viaggiatore nelle difficoltà che possono sorgere durante il percorso, si placherebbero senz'altro molte delle ansie che nascono dal « non sapere », ansie da cui scaturiscono, poi, lamentele e malcontento.
E' evidente che lo stesso concetto è applicabile sia al viaggiatore che si trova sul treno che ai parenti ed amici che lo stanno aspettando lungo i marciapiedi o sotto le pensiline delle stazioni.
Naturalmente se è vero che bisogna sensibilizzare il personale alle esigenze dell'informazione, è anche vero che sarebbe utilissimo « insegnare » al pubblico quali sono i mezzi a sua disposizione nell'ambito di una stazione.
Per questo ci si può servire ancora di quelli che alcuni sociologi definiscono i canali della persuasione occulta; si parla evidentemente dei « mass-media »: cinema, giornali, televisione. Con un'accurata campagna tramite tali « media » si potrebbe non solo guidare l'utenza alla individuazione dei mezzi messigli a disposizione per agevolare la ricerca delle informazioni, ma la si potrebbe anche rendere più attenta alle difficoltà della circolazione su strada ferrata, offrendogli con semplicità, l'opportunità di avere una immagine non stereotipata del pesante lavoro quotidiano che coinvolge il personale addetto alla circolazione.

PATRIZIA PANTUSO

tivo di riportare alla normalità i rapporti con i viaggiatori pendolari, turbati da malintesi e soprattutto dall'erroneo convincimento che le esigenze e le istanze possono farsi valere soltanto attraverso violente ed incivili manifestazioni di protesta. Occorre riprendere il colloquio in forma civile e mantenerlo vivo con ogni mezzo e con assiduità, facendo per altro comprendere ai pendolari che le iniziative dell'Azienda, i piani di potenziamento degli impianti e dei mezzi di esercizio, gli accorgimenti di carattere operativo hanno tutti di mira proprio il miglioramento dei servizi dei pendolari.

Vi sono poi gli interventi in materia di guasti o mancati funzionamenti delle apparecchiature di sicurezza e dei mezzi di esercizio. In questo settore si sta cercando di agire sia nel senso di rendere più immediata ed efficace l'opera del personale tecnico per il ripristino del normale funzionamento e sia nel modificare opportunamente la normativa vigente al fine di ridurre gli effetti nocivi dei guasti sulla circolazione dei treni.

Vi sono poi i ritardi derivanti dai lavori alle linee ed agli impianti che possono e debbono essere ridotti mediante una più accurata e razionale programmazione dei lavori ed organizzazione dei servizi.

Vi sono inoltre i legami che rendono i servizi strettamente interconnessi, quali coincidenze, servizi diretti, turni, ecc., che andrebbero gradualmente allentati per attenuare gli effetti della propagazione dei ritardi da un punto all'altro della rete.

Vi sono ancora tutti i possibili accorgimenti e messe a punto dell'orario con lo specifico obbiettivo del miglioramento dell'andamento dei treni.

Vi sono infine le innovazioni di carattere tecnico, normativo ed organizzativo attuate o allo studio, quali il licenziamento generalizzato dei treni da parte del Capotreno, la modifica della normativa della dirigenza centrale, l'impiego del doppio giallo per il ricevimento dei treni in binario ingombro nelle grosse stazioni di testa e così via.

E' compito e dovere del Servizio Movimento adottare ogni sorta di provvedimenti per attenuare il grave fenomeno dei ritardi. Tuttavia, per evitare che il nostro appassionato lavoro si risolva in una vana fatica di Sisifo, non ci rimane che auspicare una provvidenziale inversione di tendenza e che i fatti perturbanti di origine esterna che provocano la crisi dei nostri servizi possano finalmente diventare meno onerosi e meno frequenti.

ANTONIO PICIOCCHI

La situazione nei Compartimenti

MILANO

IL FENOMENO dei ritardi nella circolazione dei treni viaggiatori del Compartimento di Milano ha assunto nei primi mesi invernali aspetti macroscopici tanto da esasperare gli utenti e preoccupare notevolmente dirigenti ed agenti. Il 17 novembre scorso, a Milano Lambrate, i pendolari, esasperati per le continue inadempienze d'orario, sono giunti ad assalire due dirigenti di stazione con l'effetto, oltretutto, di scombussolare ancora di più il traffico da e su Milano Centrale. La eccezionale crudezza della stagione invernale che ha fatto scendere la temperatura in Lombardia fino a 16° sotto zero in gennaio, ha provocato ulteriori aggravi al punto da intensificare altre violente proteste. A Voghera, il 12 gennaio c'è stata l'occupazione da parte dei viaggiatori, dei binari di stazione e quindi il taglio netto per cinque ore del collegamento fra Milano e Genova.

Attualmente si riscontra un sensibile miglioramento, dovuto sia ad alcuni efficaci interventi messi in atto, sia soprattutto a un netto miglioramento delle condizioni atmosferiche. Una verifica di questo mutamento l'abbiamo ottenuta anche nei rapidi contatti avuti con coloro che operano in prima linea.

Milano Lambrate è passaggio obbligato del traffico viaggiatori che da est e dal sud d'Italia si riversa su Milano e sui transiti di Chiasso e di Domodossola. Nelle ore di punta, inoltre, assorbe decine di treni pendolari provenienti dalle linee di Bergamo, Brescia, Cremona, Piacenza. Il titolare, **Luigi Ferrari**, qui dal 1970, ci fa il punto sull'argomento.

« Le cause dei ritardi sono molteplici e un tempo erano in gran parte addebitabili al personale. Si trattava infatti di errori tecnici comprensibili e naturalmente involontari, che arrecavano punte massime di ritardo di cinque minuti. Oggi, di massima, sono invece dovuti a guasti al materiale scadente, a vetture vecchie di 30 anni. Taluni treni presentano difetti di usura con vetture pilota che si guastano e telecomandi fuori uso. Ma esiste anche una responsabilità del viaggiatore che non è disciplinato e spesso provoca delle alterazioni al funzionamento dei mezzi. Molte volte, ad esempio, per la fretta di scendere vi è chi agisce sulla levetta dell'apertura di emergenza prima che il treno si fermi, cosicché al Macchinista viene a mancare in cabina il controllo di chiusura e il Conduttore deve intervenire per verificare il guasto ed eliminarlo.

« Per tornare alle cause dei ritardi che ci riguardano direttamente, dobbiamo considerare l'impostazione dei treni vicinali che comportano tempi troppo brevi nella sosta alle stazioni capo tronco, sicché eventuali ritardi non assorbibili si ripercuotono sul successivo impiego dello stesso materiale.

— Quali sono i suggerimenti?

« Innanzitutto, bisogna dire che il quadruplicamento sulla Milano-Treviglio e quello su Melegnano, già in corso, miglioreranno sensibilmente la circolazione. Proporrei inoltre il prolungamento della ferrovia Metropolitana milanese da Gorgonzola a Treviglio: si favorirebbero così i pendolari della zona, alleggerendo il nodo milanese ».

Avviciniamo adesso il C.S. **Francesco Vitale**, uno dei due dirigenti il movimento interessati all'episodio che provocò il 17 novembre scorso il blocco dell'Impianto. Ci descrive la drammatica invasione dell'ufficio da parte degli scalmanati e l'aggressione che ebbe a subire.

Ora Vitale ricopre un diverso incarico, mentre l'altro collega, **Antonio Ferrò**, anche lui brutalmente malmenato, ha ottenuto il trasferimento in altro Impianto.

Vitale ci spiega: « Di questi fatti qualcuno ha la responsabilità (Dirigente Centrale? Capi Deposito?) poiché in quella occasione ricordo che il treno 12413 stava partendo con 20' di ritardo perché il materiale ed il locomotore erano appunto giunti in ritardo sul binario di partenza. Naturalmente il tutto nasce anche dalla carenza strutturale dell'Impianto; ma mi domando anche: perché dopo simili clamorosi eventi, per 7-8 giorni, i treni marciano in perfetto orario? So, come risposta, che vari Dirigenti di diversi Servizi hanno seguito passo passo il lavoro di alcuni "operatori" addetti al traffico ».

Ma ora guardiamo come vanno le cose nel settore Materiale e Trazione, uno dei primi chiamati in causa. Sentiamo **Alfredo Forti**, titolare del Deposito Locomotive di Milano C.le. Gli sottoponiamo il solito tema. Forti non ha peli sulla lingua.

« Manca la specializzazione dell'uomo sul mezzo: la tecnica non è ancora — da noi — adeguatamente domata. Uno dei nostri difetti base sta nel fatto che un Macchinista oggi "fa" un merci e domani gli "capita" un rapido.

« Sul piano pratico », continua Forti, « qui sul binario di scorrimento dal Deposito verso la stazione ci troviamo spesso ingolfati a causa dell'accavallamento dei mezzi, specie intorno alle 17. Fra ricevimenti ed avvii, nelle 24 ore sono ben 400 i rotabili in movimento e basta che un locomotore zoppichi al segnale di uscita perché si manifestino inevitabili ritardi rispetto all'orario di presentazione a Milano C.le.

« Sul piano umano debbo constatare che parecchi giovani che oggi arrivano in mezzo a noi conoscono molte cose ma non tutte quelle che occorrono per il nostro lavoro. Ad esempio per garantire, nella stagione invernale, il corretto funzionamento delle porte automatiche occorre provvedere alla oliatura dei relativi meccanismi: ebbene difficilmente questo lavoro viene ben eseguito. Altro problema: qui a Milano e in questo Deposito sembra sempre di essere a un C.A.R., con gente che va e gente che viene ».

Lasciamo ora Milano e raggiungiamo la stazione di Voghera dove parliamo del problema ritardi con il C.S. 1° aggiunto, **Francesco Sinopoli**, che è qui dal 1960.

« Le cause dei ritardi? Troppi treni rispetto alla potenzialità della linea, condizione che si acuisce quando si sommano le avverse situazioni atmosferiche. Come è accaduto il 12

Francesco Sinopoli, Capo Stazione 1° Aggiunto di Voghera

Inchiesta

gennaio (data "storica" e spiacevole per noi) quando, alla partenza del treno 2958 per Milano — ore 6,56 e temperatura -15° — le porte non si chiudevano. Nonostante il prodigarsi del personale e la proposta di ripiegare sul 2630, proveniente da Genova alle 7,12, un gruppo di esagitati ne bloccò la partenza. Quindi fu il caos fino alle 12 ».

Scambiamo due parole col titolare, **Cav. Curti**, pensionato dal prossimo maggio.

« I dirigenti centrali operativi — ci dice — dovrebbero essere qualificati come una volta. Dovrebbero cioè avere buona esperienza del movimento e conoscere bene la loro materia. Purtroppo il nostro è un lavoro non ambìto. Le dirò poi che, secondo me, alcuni treni sono "sballati". Ad esempio il 2660 Bologna-Torino è previsto d'orario a Voghera alle 17,10. Arriva qui sempre con ritardi dai 20 ai 50'. Questo per tutto l'anno. I viaggiatori protestano aspramente perché non possono quasi mai utilizzare la coincidenza col treno per Genova in partenza da qui alle 17,36 ».

Sempre a Voghera incontriamo il Capo Personale Viaggiante, **Rolando Zanini**. « Uno degli aspetti chiave di una circolazione ottimale deve essere una più marcata autonomia decisionale da parte dei dirigenti centrali. Ma anche per questo, naturalmente, ci vuole l'uomo adatto al posto giusto ».

Milano Centrale è stazione di punta del traffico lombardo e non solo di quello. **Lino Venturelli**, titolare da circa due anni ma da molto tempo in attività nell' Impianto, conosce profondamente i punti deboli e le difficoltà oggettive insite nella complessa problematica del grande scalo, coi suoi 40.000 viaggiatori pendolari giornalieri.

« Fino agli ultimi di gennaio non si andava bene, è vero. Ragioni tecniche, cattivo funzionamento dei mezzi di trazione e dei materiali, cui ha concorso anche una certa rilassatezza del personale di tutte le qualifiche. Le porte automatiche dei treni, ad esempio, talvolta non funzionano anche a causa di trascuratezza o insufficiente manutenzione. Noi della stazione chiediamo a chi viaggia collaborazione e comprensione per i rari casi di ritardo dovuti a guasti occasionali (locomotori o scambi) ma a volte ci sono anche utenti che impediscono la partenza di treni muniti di porte automatiche inserendo un piede nelle portiere per attendere altri che arrivano in ritardo, i quali pretendono di salire comunque in carrozza. Vi sono poi inconvenienti assurdi dovuti alla scarsa sensibilizzazione di alcuni agenti interessati, i quali non rispettano gli orari di presentazione ai turni.

« Per fortuna da fine gennaio, con l'attuazione di alcuni interventi, il servizio è migliorato; il personale è stato stimolato a tutti i livelli e gli effetti sono stati molto positivi. Ho qui un rilevamento statistico: dal 1° al 22 febbraio considerando 15 treni adibiti al trasporto di pendolari in arrivo ed altrettanti in partenza, ho

segue a pag. 11

TORINO

C.S. Sovr. Giannino Brugnoli - Capo Reparto Movimento d'Impianto di Torino P.N.

Le cause dei ritardi subiti dai treni in arrivo e partenza da Torino P.N. possono ridursi essenzialmente a due:
— inadeguata potenzialità dell' impianto all'attuale volume e caratteristiche del traffico;
— concentramento del movimento dei treni in alcune ore "critiche" della giornata.

I venti binari di testata variano da una lunghezza minima di metri 183 (bin. 1 - 2) a quella massima di m. 410 (bin. 9 e 10) e si rivelano il più delle volte insufficienti ed inadeguati al ricevimento ed al garamento di alcuni treni aventi la composizione che raggiunge e spesso supera le 20 carrozze. La composizione consentita dalla capacità dei binari è compresa fra un minimo di 6, una media di 11-12 ed un massimo di 17 veicoli; pertanto il servizio viaggiatori spesso deve svolgersi in punto non servito da marciapiede e cioè "in mezzo ai binari", rallentando talvolta i movimenti dei treni e delle manovre.

Inoltre la stazione è fatta "ad imbuto", in quanto, partendo dalla testata, i binari si restringono via via sino a ridursi, in corrispondenza del cavalcavia di corso Sommeiller, ai quattro binari di corsa delle due linee principali, Alessandria e Milano-Modane.

La costante irregolarità di marcia dei convogli a lungo percorso, con concentramento degli arrivi in particolari ore della giornata, provoca spesso lunghe soste dei convogli al segnale di protezione in attesa che si renda libero un binario opportuno al ricevimento.

Inoltre, i parchi di ricovero materiali sono insufficienti a contenere le carrozze necessarie alla composizione di tutti i treni e di quelle di scorta, per cui alcuni materiali, non potendo essere ricoverati, vengono utilizzati dopo una sosta relativamente breve in pensilina per effettuare altro treno in partenza.

Il ritardo del corrispondente in arrivo si ripercuote quindi negativamente sulla partenza di alcuni treni.

V'è pure da osservare che Torino, come è noto, è città industriale e che pertanto nella stazione di Porta Nuova, come in altre della cintura, è particolarmente accentuato il traffico "pendolare".

Di conseguenza i turni di lavoro svolti nelle grandi industrie cittadine (6-14, 14-22 e 22-6) ed il movimento dei lavoratori a turno normale e degli studenti nel periodo scolare determinano un accentramento dei convogli in particolari ore della giornata, nelle quali è peraltro prevista la circolazione di numerosi treni a lungo percorso.

Sono ancora da considerare, infine, alcune altre cause secondarie, che influiscono negativamente sulla regolarità della circolazione. Un treno sovente non può partire in orario perché, per la cronica carenza degli organici, manca il P.d.M. o più spesso il personale di scorta (Capo-treno e Conduttori) è atteso con un treno viaggiante in ritardo.

Si evidenzia quindi la necessità di avere in dotazione materiale (locomotive e carrozze) accuratamente scelto, efficiente e sistematicamente sottoposto a manutenzione, in modo da assicurare sempre la regolarità di circolazione e di composizione.

A destra, il Capo Reparto Movimento di Torino P.N., Giannino Brugnoli. Sopra, il Capo Reparto Andamento treni, Partemio Balboni.

C.S. Sovr. Ugo Gardi e C.D. Sup. Oronzo Sabato - Ufficio D.C. - Coordinatori Movimento + Trazione.

Negli ultimi tempi i ritardi più vistosi, e quindi più sentiti dagli ignari viaggiatori, sono quelli provocati, specie sulla Torino-Milano, dalle purtroppo frequenti segnalazioni di ordigni sui convogli o sulle linee. E' una causa accidentale del tutto nuova, che però sta assumendo delle proporzioni veramente allarmanti, principalmente in un periodo in cui altri ineliminabili ritardi già si stanno verificando a causa degli ingenti lavori in corso su alcune linee principali, quali il completamento del raddoppio della Torino-Modane, i rinforzi dei sostegni T.E. e la ricentinatura della galleria del Fréjus, il quadruplicamento da Torino a Trofarello e l'estensione del blocco automatico sull'intera Torino-Alessandria. Certamente l'ultimazione di questi e di altri lavori ancora, già programmati o in via di esecuzione, determinerà un miglioramento della situazione, che non potrà, tuttavia, essere completamente sanata fino a quando non sarà eliminata l'attuale strettoia costituita da quell' "imbuto" che è il nodo di Torino P.N. Per ciò che concerne, infine, la disponibilità di locomotori e di carrozze, un fattore decisamente negativo è costituito dalla chiusura delle officine nei due ultimi giorni della settimana, per cui è auspicabile l'istituzione di piccole squadre di operai, che a turno, in detti giorni, assicurino la continuità dei lavori di manutenzione e di riparazione dei mezzi.

C.S. Sovr. Pietro Giacoletti - Capo del 7° Reparto Movimento di Linea di Novara.

Il Reparto comprende impianti dotati di attrezzature di ogni tipo, dalle più antiquate alle più moderne, per cui quanto mai eterogenee sono le cause dei ritardi che vi si verificano. Circa la Torino-Milano, nella stazione di Novara essi sono dovuti a coincidenze con treni già in ritardo, alla sospensione della circolazione per presunti attentati alla sede ferroviaria, a fermate ai segnali di protezione per incompatibilità di costituzione degli itinerari di ricevimento rispetto ad altri movimenti di treni o manovre per il piazzamento di materiali, specie nei periodi in cui vengono a circolare convogli deviati da altre linee.

Frequenti ritardi sono pure provocati dalle richieste di locomotive di riserva, per avarie o guasti diversi della titolare derivanti dalla scarsa manutenzione, oppure dall'imperfetto funzionamento degli impianti di riscaldamento o di illuminazione, che viene riscontrato solo al momento della presentazione al treno del personale di scorta e che potrebbe, invece, essere facilmente rilevato, con notevole anticipo, qualora fosse eseguita una più scrupolosa visita da parte dei verificatori. Vanno poi aggiunti i guasti improvvisi agli impianti di sicurezza od alla linea aerea di contatto T.E.

Non migliore è la situazione nella stazione di Vercelli, dove, fra l'altro, non esiste la squadra di verifica e dove, per carenza di ricettività del piazzale, talvolta un semplice errore nel calcolo dei tempi di manovra è sufficiente per determinare un disservizio.

Oltre a tutte queste cause, attribuibili alla nostra organizzazione, ve ne sono poi altre imputabili agli utenti:
— mancanza di autodisciplina dei viaggiatori nella fase di incarrozzamento;
— presenza sui treni di vere squadre di vandali, che rovinano od asportano attrezzature interne delle vetture;
— scarso senso civico nei confronti del personale di scorta;

QUANDO IL TRENO RITARDA

— uso ormai invalso di trasportare nelle carrozze qualsiasi tipo di collo o bagaglio senza limitazioni di numero e peso.

Revisore Sup. 1ª cl. Partemio Balboni - Capo Reparto MU 22 - Andamento Treni.

Uno studio analitico del fenomeno dei ritardi presuppone la conoscenza della configurazione delle linee del Compartimento. In proposito c'è anzitutto da notare che, su uno sviluppo totale di Km. 1858, ben 1393 chilometri sono a semplice binario; in più Km. 408,9 sono esercitati con il sistema del D.C., Km. 545,4 a dirigenza locale e Km. 903,7 a D.U. su 21 linee con 186 impianti affidati a Gestori. Inoltre esistono ben 38 stazioni di diramazioni.
Da ciò è facile dedurre che il ritardo anche d'un solo treno si ripercuote a catena, come il classico sasso gettato nello stagno, su numerosi altri, fino ad influire negativamente nei punti di traffico più impensati.
L'esame in dettaglio delle cause dei ritardi, per quanto riguarda lo scorso 1978, fornisce i seguenti dati: per guasti al blocco 372, alle telecomunicazioni 18, alle carrozze 242, alle rotaie 52, agli apparati di sicurezza 423, ai P.L. 210, alle linee aeree di contatto 40, per accudienza alle locomotive 377, per ritardati "assumo servizio" del personale dei P.L. e delle fermate 364, per richieste di locomotiva di riserva 445, per presunti ordigni in linea 25, per occupazione binari da parte di lavoratori privati scioperanti 19, per investimenti di terzi 10, per spezzamenti di treni e svii 29 e per frane 40.
Sempre nel 1978 il ritardo medio dei treni R.E.D., su 45.001 presi in esame, tenendo conto di tutte le anormalità di cui è detto sopra, è stato di 12' e 13" nell'ambito del Compartimento, mentre per i locali è stato di 8' e 44" su un complesso di 56.244 treni considerati.
La maggioranza dei ritardi, quindi, non dipende dalla volontà dei nostri operatori ed è pertanto di difficile eliminazione.

C.S. Sovr. Ugo Martinengo - Capo del 4° Reparto Movimento di Linea di Alessandria.

I viaggiatori si sono ormai assuefatti alla voce metallica dell'altoparlante che annuncia con tono impersonale « il treno espresso ..... proveniente da ..... viaggia con .... minuti circa di ritardo »; ma quali sono le cause di questi ritardi sistematici e quali i possibili rimedi?
A mio parere le cause principali o di carattere generale, con esclusione cioè di quelle occasionali ed imprevedibili, sono le seguenti:
— i lavori in corso su quasi tutta la rete per la manutenzione, il rinnovamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti con conseguenti rallentamenti, deviazioni del traffico o circolazione a binario unico sulle linee a doppio binario;
— una più intensa circolazione di treni merci, che non sempre trovano gli impianti adeguati per un solleci-

segue a pag. 11

BOLOGNA

SIAMO andati a trovare **Mario Venturi**, Capo Staz. Sovr., Titolare di Bologna Centrale. L'argomento dei ritardi lo amareggia e lo appassiona: « I viaggiatori se la prendono con noi; dal loro punto di vista hanno ragione, per loro noi rappresentiamo la Ferrovia. Per fronteggiare alcune situazioni il nostro personale a volte si prodiga al limite delle possibilità. Ma di fronte a difficoltà oggettive o a precisi regolamenti non si può fare di più. Dal grafico di occupazione dei binari di stazione, si rilevano momenti in cui tutti i binari risultano occupati e se in tali periodi si presentano treni in ritardo o straordinari, venendo a mancare il binario disponibile per il ricevimento, ne conseguono inevitabili ritardi. Questa stazione è come un orologio, guai se si verifica un intoppo di qualsiasi natura: non ci sono margini operativi per sopperire agli imprevisti. I binari passanti della stazione idonei al ricevimento e partenza treni sono sempre 13 come quarant'anni fa e non è possibile aumentarli. Ci sono poi anche i problemi del personale. Sono soprattutto problemi di esperienza. Un tempo un dirigente movimento veniva assegnato a Bologna Centrale dopo un opportuno tirocinio, in stazioni minori, dove gli veniva data la possibilità di acquisire l'indispensabile esperienza in tutti i settori. Per formare un buon dirigente di cabina, in grado di utilizzare al meglio gli impianti, ritengo siano necessari circa cinque anni. Siamo invece costretti ad impiegare personale nuovo assunto che si forma gradualmente e, quando potrebbe rendere in pieno, spesso rientra alle località di origine oppure cerca utilizzazioni meno impegnative ».
Quali suggerimenti propone? « Mantenere il più possibile bloccate le composizioni dei treni evitando così onerose manovre. I servizi diretti effettuati con carrozze ordinarie che a Bologna C.le passano a treni con destinazione diversa da quella del treno con cui provengono, costituiscono un ottimo servizio per il viaggiatore ma un oneroso impegno per l'Azienda. Se poi si verificano ritardi in arrivo, come purtroppo frequentemente accade, si determina la necessità di far subire considerevoli ritardi ai treni in partenza per l'aggiunta di detti servizi. In definitiva si danneggiano più utenti di quanti se ne soddisfino.

Un'opinione di grande interesse ci viene dal Capo Ufficio Dirigenti Centrali di Bologna, **Massimo Costantini**, di lunga esperienza nonostante lo aspetto assai giovanile: « Il lavoro del Dirigente Centrale è sempre stressante, perché sottoposto ad un impegno continuo senza mai un istante di pausa, a parte gli intervalli previsti con sostituzione. Quando si verificano forti ritardi e la circolazione ne viene sconvolta il lavoro è maggiore per tutti. Se tali ritardi non superano nel complesso i 10/15 minuti i treni possono recuperare perché non si discostano troppo dalla loro fascia oraria. Quando invece sono forti tendono ad aumentare, in quanto il convoglio andando ad occupare lo spazio orario di altri treni incontra interruzioni dalle quali sarebbe escluso come programma e subisce attese ai segnali per ingombro piazzali, dovendo cedere il passo a treni di maggiore importanza ».
Secondo Lei qual è la causa principale dei ritardi?: « Innanzitutto i lavori di manutenzione. In alcune linee, dove i treni sono molto numerosi ed impostati ad elevate velocità, le manutenzioni sono frequenti ed impegnative tanto che gli intervalli non sono più sufficienti. La conferma l'abbiamo sulla dorsale Piacenza-Prato, dove si effettuano più frequentemente lavori e dove si verificano i maggiori ritardi. Mentre su altre linee a doppio binario — la Bologna-Padova e la Bologna-Rimini, dove la circolazione è meno intensa, specialmente nel periodo invernale — gli intervalli per i lavori sono normalmente sufficienti, sulla dorsale ciò non è più possibile. A mio parere una intensa circolazione, come si verifica appunto sulla dorsale, può avvenire regolarmente solo su linee quadruplicate o banalizzate ».

Paolo PELAGATTI - C.P.V. Sup. di Bologna C.le

« Fra il personale viaggiante di questo Deposito abbiamo molti pendolari. Diversi raggiungono il posto di lavoro in treno e, se questo è in ritardo, nascono subito difficoltà. Egualmente, quando una squadra, in arrivo con un treno che non viaggia in orario, ha nel turno un servizio successivo i ritardi si ripercuotono a cascata. Occorrerebbero più riserve ma, con la mancanza di personale che c'è, non possiamo permetterci grandi margini. Con questi ritardi persistenti, il malcontento dei viaggiatori si sfoga innanzitutto con il personale viaggiante. Sarcasmi, insolenze, provocazioni, a volte anche veri e propri atti di violenza, ai quali molto spesso il personale non può reagire. Ne rimane spesso un senso di frustrazione e di amarezza che, specialmente ai più giovani, può togliere l'amore ed il rispetto che tutti dovrebbero avere per il proprio lavoro. Anche per noi, che dobbiamo esigere dagli agenti un comportamento sempre corretto, diventa poi difficile pretendere che ciascuno faccia sempre il suo dovere quando non se ne vede tutelata la dignità. A questo proposito pensate solo ai ritardi dovuti all'indebita occupazione dei posti-cuccetta quando entrano in servizio notturno! Come è noto, durante il giorno le vetture-cuccetta sono utilizzate normalmente. Da una certa ora, dietro prenotazione, svolgono il servizio di cuccetta. Ebbene è avvenuto a volte che, malgrado l'intervento della Polfer, non si sia riusciti ad ottenere la disponibilità dei posti se non dopo una lunga ed estenuante opera di convincimento ».

Massimo Costantini, Capo Ufficio Dirigenti Centrali di Bologna.

Dino BUCCHI - Capo Gest. Sovr. - Titolare Biglietteria di Bologna C.le.

« E' vero che a volte i ritardi si verificano per la grande affluenza di viaggiatori agli sportelli, specialmente nei momenti che vedono molte partenze contemporanee, ma sono casi poco frequenti.
Molto spesso i ritardi si hanno nell'incarrozzamento degli utenti. Notiamo inoltre che treni superaffollati sono seguiti da altri, specie da straordinari nei periodi di punta, semivuoti. In questi casi, ma anche come indirizzo generale, ritengo sia opportuno incrementare il servizio di prenotazione ».

Liberato CRESCIA - Macchinista presso il Deposito Locomotive di Bologna C.le.

« Oltre ai rallentamenti per lavori in linea o, peggio, in galleria, notevoli perdite di tempo sono dovute alla affluenza dei viaggiatori ai treni. Le nuove vetture per il traffico pendolare, con le porte di accesso abbassate, dovrebbero consentire tempi molto più ridotti. Speriamo vengano presto immesse in servizio anche nel nostro Compartimento. Un inconveniente che riguarda il personale di macchina è quello delle avarie ai mezzi di trazione. In passato i locomotori erano molto meno sofisticati di oggi ed i Macchinisti spesso riuscivano, anche con mezzi di fortuna, a portare a termine il viaggio. Oggi la complessità dei mezzi è tale che anche solo l'individuazione del guasto può richiedere ore di lavoro.
Il ricorso ai mezzi di riserva è quindi più frequente anche se viene data grande importanza alla preparazione professionale per la complessità, come si è detto, delle apparecchiature in dotazione ai nuovi mezzi ».

ANNAMARIA PIETRONI
RENZO POCATERRA

Non più «dormitorio», ma "FERROTEL"

La giuria del concorso "X: un nome da trovare insieme", presieduta dal nostro Direttore Generale Dott. Semenza, si è riunita la mattina del 27 aprile scorso e dopo aver esaminato le numerosissime proposte giunte in redazione ha scelto il nome di "Ferrotel".

Tra le migliaia di schede che abbiamo ricevuto, ben 57 indicavano "Ferrotel" come nome da dare ai dormitori di nuova costruzione.

Per designare il vincitore del concorso è stato quindi necessario ricorrere a un sorteggio.

La sorte ha favorito il collega Benito Belvedere, di Lamezia Terme.

Agli altri partecipanti che pure hanno segnalato lo stesso nome e che, purtroppo, non sono stati altrettanto fortunati, invieremo come premio di consolazione un simpatico omaggio.

SIAMO giunti alla conclusione. Non più "Dormitorio" ma "Ferrotel". Dormitorio era il vecchio nome che designava i fabbricati adibiti al riposo del personale viaggiante in servizio; da questo momento non verrà usato più, almeno per quanto riguarda i nuovi fabbricati, che stanno sorgendo in tutti i Compartimenti e che sono concepiti e realizzati secondo i criteri della più avanzata esperienza alberghiera.

"Ferrotel", il nome nuovo, è stato scelto da una apposita giuria sulla base di migliaia di proposte avanzate dai nostri lettori in seguito al concorso lanciato dalle pagine di "Voci"; e noi pensiamo che, al di là delle diverse valutazioni che si possono fare sulla scelta del nome, "Ferrotel" sottolinei bene questo passaggio da una concezione ad un'altra, e rappresenti meglio l'esigenza, molto sentita dal personale, che il luogo dove il ferroviere attende il suo prossimo turno di lavoro assomigli sempre di più ad un confortevole albergo piuttosto che a un triste ricovero.

Tra le altre cose, il successo incontrato dal nostro concorso — sono giunte in redazione migliaia di lettere e schede — ha confermato ancora una volta la simpatia e la partecipazione con cui i lettori mostrano di seguire le iniziative di "Voci della Rotaia".

Da "Transognarvia" a "Nirvanette": per i concorrenti quasi un divertimento

Le schede di partecipazione al concorso giunte in redazione sono state diverse migliaia; con un sistema di dighe e di chiuse, molto simile a quello usato nei canali di risalita fra dislivelli di terreno, l'onda di marea è stata dapprima vigorosamente divisa e, poi, attentamente vagliata, fino a condurre in porto la "nave" del nome vincitore. Ma il materiale rimasto si è sedimentato in isole e isolette come accade nell'estuario di un grande fiume che sfocia nel mare. Tra i mucchi di cartoline rimaste abbiamo spigolato quelle che ci segnalavano le proposte più simpatiche e singolari. La lettura ravvicinata e in sequenza di questi nomi (quelli riportati tra virgolette nell'articolo che segue) ha contribuito a creare una specie di opera metafisica, un divertissement ironico e trasgressivo che vi proponiamo, sperando che sia soprattutto l'occasione di un sorriso.

ANNO 1921. I magazzini "Bocconi" subiscono un tremendo incendio che li distrugge. Il fervore imprenditoriale dei proprietari non conosce ostacoli, e "più belli e maestosi che pria" vengono ricostruiti gli edifici destinati a diventare il tempio della professione del consumo con gusto di classe.

Il nome è un problema: "Ricostruzione", "Il vostro magazzino", "Resisto", nessuno va bene, ma un Consigliere di Amministrazione ha l'idea fulminante, ricorrere al genio letterario, noto a quei tempi come "l'Immaginifico", il grande Gabriele D'Annunzio, e lui dice: "Rinascente", e fu subito un destino. Una magia alchemica degna di un Rosacroce.

Da D'Annunzio in poi alla letteratura italiana si alterò il metabolismo. Le coccole dei cipressi furono solamente aulenti, le fiaccole o sotto il moggio o nulla, e non si poté più pensare ad una donna afflitta da perplessità amorose se non come ad una pronta ad infilare le mani nel sacco del serparo, gonfio di nodi formati dalle vipere, velenute e mordenti.

E allora, seguendo il suo insegnamento, dovendo scegliere il nome, il motto e il destino di un caseggiato progettato per ospitare una categoria di lavoratori perché si riposino dalla fatica dei turni di servizio, come lo chiameremmo noi semplici epigoni? "Tabernacolo, oracolo, miracolo" ricorrendo al repertorio succhiato da piccoli all'oratorio o "ricettacolo"? Oppure, pensando a tutte le storie di vite di santi che davano ospitalità ai viandanti, che di regola poi rubavano almeno un candeliere, diremmo "Casa del conforto", "Alloggio dell'errante", "Ospitalfer". Fer? Bé sì, la categoria di lavoratori è precisamente quella dei ferrovieri, per cui "Ospitalfer", oppure "Fratel'letto" che è notevole come allusione delicata agli allegri pettegolezzi che scrivevano Chaucer, Boccaccio e l'Aretino che di letti se ne intendevano e siccome erano simpatici ne raccontavano.

E del repertorio di imitazione? "Fiac-

Il binomio casa-ferrovia, oggetto del nostro concorso, bizzarramente interpretato in alcune immagini e fotomontaggi, scelti o realizzati da Bruno Di Giulio

cola sotto il moggio" ha detto lui, il Gabriele, e giù tutta una tragedia che si legge di un fiato come un giallo, tutto un vediamo che succede alla fine, e poi quando sei lì arriva un imitatore ispirato che sulla targa nuova nuova, tutta bianca, con i suoi bei bordi smaltati, scrive con la mano tremante (tipico tratto dell'anarchico boemo) "Focolare delle tenebre". Bel colpo, Gabriele non lo avrebbe pensato. Neanche lui, nei suoi momenti migliori, avrebbe concepito una combinazione di immagini così pregnante, indicativa contraddittoria ma efficace come "Ghirigiro". Sempre affannato il ferroviere corre lungo la penisola desiderando il sonno, la pace, il riposo, ma tanto deve lavorare che può solo appisolarsi e così anche "Pisolino" o "Pisolone" sono giustamente indicativi del posto dove il ferroviere stanco vorrebbe ritemprare le forze, la colonna vertebrale e la mano con la quale fora i biglietti durante la controlleria. Perbacco, perché un ferroviere è anche una "Sentinella" vigile e attenta. Ma le invenzioni più acute, degne di un trovatore della terra "d'oc", terra in cui nelle lontane ere migravano i veri menestrelli, (non eri trovatore se non c'eri passato) sono quelle come "Transognarvia".

Si lavora e si dorme a turno, via, così di fretta che un sogno rincorre l'altro come fossero elefantini in un circo, dove si esibisce lei, "Nirvanette". Saporosa e soffice come un divano della Wagons Lits, agile, una vera piuma di oca d'Olanda (niente a che vedere con quelle intellettuali oche del Campidoglio che portavano le piume all'umberta) salta sulla groppa del cavallo. E, oplà, finito l'esercizio viene verso il ferroviere stanco. E' tutta un sorriso; uno solo, perché sulla guancia arrossata per lo sforzo la fossetta che lo indica è solitaria, anziché doppia come si conviene alle fossette.

Nirvanette ha fatto un salto, Nirvanette balla il can-can, è uno scintillio di merletti, il pagliaccetto gonfia i fianchi, e la vita è sottile come il tubo della caldaia di una locomotiva, sottile si allunga verso la testa, la sorregge fino al fischio finale. Canta, Nirvanette: "Song'a francese e vengo da Pariggi" ed è subito Lina Cavalieri, che bella époque, che fin-de-siècle. Ah! Il gusto delle parole straniere. Gonfiano i concetti li guarniscono come glasse di limone, come i canditi di un pasticcino. Sanno portare il gusto di una parola verso la sua destinazione finale, le desinenze hanno la cadenza di un cambio della guardia a Buckingham Palace, "Dormiting", "Cardiff", "Nothing", "Express", quando mai nella nostra lingua succede così? Mai. Noi diciamo "Albergo", i francesi dicono "Hôtel" e in questo "hôtel" c'è il fascino dell'oriente, quell'accento sulla ô è la rappresentazione di una finestra araba, l'odalisca è lì dietro nel lenzuolo di puro terital e niente cotone, marcato FS come una trina, in ferro battuto tanto è evidente. E gli inglesi dicono "Travel" e "Home", non "viaggio" o "casa", ma "Travel" dove ci sono i suoni delle ruote riprodotte in queste due sillabe e se uno se le ripete sottovoce a ritmo serrato, già viaggia verso la "home" che è la "casa" più casa che possa esistere, perché è un sussurro, tutta un miele, un suono basso e pronunciato, o guarda caso, come mamma che ce n'è una sola come la denominazione del fabbricato per i ferrovieri in servizio che, dovendo riposare, dove vanno?

Appunto, non nel vecchio e macilento dormitorio, luogo di rimpianti e di morte stagioni, dove i letti vengono fatti usando le panchine smesse dei parchi inglesi e i materassi vengono riempiti con le foglie larghe e cuoiose delle magnolie, ma nel moderno e rutilante, voglioso e muroquarzato "Ferrotel". Bagni singoli, letti anche, ma forniti di comodino per mettere il cappello della divisa e il blocco degli appunti sul quale il personale viaggiante potrà scrivere ora, tra una nota di servizio e l'altra e se vuole: "Sono Felice".

PATRIZIA CIMINI

Inchiesta

continua dalle pagg. 8-9

MILANO

constatato un ritardo medio negli arrivi di 5' 30" (incluso il ritardo in un solo giorno di 125' del treno 2881 da Sondrio, causa l'investimento a Piona di un viaggiatore) ed in partenza di 1' 15" ».

Vediamo ora qual è la situazione a Gallarate dove incontriamo **Pierino Vaccaroli**, Capo Reparto 31 E T.E., che sovrintende ai servizi relativi all'alimentazione delle linee aeree che forniscono energia motrice per contatto ai locomotori ed elettrotreni.

« Una delle cause più frequenti di ritardo dei treni — ci spiega — è il guasto ad un motore di un locomotore sotto tensione: il danno provoca, per l'incedenza di una sottostazione elettrica, la disalimentazione di una intera tratta ».

— Che suggerisce?

« Se da parte del personale di macchina ci fosse veramente una certa professionalità, ciò consentirebbe la immediata individuazione del guasto ad un apparato del mezzo di trazione e allora si potrebbe intervenire più rapidamente con provvedimenti che eviterebbero certe anormalità, fonti inevitabili di ritardi. Mi domando — continua il Sig. Vaccaroli — perché a bordo dei locomotori non vengano installate apparecchiature che segnalino i guasti dei motori ».

Presso il fabbricato viaggiatori parliamo poi col titolare **Giuseppe Gola** e con il dirigente interno **Luigi Gilardone**, a Gallarate da 32 anni.

« L'eccesso delle frequenze dei treni — ci chiarisce Gilardone — provenienti da Domodossola e Varese è determinato dagli instradamenti su Milano con intervalli di soli 4 o 5'. Il gelo e la neve, bloccando gli scambi, rendono difficili i "tagli" in sezioni dei convogli. Si spera che questo inconveniente possa essere eliminato grazie alla recente approvazione di un provvedimento per la dotazione di un impianto di riscaldamento degli scambi ».

Partiamo da Gallarate e saliti sul 12239 (Etr. 623 ex linee varesine) nella ristretta cabina di guida al vertice delle vetture pilota troviamo al posto di comando il Macchinista **Ermes Moia**, del Deposito Locomotive di Milano S. Rocco. La sua opinione circa i ritardi è tagliente e precisa.

« E' stata una pazzia — afferma Moia — banalizzare il servizio di macchina obbligando il Macchinista a cambiare frequentemente mezzo. Le chiarisco che vi sono cinque tipi di elettromotrici e tre tipi di locomotori. Il che impedisce l'acquisizione di una necessaria esperienza e padronanza della macchina e quindi riduce la possibilità di pronti interventi ».

Forse potremmo ascoltare altri pareri da agenti appartenenti ad altre qualifiche, ma il tempo e lo spazio non ce lo consentono. Il quadro generale ci sembra comunque abbastanza significativo.

Per questo, almeno per ora, giudichiamo opportuno fermarci qui.

LUIGI PAINA

TORINO

to ricovero, ed il concentramento dei treni viaggiatori in alcune ore di punta per i cosiddetti "treni pendolari";
— la circolazione più intensa che comporta uno sfruttamento al limite dei mezzi di trazione;
— l'utilizzazione dei mezzi di trazione in turni comprendenti treni merci e treni viaggiatori, per cui il proseguimento di questi ultimi è legato all'arrivo dei primi;
— la scarsa disponibilità dei mezzi di trazione, molti dei quali restano inutilizzati per riparazioni anche di lieve entità dal venerdì sera al lunedì, perché il sabato e la domenica le officine non lavorano;

Non facile, evidentemente, è suggerire i rimedi. E' tuttavia possibile fare qualche osservazione, basata sulla quotidiana esperienza di lavoro.

Il sacrificio imposto per questi lavori — i cui tempi di realizzazione sono, in verità, troppo lunghi — daranno evidenti vantaggi nel prossimo futuro, per cui sono un prezzo da pagare per la sicurezza ed il progresso.

E' poi evidente la necessità di incrementare i mezzi di trazione, oltreché i rotabili in genere, visto che l'utilizzazione di tali mezzi in turno treni merci e viaggiatori, se consente un più intenso sfruttamento degli stessi, comporta però il rischio di ritardi.

Per gli interventi manuali degli operatori sugli apparati di sicurezza, bisognerebbe curare maggiormente la preparazione professionale degli addetti con corsi di aggiornamento fatti da esperti e con validi mezzi didattici.

C.T. Sup. Renato Perino - Capo Reparto 22/E - I.E. di Torino P.N.

E' fuor di dubbio che particolarmente negli ultimi tempi il fenomeno dei ritardi si è grandemente dilatato. Basti pensare che appena una quindicina di anni fa — gli appositi registri di allora lo testimoniano — dovevano essere ampiamente giustificati anche i ritardi di soli due minuti, che oggi vengono trascurati.

Vero è che esiste un rapporto diretto fra l'incremento dei ritardi ed il costante aumento, sia quantitativo che qualitativo, delle attrezzature. Non è un paradosso, giacché, per quanto riguarda il servizio I.E., si sta diffondendo sempre più l'adozione di modernissime e sofisticate apparecchiature, che danno il massimo di garanzia in fatto di sicurezza, ma che, proprio per questo, sono delicatissime e quindi suscettibili di guasti. I quali, ancorché banali, possono provocare ritardi anche di notevole entità.

Come in ogni altro settore del servizio ferroviario, infine, anche in questo sarebbe auspicabile un maggior impegno da parte di tutto il personale, essendo inammissibile, infatti, che — sempre a titolo di esempio — per il mancato sgombro di 3 cm. di neve dai deviatoi si renda necessario l'intervento del Reparto I.E.

RENZO MARELLO

ALLA SCOPERTA DELLE NOSTRE LINEE / 14

TERNI-

« QUI SONO i popoli Marsi, Peligni e Vestini, che primi si levarono in armi, quando Roma, invece di reggere i popoli che accrescevano la sua grandezza, intendeva di soggiocarli, di malmenarli, di schiacciarli e di tiranneggiarli. Qui era quella forte razza degli Italioti, che voleva essere confederata di Roma e che prima infranse le catene della servitù. Qui sorge maestosa ed incrollabile la gran vetta dell'Appennino, che serbò sempre immacolato il nome di Gran Sasso d'Italia, quando era delitto di pronunciare il nome d'Italia. Qui, a pochi passi, era Corfinio, che fu centro della lega italica, e sulle cui monete urbiche pose pria che ogni altra città il nome d'Italia, e questo nome eternò nella storia ».

Ripreso fiato dopo un tale turbinare di concetti, bisogna pur riconoscere all'ignoto autore di questo brano — apparso sulla "Gazzetta di Aquila" del 27-10-1883 — di aver dato una significativa immagine dell'Abruzzo, con riferimenti storici e geografici molto suggestivi.

Ma ne sono passati di anni e gli abruzzesi si sono ormai pacificati con Roma, come il nostro giornalista che conclude infatti inneggiando al "giorno solenne, al faustissimo avvenimento" dell'indomani, ossia all'inaugurazione della tratta Terni-Rocca di Corno, destinata a saldare l'ultimo anello della linea Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona.

Tanto entusiasmo era invero giustificato: dal 28 ottobre 1883 non solo gli aquilani, ma tutti gli abruzzesi, grazie alla linea ferroviaria che già univa L'Aquila, Sulmona e Pescara, erano finalmente collegati con Roma via Terni-Orte.

Comunque se è bene rallegrarsi, occorre anche un certo senso della misura, tanto più quando certe considerazioni vengono stampate e sono destinate quindi a rimanere nel tempo; ma l'ignoto estensore delle righe seguenti, apparse sempre sulla "Gazzetta" del 10-11-1883, non ha avuto di questi scrupoli e sembra ben sicuro del fatto suo:

« La linea Pescara-L'Aquila-Terni-Roma sotto qualsiasi aspetto si consideri è forse la più importante di tutta Italia, sia che dal lato si osservi commerciale, che dal lato strategico ed artistico. Imperciocché questa linea, che ben dire si può viscerale, non solamente ricongiunge il mezzodì della nostra penisola alla sua parte centrale e settentrionale, ma agevola mirabilmente la difesa della nostra estesissima costiera, e pone Roma al riparo di qualsiasi colpo di mano, ché la sicurezza di Roma è riposta appunto sulle alte creste degli Appennini, e nella nostra Aquila, la quale, dai contrafforti di essi, immota si sta, immota manet, vigile scolta, sentinella avanzata, per frapporsi, barriera insormontabile, a qualsiasi invasione ».

Resta così accertato, una volta di più, come sia facile cadere nel ridicolo "per abuso di retorica", per di più quando si è sospinti, come il nostro autore, da ben poco lungimiranti intendimenti "strategici".

Riprendendo il filo del nostro discorso, è da dire che tra il marzo 1873 ed il maggio 1875 la "Società delle Strade Ferrate Meridionali" — che rappresentò la prima associazione di capitali nazionali — aveva portato a termine la costruzione della linea Pescara-L'Aquila; ma solo otto anni dopo — nel 1883 appunto — la ferrovia raggiunse anche Rieti e Terni. Il ritardo nella costruzione di questa ultima tratta fu dovuto alle non buone condizioni finanziarie della Società, per le forti ed impreviste spese che in quegli anni aveva dovuto sostenere per il consolidamento della Ancona-Pescara e la costruzione della Ancona-Foggia. Ma grazie alla Legge Baccarini del 1880 la posizione finanziaria delle "Meridionali" si consolidò ed i lavori sulla L'Aquila-Terni-Rieti furono completati addirittura con un anticipo di 15 mesi sui tempi previsti.

Ciò nonostante non mancarono le critiche, in primo luogo sulla stampa locale, per il tracciato prescelto fra Antrodoco e L'Aquila, in quanto "si preferì ascendere la deserta montagna di Rocca di Corno con un'erta del 35 per 1000 ed all'altezza di 990 metri sul livello del mare", invece di far disegnare alla linea una vasta ansa pianeggiante lungo il corso del Fiume Velino fino a Posta, per toccare poi i Comuni di Borbona, Montereale, Cagnano Miterno e Pizzoli. Tale tracciato — si osservò — oltre a dare "vita, commercio e floridezza" a quelle popolazioni, avrebbe potuto avvicinare Roma alle Provincie di Teramo e Ascoli ren-

SULMONA

di Silverio Maravalle

Foto di Giorgio Giorgetti

dendo meno problematica una futura saldatura con la linea Giulianova-Teramo. Il Direttore dei Lavori, l'Ing. Pessione (dal 1901 un suo busto è conservato nell'atrio di ingresso della Direzione Compartimentale di Ancona) non si addentrò in tante considerazioni e si limitò a ribattere, seccamente, che il tracciato per Rocca di Corno costituiva l'unica alternativa valida per evitare "le rocce franose" della Valle del Velino.

Ebbe da ridire, da Milano, anche il "Corriere della Sera" che il 31 ottobre 1883 sosteneva essere stato "un errore congiungere Rieti ad Aquila e Roma per Terni ed Orte, mentre si poteva andare per Corese". Su questo punto per il momento non andiamo oltre, perché ne riparleremo più avanti, essendo la questione ritornata recentemente alla ribalta. Non poteva mancare infine un ultimo rilievo critico, quello che ha il sapore di una perenne attualità: "La Società costruendo in fretta ha costruito male", scriveva infatti la "Rassegna" nel settembre del 1883. Col senno del poi bisogna dar ragione all'Ing. Pessione, il quale respinse anche questa accusa sostenendo che la sollecitudine con cui si era inteso aprire la linea non aveva spinto i lavori oltre i limiti della convenienza economica e della sicurezza tecnica. A quasi cento anni di distanza, in effetti, per quanto ci hanno riferito i nostri tecnici, tutte le opere d'arte ed i manufatti hanno retto splendidamente all'incalzare del tempo.

A questo proposito ci è gradito citare le testuali parole di chi si occupò "dapprima dello studio del tronco da Terni alle Marmore, poscia della costruzione del medesimo e, compiuto questo, anche dei lavori di complemento del tronco successivo fino a Rieti". Trattasi dell'Ing. Rinaldo Rinaldi (1849 - 1924) che terminò nel 1918 la sua carriera — dopo 46 anni di lavoro — come Vice Direttore Generale della nostra Azienda. Le parole ora trascritte e le altre che qui di seguito riportiamo sono contenute nel libro di memorie dato alla stampa nel 1974 da un nipote, suo omonimo, ("La costruzione e l'esercizio delle ferrovie italiane nei miei ricordi" — Tamari Editori in Bologna — Ed. fuori commercio — pg. 49/50) —. Ecco quindi come

Nel 1887 così appariva il fabbricato della stazione di Sulmona. Sotto, la stazione come è adesso. Di lato, una panoramica della linea mentre passa sotto il paese di Acciano

Caratteristiche della linea

Lunghezza km. 163,6 (in Umbria km. 20,7 - nel Lazio km. 63,3 - in Abruzzo km. 79,6).
Tracciato a semplice binario
Linea esercitata con Dirigente Unico, con sede a Terni per la giurisdizione Terni/Antrodoco e L'Aquila per la giurisdizione Antrodoco/Sulmona.
Stazioni 2
Fermate 34
Pendenza massima 35 per mille (nelle tratte senso treni dispari Antrodoco/Rocca di Corno e senso treni pari Sassa Tornimparte/Sella di Corno).
Tonnellaggio ammesso 16 t. per asse.
Armamento tipo FS 46 km. 49 - T49 km. 40 - 75Lbs km. 13 - ASCE km. 10 - 50 UNI km. 14 - RA36 km. 9 - V4 9/11 km. 5 - MM 12/14 km. 21 (alcuni tipi di rotaia sono in opera dal 1882 (FF.CC 9/11) altri dal 1884 (MM 12/14 e V4 9/11).
Velocità massima (rango B) km. 85/h (per km. 26).
Raggio di curvatura minimo m. 250.
Viadotti 35, il più lungo è quello sul Fosso Grande di Valenza (16 archi da m. 8) tra le stazioni di Stroncone e Marmore.
Gallerie 31, la più lunga è la Galleria Corfinio (m. 1335) tra le stazioni di Raiano e Molina.
Passaggi a livello 138.
Date di inaugurazione delle varie tratte
— Sulmona/Molina di km. 18,807 il 1° febbraio 1875
— Molina/L'Aquila di km. 41,460 il 10 maggio 1875
— L'Aquila/Rocca di Corno di km. 24,350 il 22 giugno 1882
— Rocca di Corno/Terni di km. 78,890 il 28 ottobre 1883

Sviluppo e potenziamento

a) **Opere previste dal « Programma Integrativo »:**

— sede, opere d'arte e manufatti	milioni	1.150
— impianti d'armamento	milioni	3.600
— nuovi sistemi economici d'esercizio	milioni	10.000
totale	milioni	14.750

b) **sono inoltre previsti ulteriori interventi nei seguenti settori, per importi da quantificare:**
— marciapiedi, sottopassaggi e pensiline
— potenziamento scali merci
— allungamento dei binari di incrocio e di precedenze e razionalizzazione dispositivi d'armamento
— miglioramento degli ambienti e delle condizioni di lavoro
— semaforizzazioni, automatizzazioni e soppressione P.L.

La cascata di marmo

NELLE bellissime pagine scritte da Goethe durante il suo "Viaggio in Italia", ce n'è una scritta proprio alle porte di Terni, penultima tappa prima dell'arrivo del grande poeta romantico a Roma. Roma, il centro morale e materiale del cattolicesimo, come la definisce Goethe, è talmente da lui agognata che, così dice in questo luogo della sua opera, « ...se mi si trascinasse fino a Roma sulla ruota di Issione non mi lamenterei » (Issione, nella mitologia greca, era il re dei Lapiti, al quale Giove aveva accordato asilo nell'Olimpo. Ma avendo mancato di rispetto a Giunone, fu precipitato da Giove negli Inferi e condannato a essere attaccato a una ruota infiammata che doveva girare eternamente).

Una vera e propria frenesia, quella di Goethe. La terra gli brucia sotto i piedi: Roma, solo Roma è nei suoi pensieri.

E' la sera del 27 ottobre 1786 e così egli annota nel suo diario di viaggio: « Eccomi di nuovo seduto in una caverna, e questa, un anno fa, ha sofferto per il terremoto. Terni si trova in una contrada deliziosa che sono stato felicissimo di poter contemplare facendo il giro intorno alla piccola città. Questa si trova al principio d'una bella pianura, fra montagne che sono ancora calcaree. Come Bologna è costruita al di là, Terni è al di qua e ai piedi degli Appennini ».

Poche, brevi frasi dedicate a una città che meriterebbe una ben più ampia descrizione. Ma la fretta di arrivare a Roma il più presto possibile ha impedito a Goethe di gustarsi le bellezze di Terni.

La fretta, quella dannata fretta, gli ha fatto anche perdere un'altra occasione; quella di visitare uno dei luoghi che dovevano essere — soprattutto allora — più affini alla sua sensibilità romantica: la cascata delle Marmore, già famosa a quei tempi per il suo inquietante fascino.

A chi frequenta la Terni-Sulmona, consigliamo, però di non fare altrettanto e di fermarsi, almeno una volta, alla stazione di Marmore per andare ad ammirare tanta insolita bellezza.

La storia di questo "bell'orrido", per usare una definizione cara all'estetica romantica, risale molto in là nei secoli, addirittura al 271 avanti Cristo, quando il console romano Marco Curio Dentato fece deviare nel fiume Nera le acque del Velino che, allora, impaludavano tutta la piana di Rieti.

La cascata delle Marmore è, insomma, opera dell'uomo. Ma ciò non toglie nulla alla sua "naturale" bellezza. All'intervento ingegneristico dei Romani si affiancarono, nei secoli, il canale gregoriano, il canale paolino e il taglio diagonale di Pio VI che contribuirono a dare alla cascata il suo caratteristico aspetto.

Ma oggi, purtroppo, non è più quella di un tempo. Le sue acque, infatti, vengono deviate per alimentare grandi centrali elettriche. L'imponente spettacolo offerto dalla cascata lo si può godere soltanto nei giorni festivi e a orari variabili a seconda delle stagioni.

Una sua suggestiva caratteristica, comunque, ancora si mantiene: la cascata "pietrifica" tutto ciò che viene toccato dalle sue acque. Rovi e arbusti "di pietra" (che, però, sotto, continuano a vegetare) sporgono lungo il salto della cascata ed è possibile osservarli scendendo dalla "strada alta" alla "strada bassa" per sentieri assai scoscesi. Incrostazioni calcaree un po' dovunque fanno del salto uno spettacolo davvero singolare. Ed il nome della cascata vuole appunto alludere alle concrezioni e alle incrostazioni marmoree che dalle sue acque si originano.

Lo strano fenomeno, però, come il buon senso vuole, non è dovuto ad alchimistiche magie, ma solo a un banalissimo fenomeno fisico. Sì, Goethe avrebbe senz'altro potuto arricchire il patrimonio di immagini torbide e demoniache che pervadono la sua opera se qui si fosse fermato, ma la ruota di Issione, a cui il poeta si sarebbe fatto volentieri legare, correva veloce e alle Marmore non poteva sostare.

Ma, forse Issione e la sua ruota già conoscevano il luogo. Non ci vuole, infatti, troppa fantasia per immaginare che Issione sia stato posto da Giove proprio sotto la cascata delle Marmore (che tuttora non è difficile collocare, nell'atlante della geografia fantastica, nella regione degli Inferi) per subire il supplizio della ruota. L'acqua calcarea della cascata delle Marmore pian piano, avrebbe potuto pietrificare la scena. Quella stessa scena che, incisa nella pietra, tutti possono osservare anche accanto all'altare della basilica di Torcello. Della laguna veneta, la più bella delle isole.

TIZIANA GAZZINI

ricorda quella sua esperienza l'Ing. Rinaldi:

"Questi lavori mi procurarono le maggiori soddisfazioni in quanto il Tronco Terni-Marmore con numerose gallerie fu compiuto nel termine di 10 mesi senza dare motivo ad inconvenienti né a spese ingiustificate sia durante i lavori sia per molti anni dopo l'apertura all'esercizio benché il suo costo chilometrico sia risultato il più basso di tutti quanti fino allora furono constatati in Italia ed all'estero. Tale basso costo fu ottenuto riducendo al minimo i movimenti di terra allo scoperto e variando la grossezza dei rivestimenti in galleria, secondo la varia natura dei terreni attraversati. I rivestimenti stessi furono anche soppressi sui piedritti dove la roccia si presentava compatta, per modo che l'opera murale fosse sempre proporzionata agli sforzi effettivi ai quali doveva resistere direi quasi in ogni anello in galleria".

La citazione è un po' lunga, ma chissà che non possa ancora servire?

Ma è ormai il momento di lasciare i ricordi e di occuparci del presente e del futuro della nostra linea.

La Terni-Sulmona è una linea di grandissimo interesse, per le bellezze naturali che permette di ammirare, offrendo scorci di paesaggio da autentica linea alpina, in quanto in più punti, ha dovuto superare formidabili ostacoli per aprirsi il passo attraverso le montagne. A questo proposito ci sia consentito dare un sommesso suggerimento ai nostri lettori: se ne avrete il modo, non mancate di fare una gita in treno da Terni a Sulmona o viceversa. Comodamente seduti in vettura, passerete piacevolmente 4 o 5 ore ammirando uno dei paesaggi più caratteristici dell'Italia Centrale, con la possibilità di visitare due città interessanti come L'Aquila e Rieti.

Chi scrive è partito di buon mattino da Terni, importante centro industriale racchiuso da un verde anfiteatro di colline.

L'automotrice è condotta dalla coppia Labbate-Di Pietro della R.L. di Sulmona, Macchinisti simpatici e cortesi, che si riveleranno due guide preziose.

Appena lasciata la stazione si è in mezzo al verde di una campagna densamente popolata, ricca di olivi e di viti; la ferrovia deve fare un largo giro per superare in tredici km. un dislivello di 250 mt. ed affacciarsi sulla piana di Rieti.

In questa prima tratta vi sono le gallerie di cui abbiamo già parlato. Il paesaggio che si può osservare fra l'una e l'altra è splendido per la varietà della vegetazione, i profili delle montagne, la vivacità dei colori.

La piana di Rieti inizia dal ciglione di roccia che fu spaccato per volere di un console romano in modo che le acque stagnanti del Velino precipitassero nel Nera. Così nacque, nel III sec. a.C. la Cascata delle Marmore: alta quasi 200 metri, divisa in tre salti, essa offre uno spettacolo imponente per il fragore delle acque biancheggianti di schiuma, in una cornice naturale che ha pochi confronti. Ci hanno detto che un tempo, scendendo dalla stazione di Marmore la cascata si sentiva, assai prima di vederla; essa ora tace per la più parte dell'anno, salvo la domenica, in quanto le acque sono deviate in condotti forzati per la produzione di energia elettrica.

Entrati nella piana reatina si passa vicino al lago di Piediluco che, fra le sponde boscose, nasconde il borgo antico di pescatori sormontato dai ruderi della rocca medioevale.

Il tracciato della linea che, lasciata l'Umbria, è ormai entrata nel Lazio, segue inizialmente il fiume Velino che attraversa più volte su ponti metallici. Non vi è forse negli Appennini altra valle che sia ricca di boschi e d'acqua come questa; ora

FORSE non è azzardato affermare che Pietro Angeleri da Morrone, alias papa Celestino V, passato alla storia come simbolo dell'ignavia, almeno una cosa di grande spicco, oltre al "gran rifiuto", la fece nella sua vita. La splendida chiesa romanica di S. Maria di Collemaggio a L'Aquila, dove, nel 1294, Celestino fu incoronato e dove oggi riposa, fu infatti opera della sua volontà.

Ma soffermiamoci un attimo sulla storia, particolarissima, di quest' uomo. Alla fine del 1200, con la morte di Federico II, "ultima possanza dell'impero", sembrava che le lotte tra papi e imperatori fossero finalmente giunte al termine. La Chiesa era uscita bene dalle dure prove sostenute nei decenni precedenti e il pericolo di venire asservita al potere laico sembrava scongiurato per sempre. Da Innocenzo III, che aveva assunto la tiara nel 1198 fino a Niccolò IV, morto nel 1292, a Roma c'era stato un susseguirsi di pontefici vigorosi e risoluti che

Una suggestiva immagine del viadotto "11 archi". Sulla Terni-Sulmona i viadotti sono 35 e il più lungo è quello sul Fosso Grande di Valenza, di 128 metri. Di lato, un treno merci transita nel tratto tra Sella e Rocca di Corno.

stretta in gole severe, ora distesa in morbide conche.
Le nostre "guide" ci indicano ad un certo punto il Santuario di Greccio, proprio sopra alla stazione, ove nella notte di Natale del 1223 S. Francesco fece il primo Presepio.
Si arriva quindi a Rieti, ricca di ricordi romani e dai Romani detta, per la sua posizione geografica, l' "ombelico d'Italia", che ha a pochi chilometri il Terminillo, "la montagna di Roma".
Ma ecco la vallata restringersi e dopo Cittaducale e Castel S. Angelo il paesaggio si fa imponente per l'altezza delle montagne scoscese e severe che sembrano volersi chiudere per sbarrare il passo agli intrusi non consentendogli di proseguire oltre Antrodoco. Questo antico borgo sabino si trova in una posizione particolarmente suggestiva all'inizio delle gole del Velino, posizione che per la sua importanza strategica fu teatro di fatti di guerra dall'antichità fino al Risorgimento. Esso domina infatti il punto dove si congiunge la via proveniente da L'Aquila con la via Salaria che collega Ascoli con Roma.
La ferrovia sale rapidamente da Antrodoco con molte curve e gallerie per una gola selvaggia e grandiosa fino allo spartiacque tra Lazio ed Abruzzi: tra il bacino del Velino, del Nera e del Tevere che vanno al Tirreno ed il bacino dell'Aterno che defluisce verso l'Adriatico. Lo spartiacque è a Sella di Corno, a quasi 1.000 mt. sul mare, che è il punto più alto della linea.
Da Castel S.Angelo a Sella di Corno, in 26 km. si è superato un dislivello di 575 metri: di qui si comincia a scendere, ora sorretti da grossi muraglioni ed alti viadotti, ora percorrendo grandiose trincee scavate sulla roccia e chilometri di gallerie.
Ben presto si va scoprendo la conca Aquilana dominata dal Gran Sasso e bagnata dall'Aterno, ondulata e ben coltivata, con numerosi paesi alla base delle alture.
L'Aquila — come già detto — merita una visita.
Prima di raggiungerla, l'automotrice si è infilata quasi timidamente sotto gli imponenti e fin troppo vistosi viadotti dell'autostrada per Roma che con i suoi 114 chilometri — percorribili in un'ora, mentre col treno di ore ce ne vogliono almeno 3,30 — ha avvicinato la Capitale a L'Aquila in un modo impensabile solo pochi decenni or sono.
Lasciata questa bella città, si percorre ancora la vallata seguendo sempre il corso dell'Aterno, ma ben presto la valle si restringe fino a divenire una stretta gola con i centri

"Il gran rifiuto" di Frate Pietro

avevano conferito al papato forza e prestigio. Il cardinale Benedetto, dell'orgogliosa e prepotente dinastia dei conti Caetani, sembrava l'uomo più adatto a raccogliere i frutti di tale politica. Ma Benedetto, troppo simile ad un Borgia ante litteram, cinico e gagliardo, dispotico e teatrale, dalla personalità prorompente ma avido di ricchezze e di potenza, incuteva un ben comprensibile timore ai cardinali incaricati di eleggere il nuovo papa. Non si riusciva perciò a giungere ad un accordo definitivo e solo dopo due anni e mezzo di interregno si arrivò ad un compromesso: installare sul Soglio pontificio una figura scialba, di secondo piano, che non desse fastidio a nessuno. Fu scelto un fraticello abruzzese, tal Pietro da Morrone, che viveva da anacoreta in un eremo vicino a Sulmona e che a Roma non aveva mai messo piede. Quando frate Pietro ebbe sentore di ciò che stava per accadergli, tentò di darsi alla fuga. Inutilmente. Fu raggiunto, catturato, trascinato di forza a L'Aquila, e lì incoronato papa con il nome di Celestino V. Fra gli intrighi della curia romana il pover'uomo si sentì perduto. Le grandiose sale del Vaticano gli procuravano crisi di agorafobia, il re Carlo II di Napoli gli impartiva ordini, i fiorentini lo circuivano per strappargli il riconoscimento della loro totale indipendenza dalla Chiesa. Impelagato in problemi più grandi di lui e di cui non afferrava il bandolo, Celestino non sapeva da che parte rigirarsi, diceva di sì a tutti e si consumava d'angoscia e di nostalgia per il suo eremo di Sulmona. Si racconta che non avesse pace neppure di notte. Una voce gli ripeteva infatti nell'orecchio: « Io sono l'angelo che ti sono mandato a parlare, e comandoti dalla parte di Dio grazioso che tu immantanente debbi rinunciare al papato e ritornare ad essere romito ». Quella voce non era naturalmente dell'angelo ma del cardinale Caetani che aveva fatto installare nella parete della camera da letto una specie di rudimentale altoparlante. Celestino in fondo non chiedeva di meglio che "ritornare ad essere romito", ma digiuno com'era di diritto canonico, non sapeva come compiere quel gesto che non aveva precedenti nella storia della Chiesa. A fornirgli gli argomenti ci pensò l'alacre Caetani che di diritto canonico era maestro e che nel Codice si rigirava molto meglio che nel Vangelo. Così, sei mesi dopo averla assunta, il 13 dicembre 1294, Celestino V depose la tiara e ridiventò Pietro da Morrone. Undici giorni dopo Benedetto Caetani gli succedeva con il nome di Bonifacio VIII e la sua prima decisione "papale" fu quella di far arrestare frate Pietro. Lo sventurato cercò di fuggire verso la costa adriatica nel tentativo di raggiungere la Dalmazia, ma il mare in tempesta sospinse la sua barca verso terra e lì fu catturato dagli sbirri del papa che lo fece rinchiudere nel castello di Fumone, presso Alatri, e ve lo lasciò morire.

MARINA DELLI COLLI

Il solitario eremo di Pietro da Morrone

MERCI E PRODOTTI TRASPORTATI NEL 1978

Stazioni	Partenze	Arrivi
RIETI	Frumento - Tubi ed accessori - Mat. plastiche - Articoli manufatti in legno - Merci varie	Legname - Cellulosa - Coke e semi coke - Sale greggio e raffinato - Carne refrigerata - Elementi strada ferrata - Rotaie - Merci varie
CITTADUCALE	Rotaie - Elementi di strada ferrata	Rotaie
L'AQUILA	Rottami ferro - Macchine agricole	Animali vivi - Derrate alimentari - Sale tabacco lavorato - Macchine agricole ed industriali - Casermaggio per militari
PAGANICA		Zolfo - Concimi - Nitrati - Prodotti chimici diversi

MOVIMENTO PER L'USO DEI BINARI DI RACCORDO IN ESERCIZIO NEL 1978

Stazioni	Raccordi	Carri entrati	Carri usciti
Cittaducale	1	49	75
L'Aquila	1	inattivo	inattivo
Paganica	1	138	3

MOVIMENTO CARRI TRASPORTATI A DOMICILIO CON CARRELLI STRADALI NEL 1978

Stazioni dotate di servizio carrelli stradali	Carri trasportati a domicilio	Carri prelevati dal domicilio
Rieti	239	228

MEZZI DI TRAZIONE IN ATTIVITA' E LORO IMPEGNO GIORNALIERO

Linea	Quantità treni effettuati		ALn 668		ALn 556		D 343	
	Viagg.	merci	Treni effett.	Unità impegn.	Treni effett.	Unità impegn.	Treni effett.	Unità impegn.
Terni - Sulmona	38	2	23	14	13	10	2 merci 2 viagg.	2

abitati tutti in posizione elevata rispetto alla ferrovia, da Fontecchio a Tione ed Acciano che si intravede sicura sull'alto di una rupe verticale. Sul finire del viaggio ecco un'altra sorpresa: la pittoresca, lunga e selvaggia gola della "valle di S.Venanzio". La ferrovia per farsi strada non ha avuto certo vita facile; viadotti e gallerie si susseguono gli uni alle altre, offrendo al viaggiatore le ultime forti emozioni destinate a rinnovarsi, ma su toni più sommessi, all'uscita dell'ultima galleria, quando la gola si apre e si può dominare dall'alto la bellissima conca di Sulmona che da una parte, sulle ripide pendici del Monte Marrone, offre la vista incantata dell'antico Borgo di Roccacasale, fra vigne ed oliveti, con le sue case di pietra che paiono sovrapporsi le une alle altre, mentre dalla parte opposta, su una montagna del tutto spoglia, si vedono chiaramente, quasi realizzati per ingentilirne l'aspetto, i viadotti e l'ingresso di una galleria che sono poi quelli della linea per Roma.

Qui a Sulmona, vivace ed operosa cittadina, oltre che importante nodo ferroviario, ha termine il nostro viaggio. Viaggio che, precisiamolo, è cominciato alle 8,14 e si è concluso alle 11,56; quindi quasi 4 ore di treno per percorrere 164 km. che non sono tante solo per chi, come noi, era in veste di turista e che comunque potevano essere accettabili quaranta o più anni fa, quando non esisteva la concorrenza dei mezzi di trasporto su strada.

Bisogna infatti considerare che la Terni-Sulmona è una linea che collega ben tre Regioni, attraverso zone e province la cui realtà sociale ed economica è mutata negli ultimi anni, in virtù soprattutto di numerosi insediamenti industriali (a Terni, Rieti, Cittaducale, L'Aquila e Sulmona), della scolarizzazione e dell'apporto del turismo. Ed in effetti ci sono fasce consistenti di utenti che si muovono lungo questa linea, pur se penalizzate dagli attuali tempi di percorrenza. Ciò nonostante, e questo è un primo dato significativo e confortante, sulla Terni-Sulmona si assiste ad una sempre crescente domanda di trasporto, grazie anche, va riconosciuto, alla inadeguatezza, per tortuosità ed acclività, delle infrastrutture stradali.

Di questo e di altro abbiamo parlato col Capo Gestione Goffredo Palmerini della stazione dell'Aquila, Consigliere Comunale, competente ed appassionato interlocutore dei problemi ferroviari della sua Regione.

In primo luogo, partendo proprio dal dato di fatto che pur con le attuali condizioni della linea si registra un incoraggiante incremento dei dati di traffico, particolarmente nel settore viaggiatori, egli sottolinea che le tre Regioni territorialmente interessate, gli Enti Locali e gli operatori economici sono decisi nel voler fare della linea ferroviaria la struttura portante del trasporto, con decisive funzioni di riequilibrio e di sviluppo delle zone interne dell'Umbria, del Lazio e dell'Abruzzo.

Inoltre, aggiunge il Palmerini, la Terni-Sulmona, meglio collegata con le altre linee confluenti alle estremità (la Sulmona-Isernia-Caserta e la Terni-Foligno-Terontola) potrebbe costituire un valido itinerario alternativo alle attuali dorsali.

In questo contesto si inquadra anche l'interesse delle Regioni Abruzzi e Lazio alla proposta della Camera di Commercio di Rieti per un collegamento diretto Rieti-Poggio Mirteto-Roma (Poggio Mirteto è a poca distanza da Passo Corese, punto di confluenza indicato in passato, come abbiamo visto) che avvicinerebbe notevolmente l'Abruzzo interno aquilano ed il reatino alla capitale.

Partendo realisticamente da quanto proprio in questi giorni è oggetto di discussione nelle sedi competenti (Regioni - Governo - Parlamento) è confortante notare come vi siano già i presupposti per arrivare a soluzioni che andranno incontro, almeno in parte, alle accennate aspettative. Anche a voler prescindere da quanto fatto in questi ultimi anni, che pur dimostra l'intendimento dell'Azienda di non considerare la Terni-Sulmona un "ramo secco" non meritevole di interventi. Con gli stanziamenti previsti, oltre a recuperare quanto non è stato fatto in passato, si intende assicurare alla linea un esercizio che risponda alle moderne esigenze, non trascurando un indispensabile recupero della produttività.

Al riguardo basti pensare che nel Piano Integrativo di 6.500 miliardi sono previsti per la nostra linea massicci interventi per un importo di 14 miliardi e 750 milioni, e ciò senza tener conto degli ulteriori finanziamenti che allo stato attuale sono ripartiti fra Centro-Nord e Centro-Sud, una quota parte dei quali è lecito supporre sarà devoluta alla linea di cui ci occupiamo.

A grandi linee può dirsi che le cose da farsi punteranno sul totale rinnovamento del binario con conseguente aumento del peso assiale da 16 a 18 tonn. per asse (nella tratta Sulmona-Fagnano sono ancora in opera rotaie del modello "Meridionale"), sulla graduale immissione di nuove automotrici ed, infine, sulla sostituzione dell'antiquato regime della Dirigenza Unica con un moderno sistema d'esercizio, incentrato sull'adozione di scambi tallonabili nelle stazioni e la contemporanea automazione intensiva dei passaggi a livello.

SILVERIO MARAVALLE

La via del confetto

"I RESTI della casa di Ovidio", l'indicazione della guida turistica serve ad identificare il muretto roso dai secoli e che sembra un masso qualsiasi; la visita guidata continua. "L'acquedotto medievale", "la fontana del Vecchio", "S. Francesco della Scarpa", "palazzo dell'Annunziata", qui è necessaria una sosta. La bellissima facciata della costruzione mista di stili, dove il gotico delle trifore si sposa con il portale medievale ispirato alle forme del Rinascimento toscano richiede un momento di attenzione. A guardare bene le fasce che ornano trasversalmente la facciata oltre alle scene di vita quotidiana dell'antico popolo dei Peligni si scorge in un angolo un uomo abbigliato in tonaca sciolta con colletto allacciato da un bottone all'uso dei chierici medievali. E' il ritratto di Ovidio. E' seduto al tavolino, in atto di scrivere. Lavora intento, e la mano libera dallo stilo è occupata a cogliere da un cesto frondoso, piccoli frutti lisci e rotondi. Sorbe? Bacche? Dolciumi? L'ignoto scalpellino ha precisato con una abilità da miniaturista la natura di questi oggetti: sono confetti. I famosi confetti di Sulmona, confezionati in maniera da imitare cesti di fiori, già ai tempi di Ovidio erano celebri, quasi come il vino di Cipro. Acconciati a ghirlande o a mazzi o a grappoli rallegravano le tavole dei banchetti, ovunque dove fosse una sposa o dove fosse nato un bambino. Gli antichi Peligni dettero origine nella loro stirpe a molti industriosi uomini, tra questi coloro che seppero inventare la moda del confetto elaborato non solo nella forma e nel gusto e nel colore ma nella confezione da presentare al consumatore. Antenati dell'arte dell'imballaggio i bisavoli del Cav. Pelino (uno dei più famosi produttori di confetti oggi a Sulmona) ebbero la capacità di costruire una delle tradizioni per la quale oggi Sulmona è celebre. Oggi la "via del confetto" è percorsa in tutti i sensi ed è quella che collega Sulmona a tutti i centri urbani del territorio nazionale ed europeo.

PATRIZIA CIMINI

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

In aumento i viaggiatori

Il 1978 si è concluso con un aumento dei viaggiatori-chilometro dell'1,5%. Nel settore merci, invece, è stata registrata una flessione delle tonnellate-chilometro trasportate pari al 7,7%. Nell'ultimo trimestre '78, si è comunque avuto un aumento delle percentuali relative al movimento delle persone e delle merci, rispettivamente del 7,4% e dell'1,2%.

In particolare, il mese di dicembre — tradizionalmente interessato da spostamenti di massa, in relazione alle festività di fine anno — ha fatto registrare, per quanto concerne i viaggiatori, 31 milioni e mezzo di passeggeri (+3,4% rispetto al dicembre 1977); tre miliardi e 456 milioni di viaggiatori-chilometro (+9,8%); 62 miliardi e 122,6 milioni di introiti (+31,4%), conseguenti anche agli aumenti tariffari intervenuti nel frattempo.

Nel corso del 1978 c'è stato un consistente aumento dei viaggiatori. In particolare, per quanto riguarda il mese di dicembre, c'è stato un aumento del 3,4% rispetto al dicembre 1977.

Raddoppio della "Pontebbana": una realtà di domani

Gli organi tecnici della nostra Azienda stanno per consegnare all'Amministrazione Regionale del Friuli - Venezia Giulia un progetto di massima per il raddoppio della ferrovia "Pontebbana" (che collega Udine al confine austriaco) relativamente al tratto tra Pontebba e Tarvisio. Attualmente l'intera linea, su cui transita gran parte del traffico passeggeri e merci tra Austria e Italia, è ancora a binario unico ma sono già in corso in alcuni tronchi i lavori di rettifica del percorso e la realizzazione del nuovo tracciato a doppio binario.

I problemi connessi a questa revisione della linea Udine-Tarvisio sono stati esaminati nel corso di un incontro che l'Amministrazione Regionale ha promosso ed al quale ha partecipato, tra gli altri, anche il Direttore del Servizio Lavori FS, Ing. D'Alessio. In particolare, sono stati presi in considerazione i programmi relativi ai singoli tronchi e le iniziative da intraprendere per agevolare la soluzione dei problemi tuttora esistenti per il completamento di quest'opera.

Una volta realizzato il doppio binario sull'intera "Pontebbana", il traffico tra Italia e Austria attraverso Tarvisio registrerà una notevole riduzione dei tempi di percorrenza con benefici per i passeggeri e, in particolare, per l'attività del porto di Trieste.

Sarà potenziata la Foggia-Manfredonia

Nel corso di una riunione indetta presso la Camera di Commercio di Foggia, sono stati illustrati dai tecnici FS i progetti relativi al miglioramento e al potenziamento degli impianti e del traffico della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia.

A tali interventi, che porteranno a una completa ristrutturazione della linea, è già stato dato il via. Per quanto concerne il potenziamento del traffico, in adesione alle richieste dei pendolari è stato deciso, come primo provvedimento, di istituire tre nuove corse a decorrere dal primo aprile, in partenza da Manfredonia. Sempre al fine di rendere più confortevole il servizio sarà svolta un'indagine tra i viaggiatori "per approfondire la realtà nella quale si dovrà operare".

lettere a "voci"

continua da pag. 3

treno rapido 843 da Milano Centrale a Venezia S. Lucia. Nella stazione di Brescia salì un Controllore viaggiante il quale, dopo la partenza del treno, iniziò la controlleria; poco prima di Vicenza essa era ultimata ed io decisi di controllare i biglietti (moduli Ci 204) emessi durante la tratta. Il Controllore, sopraggiunto, non me ne diede il tempo e chiestomi il numero del modulo mi fece notare che ben tre fra i Ci 204 emessi erano stati tassati in modo errato. Gli risposi che avrei provveduto a correggerli e intanto arrivammo a Vicenza. Recandosi verso la porta per scendere si rivolse al mio collega che aveva assistito alla scena e, con aria da superuomo dannunziano, commentò: « Le donne sono solo buone da letto ». Io, che mi trovavo poco lontano, ebbi modo di ascoltare la frase, anche se egli non se ne accorse; non avrà nessuna difficoltà, tuttavia, a riconoscersi leggendo queste righe.

Se dovessi esprimere qui tutta l'indignazione e lo sgomento che provai in quel momento, forse un libro non sarebbe sufficiente; ma mi sento ancora più amareggiata pensando che a quello, uomo o verme che fosse, io "dovrei" obbedienza e rispetto in quanto riveste una qualifica superiore alla mia. Ora mi chiedo come può un uomo che si crede civile formulare una frase tanto gretta e fuori luogo; forse che lui, il superuomo, non ha mai sbagliato nella sua insigne vita? Forse lui no, ...scordavo... lui è un uomo!

Vi prego vivamente di pubblicare questa mia lettera e spero che voi non condividiate le idee espresse da quel signore. Grazie anticipatamente.

Lettera firmata

● *Certamente non soltanto non condividiamo quelle idee ma, nei nostri limiti, cerchiamo anche di combatterle. In proposito dobbiamo però aggiungere che la situazione in ferrovia non può essere rappresentata dallo spiacevole episodio capitato alla nostra lettrice. E ciò è risultato chiaramente anche dalle inchieste pubblicate da "Voci" sul problema della donna FS nel gennaio '76 e nel marzo '78.*

Tuttavia pubblichiamo questa lettera anche perché crediamo che, sia pure con toni sempre più smorzati, il pregiudizio che porta alla discriminazione nei confronti della donna è pur sempre presente nel mondo del lavoro.

Un pittore alla Mostra di Fabriano

Egregio Direttore,

la sua grande sensibilità verso i problemi dell'Azienda e quindi anche dei D.L.F. non mi negherà, spero, ospitalità per rispondere al Sig. Domenico Lovergine — C.S. Sup. di Codogno — a proposito della lettera apparsa su "Voci" del mese di gennaio, circa la partecipazione dello stesso alla Mostra Nazionale di Arti Figurative di Fabriano.

Innanzitutto desidero chiarire che quando, in forma polemica, il Sig. Lovergine asserisce essere troppo numerosi gli addetti ai D.L.F. perché le manifestazioni non possano riscuotere il massimo successo, tengo ad assicurarlo che il discorso non può assolutamente riferirsi alla Sezione D.L.F. di Fabriano, la quale, pur avendo circa 1.000 iscritti e tre sottosezioni di giurisdizione, non dispone di agenti distaccati.

Circa l'inconveniente lamentato dal Sig. Lovergine, devo far presente che i suoi quadri pervenuti dalla Sezione di Milano, sono giunti a Fabriano già fortemente deteriorati a causa della rottura dell'imballo. Di ciò possono testimoniare, oltre allo scrivente, alcuni membri del Comitato Organizzatore.

Di quanto occorso al Sig. Lovergine sono rimasto sinceramente dispiaciuto, anche se nel regolamento del Concorso era detto che la Sezione organizzatrice non assumeva alcuna responsabilità per i danni ed eventuali perdite subite dalle opere.

I quadri in questione sono stati comunque ammessi a partecipare al Concorso, e di ciò è stata data notizia anche all'Ufficio Centrale 7° D.L.F.

Circa la cattiva informazione, prima e dopo la manifestazione, lamentata dal concorrente, penso che nulla faccia carico a questa Sezione D.L.F., che ha continuamente mantenuto contatti telefonici e scritti con i Sodalizi di appartenenza dei vari concorrenti. Anche il Sig. Lovergine è stato informato dello stato in cui ci sono giunti a Fabriano i suoi quadri, con lettera di servizio Prot. n. 1M/P. del 29.9.78 indirizzata al medesimo presso la stazione di Codogno.

Per quanto riguarda il Diploma di partecipazione, rifiutato dal concorrente, teniamo ad informarlo che l'attestato, così come compilato dal Comitato Organizzatore, è stato rilasciato a tutti i concorrenti, classificati o no.

Preciso, infine, che, con spedizione Ci 112 n. 788 dell'11.10.78, indirizzata al Presidente della Sezione D.L.F. di Milano, sono stati restituiti, in unico imballo, i quadri del Sig. Lovergine e quelli del Sig. Rino Colabufo. A tutt'oggi dal Sig. Colabufo non abbiamo ricevuto lamentele; segno confortante e comprovante, penso, oltre la nostra serietà organizzativa, anche il fatto che i quadri del Sig. Lovergine erano già arrivati a Fabriano in cattive condizioni.

Distintamente

Edmondo Ercolani
Presidente Sezione D.L.F. Fabriano

dicono di noi

SULLA STAMPA

Il blocco del settore del trasporto aereo, verificatosi in Italia fin dal mese di marzo, per la nota vertenza degli assistenti di volo, riversando gli utenti degli aerei sulla ferrovia e sulla strada ha ulteriormente evidenziato tutte le carenze del sistema, esaltando la funzione del trasporto su rotaia ma ponendone anche in rilievo i limiti di assorbimento e la conseguente necessità di potenziamento. Hanno espresso il loro pensiero sull'argomento il Sottosegretario ai Trasporti, on. Degan, il Presidente della Commissione Trasporti della Camera, on. Libertini, il Direttore Generale dell'Azienda FS, dr. Semenza, e la stampa se ne è fatta portavoce.

IL POPOLO

« Evitare duplicazioni e sprechi ». Nell'ambito di un piano generale dei trasporti il ruolo delle ferrovie, come quello di ogni altro modo di trasporto deve trovare una sua precisa definizione per finalizzare in modo programmato gli interventi a carico della comunità per l'approntamento e l'uso di un sistema di trasporti che escluda, nella misura del possibile, sovrapposizioni, duplicazioni e quindi sprechi... Perché il tutto si concretizzi realmente, occorre, peraltro, una riforma dell'Azienda FS che, incrementando notevolmente la sua autonomia organizzativa, le consenta di spendere i denari messi a disposizione e migliori le sue capacità di rispondere alla domanda di trasporto senza chiedere, per il suo bilancio corrente, sacrifici maggiori alla comunità nazionale di quelli che ai propri Paesi chiedono le altre aziende ferroviarie europee. (C. Degan, Sottosegretario ai Trasporti).

IL SOLE 24 ORE

« Le Ferrovie dello Stato sono sull'orlo del collasso ». Lo ha affermato, elencando una serie di dati e di confronti impressionanti, il Presidente della Comm. Trasporti della Camera, on. Libertini, nel corso di una conferenza svolta a Vado Ligure nello stabilimento di una azienda che opera nel settore della produzione di materiale rotabile per le ferrovie. « Se dovessimo tagliare la parte di rete che è totalmente passiva o tecnicamente obsoleta o addirittura pericolosa, dovremmo tagliare 7.000 dei 16.000 chilometri delle ferrovie statali attualmente in esercizio. Non solo, ma il 73% del traffico ferroviario corre sul 23% della rete: quindi abbiamo tratti di linea supercongestionati, tanto che i carri merci non riescono a passare, e tratti addirittura deserti. L'utilizzo medio degli impianti non è superiore al 30-35% ».

Il Fiorino

« Il bilancio dell'Azienda FS del '78 si è chiuso con 2300 miliardi di passivo e se ne prevedono 2600 per il '79 — ha soggiunto l'on. Libertini. — I rimedi non possono prescindere da un massiccio ricorso agli investimenti e dalla riforma dell'amministrazione ferroviaria. Le FS, con l'attuale struttura non potranno spendere più di 300 miliardi all'anno, cioè 1500 miliardi in cinque anni ».

Il Messaggero di Roma

« Allo stato attuale, però, le FS non prevedono la possibilità di assorbire completamente i finanziamenti che verranno loro accordati — ha dichiarato il Direttore Generale, dr. Semenza. — Il problema del sostanziale aumento della capacità di spesa delle FS potrebbe essere risolto tramite l'adozione di adeguati provvedimenti di natura legislativa e amministrativa che consentano di snellire le procedure e di adeguare personale e strutture alle necessità derivanti dalla realizzazione dei nuovi provvedimenti ».

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

Parliamo d'altro per forzata chiusura...

LE ASSEMBLEE legislative sono state sciolte dal Capo dello Stato per l'impossibilità di dare al Paese un nuovo governo sorretto da una valida maggioranza. Il vostro informatore parlamentare, che non ha né meriti né colpe per la conclusione di questa vicenda, è costretto così a segnare il passo e a non riferire su quanto avviene nelle Camere, perché le stesse sono chiuse o meglio, continueranno a funzionare fino all'insediamento del nuovo Parlamento per convertire in legge soltanto la decretazione d'urgenza. Con la traumatica interruzione della legislatura (la terza in sette anni), duemilasettecento progetti di legge, molti dei quali già approvati da uno dei rami del Parlamento e molti altri già positivamente avviati, vengono a decadere e molte discussioni, suscettibili di favorevole sviluppo, restano bloccate e lo rimarranno ancora per mesi. Nella montagna di carta affastellata sono saltati il Piano di ammodernamento delle Ferrovie (che avrebbe, nello stesso tempo, dato lavoro a molte braccia e più efficienza al servizio ferroviario) e il dibattito sulla riforma dell'Azienda FS.

Nell'attesa che l'attività legislativa si rimetta in moto (e qualche mese purtroppo dovrà trascorrere) consentite al vostro informatore di rivolgersi, questa volta, ai vostri figliuoli, e soprattutto a quelli che, prossimi all'impegno dell'esame di maturità, sono ancora incerti nella scelta della facoltà universitaria. Recenti statistiche hanno confermato l'orientamento preferenziale per gli studi di medicina e chirurgia, un settore che dovrebbe scoraggiare, a giudicare dai dati forniti da un censimento dei medici italiani al 30 giugno '78 e contenuto in un serio studio elaborato dalla Federazione Nazionale dell'Ordine dei medici.

Quest'anno abbiamo avuto ventimila nuovi studenti iscritti nelle facoltà di medicina delle ventisei università italiane, mentre negli Stati Uniti, con una popolazione di duecento milioni di abitanti e centoventisei università, i nuovi iscritti a medicina sono stati appena 10.800, con una percentuale inferiore a cento matricole per ciascun ateneo, laddove la percentuale italiana sfiora le mille unità. In Polonia, per passare da un sistema sociale all'altro, si sono avute duemilacinquecento matricole distribuite in dieci università, con una percentuale del 250 per cento.

Perché, è legittimo chiedersi, questa pletora universitaria? La risposta è semplice: l'assoluta mancanza di quella valvola di sicurezza costituita dal numero chiuso che va sempre più diventando la regola di tutti i Paesi del mondo, e che già vige all'interno dei Paesi della Comunità Economica Europea, fatta eccezione per il Belgio, nelle cui università è però vietato l'accesso agli studenti stranieri. Ne consegue — si legge nello studio che abbiamo consultato con notevole interesse — che oggi l'Italia, oltre a rappresentare un serbatoio inesauribile di esportazione di medici, si configura come un vero e proprio cavallo di Troia in grado di vanificare tutti i provvedimenti che gli altri Paesi della Comunità hanno adottato per contenere il numero dei medici. Nulla vieta infatti, allo stato attuale, ai giovani dei vari Paesi dell'Europa dei Nove che, per un qualsiasi motivo, non siano riusciti in patria ad accedere alle facoltà mediche, di iscriversi in medicina presso le università italiane e quindi, a laurea conseguita, in virtù della riconosciuta libera circolazione dei medici nella Comunità, stabilirsi professionalmente nel proprio paese di origine. Da ciò discende chiaramente che l'Italia nei confronti della Comunità, per quanto attiene questo particolare problema, si trova, in una condizione politica e morale certamente non corretta e, fatto non meno importante, può addirittura determinare una grave turbativa all'interno della Comunità.

Ancora qualche dato per evidenziare la situazione nel nostro Paese, dove troppi sono i medici e troppo pochi gli ospedali. La statistica assegna un medico per 394 abitanti laddove il rapporto adeguato sarebbe di 1 a 600. Abbiamo 143.695 medici contro un fabbisogno reale di 94.393, con un *surplus* di ben 49.302 unità. Esistono, ovviamente, oscillazioni dovute a fattori politici, sociali, economici per cui mentre nel Lazio il rapporto medico-abitante è di 1 a 272, nella Basilicata è di 1 a 662 e sale ad Oristano a 869. Il numero degli abitanti per medico in Italia è di molto inferiore a quello che si rileva negli altri Paesi europei ed extraeuropei: si calcola che nel 1985 la situazione sarà drammatica, scendendo il rapporto medico-abitante ad uno su 215. Incombe perciò, lo spettro della disoccupazione ed è questa la ragione per la quale abbiamo voluto, in questa forzata parentesi dell'attività parlamentare, rivolgerci ai figli dei nostri amici ferrovieri. Le prospettive professionali per i futuri medici sono tutt'altro che felici e converrà quindi, indirizzare lo sguardo e l'interesse su altri settori. Soprattutto su quelli che sono meno noti e, proprio per questo, offrono maggiori possibilità di collocamento delle nuove forze del lavoro.

SALVATORE BRANCATI

mare nostrum

la vie du rail

via libre

voci della rotaia

la vie du rail

La salvaguardia dei complessi storici in Francia

Viaggiare e fare esperienza diretta delle città e dei luoghi che ci interessano non è l'unico modo per conoscere il proprio Paese o un Paese straniero. Esistono anche altre possibilità per percorrere itinerari altrettanto interessanti con minore fatica e minore spesa, magari restando comodamente seduti nella propria poltrona.

In questa terza edizione di "Mare Nostrum", presentiamo ai nostri lettori proprio tre di questi "itinerari", diciamo così, alternativi.

"La Vie du Rail", affrontando lo specifico problema della preservazione dei centri storici, ci parla di città e paesi tra i più ricchi di bellezze artistiche della Francia. "Via Libre", invece, propone un dettagliato itinerario turistico-religioso lungo il celebre "Cammino" dei pellegrini verso il Santuario di Santiago di Compostela. Infine, "Voci della rotaia" ricorda il "viaggio in Italia" di due "mostri sacri" della letteratura mondiale: Cervantes e Stendhal. Buona lettura e... buon viaggio.

Carcassonne, salvata da Viollet-Le-Duc che ha rimesso a nuovo le sue torri appuntite, conserva un fiero aspetto anche nella nostra era atomica. Con un po'd'immaginazione, ci si può ancora credere al tempo dei trovatori.

di André Fonnet

IN UN tranquillo quartiere della cittadina di X... un ciabattino lavorava felice nella sua botteguccia cantando da mane a sera in compagnia della sua radio. Il suo padrone di casa, un cadaverico e triste finanziere, abitava nel palazzo vicino. Egli apprezzava poco tutta questa musica, specialmente nelle ore in cui desiderava riposare. E fu per questo che accettò, un giorno, di vendere la botteguccia dell'artigiano così felice di vivere, a qualcuno che avrebbe raso al suolo l'immobile vetusto per costruirne un altro, probabilmente senza stile ma senz'altro più confortevole.

Il ciabattino, venuto a conoscenza, dallo stesso finanziere, del suo prossimo sfratto, perse la pace. Non voleva assolutamente lasciare quel quartiere dove la sua famiglia aveva vissuto per generazioni, e il cuore gli sanguinava alla sola idea di andare a lavorare in un altro luogo che non fosse la sua vecchia bottega. Raccontava la sua disgrazia a tutti: agli amici, ai vicini, ai clienti. Alcuni di loro, che abitavano nella stessa casa e che quindi dovevano andarsene, decisero di fare qualcosa.

Si frugarono gli archivi e si scoprì che la bottega del ciabattino, la casa del finanziere e qualche appartamento dell'isolato, avevano una storia. Venne anche alla luce, sotto un intonaco scrostato, un soffitto con dipinti che risalivano all'epoca di Enrico IV. Da quel momento fu necessario interrompere i lavori di demolizione. Fu avvisata la stampa e intrapresa una campagna per invitare gli abitanti di X... a guardare con maggior attenzione i tesori insospettati che il loro quartiere nascondeva dietro la facciata della più nera miseria.

Furono firmate delle petizioni. Alcuni artisti decisero di dar vita a un festival e fu recitato Molière davanti alla casa del finanziere.
Infine la legge sulla salvaguardia degli antichi quartieri fu applicata anche nella cittadina di X... e il saccheggio indiscriminato terminò. Il ciabattino poté cantare di nuovo. Ma il giorno in cui nel suo quartiere iniziarono seriamente i lavori di restauro, dovette ugualmente andare a riparare le sue scarpe altrove. Quando i lavori terminarono egli voleva ritornare nella sua bottega totalmente rinnovata, ma l'affitto era diventato così caro che dovette rinunziarvi.
E il finanziere non sentì mai più cantare il ciabattino.

I complessi storici

Questo apologo, che è una variazione su un tema già trattato da La Fontaine, dimostra la complessità dei problemi sollevati dalla salvaguardia di tutto ciò che è storico nel nostro paese. Cerchiamo di delinearli con precisione per poter sbrogliare l'intricata matassa. Vengono chiamati "complessi storici" quei gruppi di costruzioni omogenee che per il loro interesse storico o artistico meritano di essere conservati e valorizzati. Può trattarsi di intere città o di un solo quartiere che allora prende il nome di nucleo o centro storico.
Allo stesso modo di questa vecchia canzone francese che è composta di soli nomi di città:
"Orléan, Beaugency
Notre Dame de Clery, Vendôme"
noi potremmo scrivere un lungo poema, pieno di evocazioni e di sogni, con soltanto i nomi delle località che possiedono un centro storico di indubbio interesse, e tutto ciò lo sanno bene i turisti che, ogni anno, vanno in pellegrinaggio da un castello all'altro o da una basilica a una cattedrale. Questi edifici che si offrono alla loro ammirata curiosità sono i migliori testimoni delle civiltà passate. Essi formano i più sbalorditivi musei all'aperto che si possano immaginare. Talvolta la facciata di un municipio o l'atrio di una chiesa rappresentano un secolo molto meglio che non la lettura di un'opera didattica. Ciascuna epoca ha infatti agito sui suoi artisti in modo tale da segnare indelebilmente anche le loro opere minori. Certo, bisogna saperli leggere questi segni che costituiscono la catena ideale che lega la storia di tutta l'umanità.
Le città antiche erano create a misura d'uomo e ciascuno si sentiva a suo agio. Le case, asserragliate intorno a una stretta via, permettevano gli scambi, gli incontri, il mescolarsi delle varie classi sociali e tutto ciò rappresentava una garanzia di sicurezza.
Oggi questi vecchi quartieri, restaurati e trasformati in quartieri-museo, se non addirittura in quartieri residenziali per famiglie agiate, sono spesso privi dei loro abitanti tradizionali, ma la loro bellezza formale non ne è affatto alterata.

Un tempo e oggi

Il finanziere, irato per non aver potuto vendere ciò che gli apparteneva, avrebbe potuto far rimarcare che un tempo si andava per le spicce e si procedeva alle demolizioni senza troppo soffermarsi su considerazioni storico-artistiche. Ma questo non è sempre vero perché spesso, nel corso dei secoli, si sono ricostruiti degli edifici rispettando il loro stile originario. Intanto, sfogliando qualche vecchia guida turistica, si vengono a sapere strane cose sul rispetto dovuto alle antiche pietre.
Nel medioevo, gli abitanti di Arles si erano rifugiati nelle arene e lì avevano costruito, poco a poco, una città con vie e piazze, trasformando le gallerie in cantine e in stalle. Fu solo nel 1825 che un sindaco decise di far sgomberare ben 212 case.
Le arene di Nîmes subirono identica sorte e la famosa "casa quadrata", prima di diventare un museo, fu di volta in volta chiesa, rimessa, scuderia, magazzino.
A Mans le antiche mura avrebbero potuto essere distrutte nel 1856, data in cui si accanirono contro di loro i demolitori. Per fortuna non misero nell'impresa abbastanza impegno. Oggi ne restano ancora a sufficienza per meritare il nome di "le più belle mura d'occidente d'epoca gallo-romana".
A Carcassonne la parte vecchia della città fu sfruttata come cava di pietre finchè Prosper Mérimée non lanciò il grido di allarme che doveva portare alla salvezza di questo splendido complesso medievale fortificato. A Loches si voleva distruggere il torrione, ma, fortunatamente non se ne fece nulla.
Possiamo citare anche altri esempi, la maggior parte dei quali dimostra questa strana tendenza a vedere nelle eredità del passato soltanto una riserva di materiali da costruzione.
Si è spesso accusata la rivoluzione francese di aver favorito questo stato di cose. Ora, paradossalmente, è proprio in questo periodo che Lakanal prese coscienza dell'importanza della salvaguardia dei reperti storici. Fu necessario comunque attendere il 1830 perché il re Luigi Filippo creasse il servizio dei Monumenti Storici e perché una gigantesca impresa di restauro fosse realizzata da Mérimée e da Viollet-Le-Duc.
Quest'ultimo è stato molto criticato perché affermava che « restaurare un edificio non vuol dire ripararlo o rifarlo, ma rimetterlo nello stato che potrebbe non aver mai avuto ».
A lui si deve comunque un principio fondamentale: quello di impiegare sempre la stessa materia usata per la costruzione originaria. Sostituire una pietra che si sgretola con una pietra che resiste e riprodurre un fregio ornamentale mutilato non era per lui profanare un monumento. Era semplicemente farlo rivivere poiché la sua immortalità consisteva nell'identità della sua forma e della sua costruzione.
Si può anche preferire la regola dell'archeologo Adolphe Napoleon Didron, suo contemporaneo, il quale riteneva che per i monumenti storici era « meglio consolidare che riparare, riparare che restaurare, restaurare che costruire e, in nessun caso, aggiungere o togliere ».
Nel 1964, il II congresso degli architetti e dei tecnici dei monumenti storici, redasse una carta, detta di "Venezia", nella quale erano enunciati i principi di base da rispettare per i lavori di conservazione e di restauro. L'ICOMOS (Consiglio Internazionale dei Monumenti e del Paesaggio), che fu costituito qualche mese più tardi, adottò questo documento.

Un lavoro artigianale

Il lavoro di restauro consiste nella salvaguardia dei vari complessi sto-

A Pézenas, la casa del barbiere Gély, dove Molière si faceva radere, è diventata sede dell'Azienda di soggiorno. Un modo come un altro di conservare questo storico luogo. A destra, il quartiere Saint-Martial di Angoulème, restaurato con uno stile decisamente moderno, non stona vicino ai palazzi dello scorso secolo.

La vecchia Chartres si è rinnovata. Se alcune case hanno mantenuto il loro colore naturale, altre hanno ringiovanito le loro facciate con un intonaco chiaro, pur conservando il loro aspetto antico.

rici contro tre grandi nemici: il vento, le cattive fondamenta e il logoramento delle strutture in muratura.

Il procedimento più radicale consiste nello smontare e rimontare l'edificio dopo aver rimesso in sesto i vari elementi. Ma dopo l'invenzione del cemento si è scoperto che è più semplice incorporare il cemento nei muri, in modo che tutto l'insieme ne risulti consolidato, di chiudere le fessure tra le varie pietre e ridare una coesione perfetta a tutta la costruzione. Lo scopo di tutto ciò è naturalmente quello di rispettare la vetustà e l'autenticità dei vecchi edifici.

E' evidente però che tutti questi lavori costano cari e alcuni affermano che, al limite, si farebbe più presto a distruggere tutto e a costruire degli edifici moderni. Può essere, anche perché oggi è sempre più difficile trovare qualcuno capace di apprezzare le opere del passato.

Una pietra tagliata a mano non può essere sostituita da una pietra tagliata a macchina: solo il lavoro manuale infatti conferisce ai materiali un valore impareggiabile. Certo, i metodi di costruzione si sono molto evoluti. Un tempo chi faceva il progetto di un edificio lavorava sulle impalcature con il capomastro e poteva capitare che, durante il corso dei lavori, modificasse il progetto iniziale. A partire dal XIX secolo invece, l'architetto lavora nel suo studio e il capomastro interpreta i disegni geometrici del progetto. Al limite si potrebbe rimproverare alla geometria di rendere sterile la personalità. Tuttavia, non si vuole certamente ritornare ai metodi di un tempo per costruire i nostri moderni palazzi, si auspica solo che tali metodi siano usati per i restauri.

Il salvataggio

Ma ritorniamo alla cittadina di X..., il cui complesso storico possedeva in origine una bella chiesa, di notevole interesse, qualche edificio più modesto e alcune abitazioni.

Come si poteva fare per ricostruire il complesso... mantenendone intatto lo stile? Si decise di ricostruirlo identico.

E' chiaro che se una delle case di Place des Vosges, a Parigi, crollasse, converrebbe rifarla nello stesso stile per non distruggere l'armonia dell'insieme. Si fece lo stesso per X... Si sarebbe potuto scegliere uno stile decisamente moderno. In ogni epoca infatti si sono costruite case e quindi la nostra epoca deve poter costruire con la stessa sicurezza, se non con lo stesso gusto. Si sarebbe anche potuto scegliere uno stile neutro in modo tale che le costruzioni passassero inosservate, integrandosi con l'ambiente. Ma la soluzione ideale sarebbe costruire tenendo conto del contesto urbano e, imitando il poeta che voleva utilizzare versi antichi per esprimere idee nuove, costruire palazzi moderni sull'esempio di quelli vecchi.

Restituire l'anima

Quando un complesso storico è situato in un centro operativo, sono necessarie severe decisioni che stabiliscano chiaramente gli spazi destinati al verde e ai parcheggi per le auto. Quando il complesso è fuori mano avviene che i suoi abitanti lo abbandonino per quartieri nuovi, forniti di ogni comodità. Gli appartamenti senza grandi confort vengono abbandonati ad inquilini di scarse risorse. Così, poco a poco, le vecchie abitazioni si sono trasformate in tuguri. Quando si parlerà di rinnovamento, questo si farà innanzitutto per ragioni di salubrità e di sicurezza.

Le nuove costruzioni saranno invece dotate di tutte le comodità, ed allora gli agiati proprietari torneranno ad occuparle. Giusto! Ironizzerebbe il finanziere. Poiché prima di essere abitati da povera gente, questi complessi erano abitati da inquilini ricchi.

Tuttavia il vero problema non è nel cambiamento ciclico degli abitanti, ma nel trovare il modo di restituire un'anima ai vecchi quartieri restaurati. Molti esempi dimostrano che complessi intelligentemente rimodernati possono essere molto confortevoli, infatti gli edifici hanno una capienza del tutto impensabile in palazzi moderni. Ma il problema è trovare gli inquilini! Numerose manifestazioni hanno attirato l'attenzione su complessi storici di valore a cui nessuno faceva caso. L'esempio più noto resta quello del quartiere di Marais, a Parigi. E' stata però necessaria una decisa campagna per rivelarne ai parigini le prodigiose bellezze. Tutto era cominciato nel 1960 con una storia simile a quella del nostro ciabattino. Da allora diversi palazzi sono stati impiegati in modo diverso, assicurando loro un'utilizzazione permanente. A palazzo Guenegaud ha ora sede il museo della caccia; a palazzo Lamoignon si trova la biblioteca storica della città di Parigi; a palazzo Libéral Bruant un museo di lavori artistici in ferro battuto; a palazzo de Marle il centro culturale svedese; e, infine, a palazzo d'Avaux si trova la sede parigina dell'ICOMOS.

A Chartres, il centro della città, per 3/4 disabitato, stava andando in rovina e solo con i lavori di restauro è tornata la vita.

Pézenas approfitta del fatto di essere stata la città preferita di Molière. L'associazione degli "Amici di Pézenas" cerca ora di dare vita, dopo la tradizionalmente animata stagione estiva, ad iniziative invernali nel centro della città totalmente rinnovato.

Bisogno di bellezza

Se i valori culturali del passato sono compatibili con il progresso e lo sviluppo dell'economia moderna, il fatto di vivere secondo i tempi, non significa obbligatoriamente che non si possa preferire un palazzo di oggi a un palazzo del XVIII secolo. Quello che bisognerebbe comprendere è che è moderno solo ciò che ben si addice al nostro tempo.

D'altra parte l'uomo ha bisogno di bellezza anche se non se ne rende conto.

Nel corso dei secoli le guerre hanno causato moltissime distruzioni e tutto ciò che viene ricostruito deve prendere a modello il passato, senza alterazioni o sbalzi di stile. In fondo basta avere un po' di buon senso e di gusto.

Dato che abbiamo la fortuna di possedere molti complessi storici e di poterli utilizzare, dobbiamo fare il massimo per ben integrarli nella vita quotidiana, per sistemarli convenientemente, per creargli intorno degli spazi verdi e delle strade riservate ai soli pedoni. I complessi devono infatti essere raggiungibili da veicoli di emergenza ma conviene limitare quanto più possibile l'uso delle automobili. E' chiaro che è necessario scendere a patti e creare per le macchine dei parcheggi sotterranei o, ancor meglio, dei parcheggi in periferia. Un vecchio quartiere diventato centro di nuove attività economiche ed amministrative, non tarda molto a ritrovare un'anima; e questo anche se la bottega del ciabattino è diventata il negozio di un calzolaio di lusso.

E' in questa ottica di rispetto per la bellezza che la "Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites" ha esaminato la possibilità di rimettere a posto alcuni edifici prestigiosi a fini alberghieri o socio-culturali e di affittare gli altri a giornata. Senza dubbio voler essere re una sera, o dare un ballo mascherato è un piacere che costa caro. Il finanziere potrà affittare l'Orangerie di Versailles, la sala delle armi della Conciergerie di Parigi, l'Abbatiale di Mont Saint Michel o una torre del castello di Chambord. Ma a sua volta il ciabattino potrà, di tanto in tanto, offrirsi una cena in un vecchio maniero trasformato in ristorante.

Terminiamo con un invito a girare il mondo, questo libro di cui ciascun passo è una pagina.

Felice chi, come Ulisse, ha fatto un buon viaggio... alla scoperta del passato degli uomini, rispettosamente salvaguardato.

ANDRE' FONNET

(Traduzione di Marina Delli Colli)

via libre

Sul "cammino" dei pellegrini

di Pedro J. Lavado Paradinas

IN MOLTI paesi europei è consuetudine, nel momento di programmare le vacanze, di prendere in considerazione la Spagna. Chissà, forse il sole, le specialità gastronomiche e, in ogni caso, gli stessi abitanti del luogo, cooperano al buon esito di queste vacanze. La maggiore attrazione turistica viene dal Sud o dalle regioni del Mediterraneo, ma la Spagna offre molte altre possibilità di vacanza: vorremmo suggerire qui un itinerario abbastanza inedito, perlomeno turisticamente, definito il "Cammino dei pellegrini", che porta a Santiago di Compostela, un "Cammino" sulla via della fede, dell'arte, del folklore, tra paesaggi sereni, buon cibo e gente accogliente.

Una stella ed un sepolcro di marmo

E' in questi luoghi che dal IX secolo, le genti della regione occidentale della Galizia, cominciarono a parlare di una stella che appariva e scompariva in un certo luogo. Il vescovo Teodomiro, dopo alcuni giorni di preghiera e digiuno, dirà che è il corpo dell'Apostolo Santiago, quello che si trovava nel campo segnalato dalla stella. A poco a poco gli autori latini e le tradizioni orali confermeranno che S. Giacomo Maggiore (Santiago), dopo aver predicato in Spagna nella regione di Saragozza, fu decapitato a Gerusalemme e che il suo corpo arrivò in Galizia su una nave senza timone e senza una rotta precisa. Gli stessi buoi selvaggi che avevano spaventato i suoi discepoli e gli abitanti del luogo, si lasciarono aggiogare al carro che trasportava il corpo del martire e la pietra di marmo "si fuse come fosse burro" quando il santo vi fu definitivamente collocato.

Da questo momento, i pellegrini curiosi, i trafficanti di reliquie, artisti e commercianti cominciarono a dirigere i loro passi verso Occidente. Il loro "Cammino" originariamente segue la linea tracciata in cielo dalle stelle della "Via lattea". Nel corso degli anni, poi, a prezzo di enormi fatiche, sulle prime tracce di un sentiero viene man mano costruita una strada. "Ho tracciato i percorsi che portano a Santiago", dirà Carlo Magno, il vecchio imperatore francese.

Tuttavia, sono anni difficili e solo il Nord della Spagna è terra cristiana. Un paio di secoli più tardi, il re di Navarra apre la Castiglia al passaggio dei pellegrini e non è difficile trovare luoghi che fanno ormai aperta allusione all'Apostolo cristiano o a qualche viaggiatore devoto.

E l'arte, compagna fedele di ogni umana impresa, comincia a manifestarsi riccamente, nei secoli XI e XII, lungo tutto il "Cammino", dove vengono realizzate opere di ispirazione francese, italiana e spagnola.

Passano gli anni e re e abati appagano le necessità dei pellegrini (che hanno bisogno di ospedali e luoghi di ristoro) e accolgono nuovamente l'artista, il musicista e il semplice fedele. Attorno a questa "strada della fede" fiorisce così una vera e propria letteratura.

Contemporaneamente alla decadenza politica spagnola, dopo il XVII secolo, il culto di Santiago si propaga in America e nelle colonie. Inoltre, pian piano questo "Cam-

Il Codice Callixtino è la prima guida turistica del Cammino, scritta dal chierico francese Aymerico Picaud.

All'incrocio delle strade, qualche croce di pietra, come questa a sinistra, orientava il pellegrino e lo sollecitava ad una preghiera

A destra, il ponte medievale di S. Michele, attraverso il quale i pellegrini entravano a Jaca

Fra Mañeru e Cirauquì, si intravvede ancora il Cammino dei pellegrini che portava a Santiago di Compostela

mino" di cultura — dove confluivano fedeli di varie nazionalità — contribuì al superamento di molti degli ostacoli che dividevano allora i paesi d'Europa.

Il "Cammino" italiano

I pellegrini che provenivano dal Sud Europa, e specialmente gli italiani, sceglievano il tradizionale "Cammino" di Santiago, perché più comodo e anche perché più fornito di ospedali e conventi. Tuttavia qualcuno preferiva arrivare attraverso la Catalogna, dove Montserrat e Saragozza divenivano altre interessanti mete di viaggio. Tutta la regione, comunque, popolata di abbazie e monasteri romanici, si prestava a soddisfare le diverse esigenze del pellegrino. Chi raggiungeva i Pirenei da Somport incontrava, lungo il cammino, l'Ospedale di Santa Cristina, "uno dei più grandi e antichi del mondo", e una serie di città degne di nota. Ad esempio, Jaca, un notevole centro della cultura e dell'arte pirenaica-aragonese, dove i pellegrini potevano entrare dal vecchio ponte di S. Michele. Nel centro della città le stradine portano tutte verso la cattedrale, un'opera romanica a cui si ispirò la decorazione scultorea di tutta la zona. Il Museo di affreschi romanici è di straordinaria importanza e si raccomanda anche una visita ai Benedettini, dove, su un sarcofago dell'XI secolo, sono raffigurati degli angeli che salgono al cielo con l'anima della regina Sancha.

Vicino a Java, il viaggiatore può visitare il Monastero di S. Juan de La Peña, dove un chiostro ha per tetto una gigantesca roccia di arenaria. Nel vicino paese di La Serós si possono poi visitare due templi romanici: quello più piccolo di S. Caprasio è una testimonianza architettonica dell'influenza italo-lombarda.

Il "Cammino" italiano prosegue fino alla vallata del fiume Aragón attraverso paesi di incomparabile bellezza, come Berdún o Tiermas. Superata Yesa, una deviazione porta a Leyre, un monastero romanico con una grande cripta poggiata su colonne di tufo. Nei pressi sorge Javier, località dove nacque il celebre missionario S. Francesco. Più avanti si trova Sangueza, con una cattedrale romanica che non ha nulla da invidiare a quella di Chartres. Il pellegrino lapidava in questo luogo la figura del Giuda impiccato e poteva riconoscere sulla facciata, scorrendola come un libro aperto, le allegorie dei vizi e delle virtù.

Superate Funate e Obanos si arriva al Ponte della Regina, dove si ricongiungono le vie francesi e italiane. Questo ponte medievale, nell'antichità, durante il giorno veniva costruito da devoti e ben pagati scalpellini e durante la notte veniva distrutto, invece, dai barcaioli del paese che in esso vedevano il fallimento dei loro affari.

Il vecchio "Cammino" francese

Se il pellegrino, dopo aver abbandonato l'ultimo villaggio francese, Saint Jean Pied de Port, vedrà avvicinarsi la nebbia, ricordi quello che narravano nella zona i vecchi libri di viaggio: "Superando Valcarlos, la nebbia calò sopra il Cammino. Lassù, sulle alture di Ibaneta, i monaci cominciarono a suonare le campane e ad accendere un fuoco sulla torre. Erano quelle le nostre uniche guide in un paese così desolato...".

Oggi, però, di quel monastero non resta che una semplice cappella. Il pellegrino, scendendo poi verso Roncisvalle incontrerà una gigantesca Abbazia, dove un tempo si poteva ricevere del pane e qualcosa di caldo. La bellissima Vergine gotica e il gigantesco sepolcro del re Sancho che, secondo i suoi contemporanei superava i due metri di altezza, saranno senz'altro fonte di meraviglia. Il viaggiatore, lasciando Roncisvalle, vedrà poi la cappella dove furono sepolti Rolando ed i Pari di Francia. Poco più oltre, una croce di pietra lo invita in varie lingue a recitare un "Salve Regina".

Da questo punto i paesi che si incontrano luogo la via sono costituiti soltanto da una larga strada che li attraversa, come Burguete, oppure si adagiano sulle rive del fiume, come Zubiri. Si giunge, poi, a Pamplona; di grande interesse la Cattedrale, come pure le Chiese di S. Saturnino e S. Domingo. Pamplona, attraversata, dal fiume Arga, ci ricorda la storia del servo bugiardo. "Un signore ed il suo servo guascone andavano verso Santiago, quando lungo il cammino incrociarono una lepre di dimensioni normali. Il servo, spavaldamente, disse: — Nel mio paese vidi una volta una lepre grande come un vitello. Il signore sorrise e rispose: — Ebbene, qui in Spagna c'è un fiume chiamato Ebro, dove i bugiardi affogano. Arrivati all' Arga, un po' di paura invase il servo che ridusse la lepre del suo paese alle dimensioni di un agnello; poco più avanti, a Estella e a Ega, il servo si trovò a mal partito, e davanti a quel nuovo fiume affermò che la sua lepre non superava le dimensioni di un cane. Arrivati all'Ebro e conosciuto il nome del corso d'acqua, il servo confessò infine che la sua lepre era grande come quella vista precedentemente". La storiella può servire da "aperitivo" avvicinandosi al quartiere vecchio di Pamplona, dove si possono mangiare le *pochas* (piccole trote spinose con salsicciotti), del merluzzo ajoarriero (vivanda basca a base di merluzzo, aglio, olio e uova), del pollo o della lepre con salsa di *chilindron* (stufato di maiale o montone).

A breve distanza da Pamplona, ritroviamo il Ponte della Regina. Dopo una lunga strada con belle tettoie sporgenti di legno e due chiese alle estremità, il percorso continua fino a Maneru, dove si possono ancora vedere i resti della strada selciata romana. Bisogna poi attraversare un piccolo fiume, il Salado, che un tempo era considerato "mortale", tanto che esisteva l'avvertimento: « Non bere, né tu né il tuo cavallo, poiché i navarresi, con affilati coltelli attendono il momento di scuoiare i cavalli morti dei pellegrini ».

Segue Estella, che è un'accogliente località. Un gruppo locale ha formato l'Associazione degli Amici del "Cammino", che offre assistenza e informazioni. Inoltre l'Associazione organizza conferenze e concerti dal 18 al 25 luglio. Varie sono le chiese di Estella: S. Miguel con una bella facciata, S. Pedro de la Rua con un grande chiostro romanico e quella del S. Sepolcro di stile gotico. Nel Palazzo dei re di Navarra, un capitello ricorda la rotta di Roldano contro Ferragut. All'uscita della città, due monasteri, Rocamador e Irache, rammentano al pellegrino la natura religiosa del viaggio. La

IL SANTUARIO

A Santiago di Compostela è conservato il corpo di S. Giacomo Maggiore (Santiago), Patrono della Spagna. Il nome della città, Compostela, deriverebbe dal latino "Campus stellae", perché una stella, si dice, avrebbe indicato il luogo ove era seppellito l'Apostolo.

A S. Giacomo era tanto cara la terra della Galizia che, dopo il suo martirio subito a Jaffa, i discepoli credettero di interpretare i suoi desideri trasportandovi il corpo attraverso un periglioso viaggio. La nave che lo portava venne ad ancorarsi alla foce dell'Ulla e sul dominante Pico Sagro fu eretto un santuario per custodirne la tomba. Ma nel III secolo, in seguito a una persecuzione, il Santuario fu abbattuto e la preziosa spoglia scomparve. Seicento anni più tardi, alcuni contadini videro con meraviglia una grande stella brillare sopra un boschetto: abbattuti gli alberi e scavato nel suolo vi si trovò, intatto, il corpo del Santo. Un nuovo e più ricco Santuario — quello che attualmente sorge a Compostela — fu eretto sul luogo del ritrovamento.

cittadina successiva è Los Arcos, dove si trova una chiesa con uno stupendo porticato rinascimentale. E nella vicina Viana, all'entrata della chiesa, giace il grande condottiero italiano Cesare Borgia, uno dei protagonisti del Rinascimento.

La gallina arrostita si mise a cantare

Attraversato il fiume Ebro, si entra a Logrono. A partire da questo momento, il vino di Rioja e i peperoni ripieni, le carni con la salsa e le trippe saranno gli amici insostituibili del viaggiatore. S. Bartolomé e Santiago sono le chiese a disposizione dei pellegrini; c'è poi Santa Maria la Retonda, un' opera importante del XV secolo, restaurata nel 1700.

Si incontra, quindi, Navarrete, col suo suggestivo cimitero e i resti dell'antico villaggio di S. Juan de Acre. Segue Najera, che fu il grande panteon dei Re di Navarra. A ricordo dell'apparizione della Vergine in una grotta del luogo, sorse un monastero che il pellegrino farà bene a visitare, soffermandosi sui magnifici scranni del coro, adornati da insolite figure in rilievo. Tutti i ponti che si incontrano nella zona sono opera di due grandi santi costruttori, S. Juan de Ortega e S. Domingo de la Calzada. La notevole chiesa di S. Domingo de la Calzada, dove si trova anche il sepolcro del Santo, ci ricorda un miracolo, conosciuto in Spagna come: « Dove la gallina cantò dopo essere stata arrostita ». Si narra, infatti, che una coppia di pellegrini che viaggiava con il proprio figlio pernottò in una locanda del paese. Una delle cameriere tentò di sedurre il giovane e, non raggiungendo il suo scopo, nascose una coppa del padrone nel suo bagaglio e lo denunciò come ladro. Il giovane venne impiccato e i genitori affranti proseguirono il viaggio per Santiago. Al ritorno, incontrarono il figlio che, impiccato, parlava loro di come un uomo forte (Santiago) lo tenesse sollevato sulle spalle senza così lasciarlo soffocare. Avvertito immediatamente il giudice, questi scetticamente esclamò: « Vostro figlio è tanto vivo come questi pennuti arrostiti che sto per mangiare ». E proprio in quel momento i volatili presero a cantare. Nella chiesa, si narra, si conservarono a lungo i pennuti discendenti di quelli del miracolo, e non sorprenderà certamente che molti volessero portarsi via la preziosa reliquia di una loro piuma. Attraversato il paese di Redecilla si entra nella regione di Burgos, dove si può ammirare una singolare fonte battesimale di forma turrita. Entrati a Burgos ci si trova nei pressi della Chiesa di S. Lesmes, un santo francese che in questi luoghi dedicò la sua vita ai pellegrini. La chiesa di S. Juan, un museo che sorge sui resti di un antico ospedale, sono già abbastanza noti per il turista. Da vedere anche la cattedrale gotica, quella di Santa Galdea e quelle di S. Nicolas. Nei dintorni sorgono poi il monastero della Certosa, ricco di preziose sculture, quello di S. Pedro de Cardena, che ricorda il mitico Cid Campeador e di Las Huelgas.

Proseguendo il "Cammino di Santiago", sulla sinistra rimane l'Ospedale Reale, molto danneggiato dal tempo e dall'incuria. Il tratto che unisce i successivi paesi di Fardajos e Rabé, e che adesso è facilmente percorribile, dovesse essere un tempo molto disagevole. Un detto popolare lo ricorda ancora: « Da Rabé non ti mancheranno le difficoltà e da Tardajos a Rabé ce ne liberi Iddio ».

Nelle vecchie strade di Compostela, tutto un mondo esotico palpita ancora per il viaggiatore.

Con zuppa e vino alla fine del "Cammino"

Il pellegrino, sfinito dalla lunga giornata, arrivava a Castrojeriz, dove veniva ospitato dal convento di S. Antòn, specializzato nel curare gli ammalati colpiti dalla febbre. Il maialino arrostito è oggi il piatto forte della cucina locale e, se la stagione lo permette, non bisogna dimenticare i gamberi di Burgos, tanto famosi quanto il sanguinaccio di trippa e i vini di Ribera. Il "Cammino" continua attraverso la terra del leonese. Si arriva a Sahagùn, dove del grande monastero benedettino di un tempo è rimasta solo la facciata. Nell'interno, tre chiese di mattoni e terra. S. Tirso, S. Lorenzo e La Pellegrina, sono di architettura tipicamente spagnola, che fonde elementi romanici e gotici con richiami all'arte araba. Poco lontano, a Gordaliza e Vallecillo, è presente il medesimo stile artistico. Il vecchio "Cammino" seguiva, a questo punto, un tracciato che oggi corre parallelo alla ferrovia per Calzada del Coto e Burgo Ranero. Proseguendo, attraverso il ponte di Villarente e il Ponte-Castro, si entra nella città di Léon. La città accomuna il passato romano delle sue bellissime mura con il romanico di S. Isidoro e i dipinti del Panteon, la luminosità delle vetrate gotiche della Cattedrale e il grande Ospedale rinascimentale di S. Marcos, oggi locanda e Museo.

Le torri della cattedrale

Tra i paesi del Paramo che conservano ancora i nomi dell'antico "Cammino", vi è anche Astorga, la cui cattedrale contrasta stilisticamente con il palazzo episcopale, opera dell'architetto "modernista" Gaudì, oggi diventato Museo del "Cammino dei pellegrini".

Il vecchio percorso continua attraverso le montagne di Foncebadon, dove una croce di ferro era presa a sassate dai viandanti che vi passavano. Si incontrano, poi, i paesi di Bembibre, dove l'attenzione è attratta dalla sinagoga, e di Ponferrada, dove si potrà ammirare il castello dei Templari. Più avanti, vicino a Cacabelos, presso Carracedo, si trova un grande monastero. Da segnalare i bellissimi soffitti con dipinti sulla vita di S. Francesco e la Porta Santa di Santiago, dove il pellegrino sofferente guadagnava la sua indulgenza plenaria. Una rapida discesa porta a Triacastela e a Samos, monastero benedettino con una chiesa del XVIII secolo e una bellissima fontana delle Nereidi, nel chiostro. Il "Cammino" si arresta quando dal Monte del Gozo la vista si apre sulle torri della cattedrale di Compostela.

Davanti alla tomba dell'apostolo

Il pellegrino sale la scalinata, si ferma un attimo a contemplare le figure dei dodici apostoli della facciata, si appoggia e preme le dita su una colonna della facciata guardando con un sorriso alla madre che percuote lievemente la testa del suo bambino contro la pietra del maestro Matteo, « perché il fanciullo recepisca qualcosa della sua intelligenza ».

Nel Santuario oscilla il gigantesco turibolo che diffonde il mistico aroma dell'incenso. Dietro l'altare maggiore, il pellegrino sale una scaletta e si trova di fronte alla statua del suo Santiago e l'abbraccia. « I pellegrini mettono il loro cappello sulla testa di Santiago, per poterlo abbracciare con entrambe le mani; per questo — ecco la meraviglia — la testa del Santo cambia ad ogni momento copricapo assumendo sempre un differente aspetto ».

Così il viaggiatore che arriva a Santiago ha appagato l'ansia di fede e di esperienza umana. I suoi occhi si sono riempiti d'arte, di cultura e di ricordi. Non è difficile che, affascinato dalla musica dell' organo o dal salmodiare leggero dei canonici, veda la figura di Don Gaiferos crollare, sfinito e con i piedi sanguinanti davanti all'Apostolo, felice di morirgli davanti.

P. J. LAVADO PARADINAS

(Traduzione di Wanda De Luca)

IL SANTO

S. Giacomo Maggiore, l'apostolo che cristianizzò la Galizia, fratello di S. Giovanni Evangelista e figlio del pescatore Zebedeo, fu uno dei discepoli prediletti da Gesù.

Presente alla resurrezione della figlia di Giairo, S. Giacomo interroga Gesù sulla fine del mondo, assiste all'attesa del Getsemani, è nominato col fratello negli Atti degli Apostoli. Fu messo a morte, per spada, da Erode Agrippa nel 44 d.C.

Cervantes in Italia

Il porto di Genova in una stampa dell'epoca. In basso, Miguel de Cervantes

di Marina Delli Colli

MIGUEL de Cervantes Saavedra visse in un'epoca particolarmente felice per la letteratura spagnola. Nel 1500 infatti la corrente rinascimentale era penetrata nella penisola Iberica ed aveva immesso una linfa nuova e vitale nei costumi, nelle lettere, nelle arti.
Cervantes nacque quando il terreno era già pronto, quando la lingua e i diversi generi letterari avevano raggiunto la massima possibilità di espressione e si erano arricchiti di nuovi, preziosi elementi. L'Italia, in quell'epoca maestra di civiltà, era più che mai l'attrazione dominante dei poeti spagnoli. Cervantes ne subì il fascino come gli altri e sognò, fin dalla prima giovinezza, un viaggio in Italia. Viaggio che riuscì ad effettuare nel 1568. In Italia Cervantes rimase, salvo qualche interruzione (nel 1571 partecipò alla battaglia di Lepanto), fino al 1575, anno in cui si imbarcò, a Napoli, sulla nave Sol per far ritorno in patria, dove giunse nel 1580 dopo ben 5 anni di prigionia in Algeri.

Corrono diverse versioni sul come e sul perché Cervantes venne in Italia. Secondo il Navarrete, Cervantes sarebbe venuto in Italia al seguito del cardinale Giulio Acquaviva che nel 1568 si trovava a Madrid in missione speciale presso Filippo II. Nella dedica ad Ascanio Colonna che precede il testo della Galatea si legge: « ...Juntando a esto el efecto de reverencia que hallon en mi ànimo las cosas que oì muchas veces decir de V.S. Ilùstrìssima al cardenal de Acquaviva, siendo yo su camarero en Roma... ».
Secondo Jeronimo Moran invece, nuovi documenti scoperti negli archivi di Simancas darebbero una versione completamente diversa da quella che lascia supporre la dedica di Cervantes. Dai documenti risulta infatti che proprio nel 1568 Cervantes avrebbe dovuto fuggire dalla Spagna per sottrarsi alla punizione che un suo duello con Antonio de Segura gli avrebbe fatto infliggere da Filippo II. Bisogna ricordare che a quei tempi in Spagna chi faceva abuso delle armi era punito con il taglio della mano destra.
Comunque la divergenza non consiste nel fatto che si possa mettere in dubbio il viaggio di Cervantes in Italia, ma nel fatto che nessun documento prova che Cervantes sia giunto in Italia al seguito del cardinal Acquaviva.
Luis Astrana Marìn sostiene che Cervantes non partì dalla Spagna con il cardinale, ma entrò al suo servizio a Roma.
Valbuena Prat afferma che, secondo i documenti, Cervantes fu soldato in Italia nel 1568, ma afferma anche che, nello stesso tempo, al seguito di Acquaviva, visitò Roma, Milano, Palermo, Venezia, Parma e Ferrara.
La cosa più probabile è che fino alla fine del 1568 Cervantes sia rimasto al servizio del cardinale, passando poi a far parte delle truppe spagnole di Marcantonio Colonna, al comando di Diego de Urbina.
Sia come sia, è certo che Cervantes effettuò i suoi viaggi in Italia sia come cameriere che come soldato, e le impressioni che riportò sono molto interessanti dal punto di vista sentimentale come da quello autobiografico e letterario.
Sappiamo che giunse a Napoli il 26 ottobre 1572 e vi rimase fino al 1573; andò quindi a Palermo seguendo Giovanni d'Austria nell'impresa di Tunisi e poi in Sardegna con Lope de Figueroa.
Nel febbraio-marzo del 1573 era di nuovo a Napoli, si recò quindi a Genova e tornò a Napoli il 20 agosto dello stesso anno con il Figueroa.
Da Napoli ritornò a Palermo e poi di nuovo a Napoli dove rimase definitivamente fino al 20 settembre 1575, anno in cui s'imbarcò per la Spagna e fu fatto prigioniero dai corsari.
Viene spontaneo chiedersi se du-

rante il suo soggiorno in Italia Cervantes ebbe rapporti diretti con gli scrittori italiani dell'epoca.
Né come cameriere del cardinale Acquaviva, né come soldato semplice qual era, può aver avuto occasione di proficui contatti con gli ambienti culturali della penisola, del resto, se tali contatti vi fossero stati, egli non avrebbe certo mancato di lasciarne notizia in qualche parte della sua opera.
Sappiamo, e l'abbiamo già detto, che Cervantes arrivò in Italia alla fine del 1568, partendo probabilmente da Barcellona che in quell'epoca era il porto da cui salpavano le navi dirette in Italia.
Genova sarà stata probabilmente la prima città italiana che Cervantes vide, e a Genova egli ritornò nel 1574, come soldato, per sedare i moti che vi erano scoppiati. E' certo che ne ricevette un'impressione molto viva sia la prima che la seconda volta.
In una delle «Novelas Ejemplares», « El Licenciado Vidriera », la descrive come una « ciudad bellísima y hermosa, que tiene las casas engastadas, come diamante en oro »; nel quinto libro della Galatea parla ancora « de la hermosa ribera de Gènova, llena de adornados jardines, blancas casas y relumbrantes chapitelis, que heridos de los rayos del sol, reverbaran con tan encendidos rayos, que apena dejan mirarse ».
Ma proviamo adesso a seguire Tomàs Rodaja, protagonista di « El Licenciado Vidriera » nel suo viaggio lungo la penisola.
Anche Tomàs, come Cervantes, sbarca a Genova e le sue prime tappe sono Lucca « ciudad pequena, hermosa y libre » e quindi Firenze, città che gli piace « en extremo, osì por su agradable asiento como por su limpieza, suntuosos edificios, fresco rio y apacibles calles ».
Da Firenze Tomàs Rodaja scende poi verso Roma.
L'arrivo a Roma dei personaggi di Cervantes è sempre soffuso di poesia e di intensa emozione, sia che arrivino «a la santa ciudad de Roma» in veste di pellegrini, sia che vi giungano, come qualsiasi visitatori, attratti dalla sua fama.
Cervantes amò molto Roma («cielo de la tierra») e in particolare amò le sue chiese, prime fra tutte S. Paolo che definì «iglesia y templo magnìfico y casi el mayor de la Europa».
Ma tutta la città suscitava in Cervantes profonde emozioni, emozioni di carattere estetico e religioso. I templi e le vestigia della cristianità con le rovine che ricordano ad ogni passo il martirio dei primi cristiani, provocano in Cervantes una sincera emozione religiosa sebbene la esagerata esibizione di dogmatismo, di catechismo, di ossequienza ai dettami della chiesa, finisca poi per venirgli a noia.
Ma un'altra città, dopo Roma e più di Roma, fu amata da Cervantes: Napoli. «La gran ciudad de Napoles», «Napoles la bella» è sempre presente nel suo animo e resta la sua ultima aspirazione inappagata. Nel «Viaje del Parnaso», ad esempio, Napoli viene ricordata con vera emozione lirica. Il Viaje appartiene all'ultimo periodo della produzione cervantina poiché sembra essere stato scritto nel 1613, quando Cervantes, vecchio e povero, trascorreva i suoi giorni nell'amarezza per l'incomprensione dei contemporanei. Fu in quel periodo che risorse nell'ormai stanco scrittore la mai sopita vocazione poetica della gioventù.
Il Parnaso e Napoli sono le due mete che la vecchiaia del Cervantes sognava. La nascita effettiva del poema fu dovuta al dolore di vedersi scartato dalla lista dei poeti che dovevano formare il seguito di don Pedro Fernàndez de Castro nominato vicerè di Napoli.
Che Cervantes abbia scelto proprio Napoli come sua città ideale è in fondo comprensibile anche per il fatto che in quel tempo, cioè intorno al 1610, fu fondata dal marchese di Villa, Giambattista Manso, l'Accademia degli Oziosi, che riuniva i letterati delle due nazioni, italiani e spagnoli, e promuoveva gli scambi tra le due letterature. Napoli dunque, e dopo Napoli il viaggio di Cervantes si conclude in Sicilia. Tomàs Rodaja infatti, come ultima tappa, si dirige verso l'isola, «de Palermo le pareciò bien el asiento y belleza, y de Messina, el puerto, y de toda la isola, l'abundancia».
Il viaggio di Tomàs è terminato e così quello del suo autore.
In fondo l'Italia rappresenta per Cervantes la meta di tutte le sue aspirazioni materiali e morali. Nel «Persiles», opera che forse più delle altre racchiude il sottofondo di tutta la creazione cervantina, le città italiane vengono man mano alla ribalta con le loro caratteristiche e i loro meriti, sempre visti con ammirazione e nostalgia. Firenze «fulcro spirituale della rinascita»; Ferrara; Bologna dove rimase «admirado de los estudios de aquella insigne universidad» e dove colloca la novella «La señora Cornelia»; Roma; Urbino che gli richiamava alla mente Raffaello e Michelangelo; Napoli; Lucca; Palermo; Messina; Milazzo dove ambienta «El amante Liberal».
Tutta l'Italia sfila dunque davanti agli occhi di Cervantes. I suoi ricordi geografici e la sua indiscutibile conoscenza della cultura italiana affiorano infatti ogni qual volta se ne presenti l'occasione.
E forse, si può anche affermare che senza il soggiorno in Italia, senza il bagaglio di sensazioni, esperienze, ricordi accumulato in Italia, senza l'humus respirato nella penisola, forse il Quijote non sarebbe stato mai scritto, forse Miguel de Cervantes non sarebbe mai diventato uno dei pilastri della letteratura spagnola e mondiale di tutti i tempi.

Stendhal in Italia

A SUD-OVEST e a nord di Grenoble si innalzano due massicci molto diversi, la Chartreuse e il Vercors. Quello più a sud, formato da tre strette, irte fasce calcaree, dà luogo ad una muraglia ininterrotta che termina con i monti del Diois, in piena Provenza. Qui, in questo paese ricco di inattesi contrasti — cielo azzurro e vento glaciale, sole ardente e gelide ombre — nacque, il 23 gennaio 1783, Henri Beyle, destinato a diventare famoso con lo pseudonimo di Stendhal.
Stendhal è scrittore di tutti i tempi, di tutte le epoche. La sua personalità è così ricca, così complessa, che ogni generazione può scoprire in lui un aspetto nuovo e particolare che corrisponde alla propria aspettativa e alle proprie esigenze.
Benedetto Croce si chiedeva da dove venisse il fascino che emana dai romanzi di Stendhal « dei quali, letti una volta, è impossibile togliersi di mente caratteri, azioni, parole che ritornano insistenti e inducono a fantasticare e a meditare ». Probabilmente è un fascino che nasce dalla fusione dello spirito settecentesco, illuminista, con lo spirito romantico, dalla rappresentazione di « quel tanto di inaspettato che è proprio della vita realmente vissuta », dall'energia, dalla passionalità che traspare in ogni frase, ogni riga. « Stendhal — scrive sempre Croce — amò moltissimo l'Italia e non l'Italia del rinascimento o dei moti carbonari ma quella del suo sogno o piuttosto amò il suo sogno in veste d'Italia ».

Henri Beyle, in arte Stendhal, grande ammiratore dell'Italia

L'amò talmente da considerarsi lui stesso un italiano.
La prima volta che Stendhal mette piede in Italia è nel 1800, al seguito dell'armata napoleonica, la prima città che visita è Ivrea. C'era un teatro ad Ivrea e quella sera, il 7 di maggio, davano il "Matrimonio segreto" di Cimarosa. Stendhal decide di andare allo spettacolo. E come sempre, quando prova un'emozione troppo forte, questa distrugge il ricordo di tutti i particolari concreti che l'accompagnano. In seguito infatti non rammenterà più niente di quella serata se non la sensazione di una felicità "divina".
E' in quel preciso istante che nasce la vocazione italiana di Stendhal e con tale forza che niente doveva più distruggerla. « Vivere in Italia e ascoltare questa musica divenne la base di tutti i miei pensieri » — afferma egli stesso. Da questo momento Henri Beyle si impegna a seguire una strada che non lascerà mai più. E Milano, dove sta per giungere, diventerà la sede materiale di questo ideale. "Errico Beyle — milanese —" vi resterà fedele sino alla morte. A Milano egli si sentirà sempre circondato, penetrato, da un'atmosfera di felicità ineffabile. A Milano Stendhal guarda, scopre, respira la gioia. Tutto è così diverso dalla sua "ripugnante e odiosa" città natale dove sono belle soltanto le montagne. Ma quelle che si vedono da Milano lo sono ancora di più. Se ne ricorderà infatti ne la "Chartreuse de Parme". Fabrizio, dall'alto della torre Farnese, contemplerà incantato le catene coperte di neve delle Alpi: « Il suo occhio estasiato scorgeva distintamente a una a una le cime dell'immensa muraglia. Quelle cime coperte di neve, anche nel mese di agosto, danno nel ricordo una certa frescura in mezzo a quelle ardenti campagne ».
A Milano lo colpisce moltissimo anche l'architettura, il grandioso opposto al misero, la grazia alla bruttezza, la ricchezza alla povertà.
Quando, trentasei anni dopo, Stendhal rivivrà, durante il suo triste consolato a Civitavecchia, questo primo soggiorno a Milano, i ricordi riaffioreranno con tale impeto da rendere incoerente il suo racconto. « Ecco che già dimentico l'ortografia come mi capita nei grandi slanci di passione, che partito prendere, come dipingere quella felicità folle? ».
Milano diventa dunque il sinonimo del suo ideale di bellezza e, quasi a rendere il tutto perfetto, questo ideale prenderà corpo nelle sembianze di una donna: Angela

Pietragrua. Angela era l'amante di un suo amico, Louis Joinville. Moglie di un piccolo e oscuro funzionario milanese, aveva 23 anni, un anno meno dell'età che Stendhal attribuiva alla sua eroina favorita, Bradamante. Ne aveva il fuoco, i modi impetuosi, la bellezza seducente. Il giovane grenoblese se ne innamora immediatamente. Egli la contempla, l'adora, sempre in silenzio. Angela del resto aveva troppi spasimanti per occuparsi di questo giovincello muto e malinconico. E forse è meglio che le cose siano andate così: la mancata conquista ha permesso infatti a Stendhal di dare per anni un alimento inesauribile alla propria fantasia.

Poi, il 23 settembre del 1800, Stendhal ottiene la nomina di sottotenente ed è costretto a lasciare Milano. In confronto alla sfavillante capitale della Lombardia, i graziosi villaggi dove è di guarnigione gli sembrano meschini, anche le città di Cremona e di Bergamo non riescono a interessarlo. Allo stesso modo non hanno per lui alcuno interesse la vita di guarnigione, le corvées, i dialoghi con i colleghi. Nel dicembre del 1801 ottiene infine un congedo di canvalescenza e dopo due anni di assenza, lascia l'Italia e ritorna a Grenoble.

In Italia ritornerà soltanto dieci anni dopo, nel 1811. « Andiamo in Italia — scrive — per studiare il carattere italiano, conoscere gli uomini di questa nazione, e, all'occasione, completare, estendere, verificare ciò che crediamo di sapere dell'uomo in generale ».

Appena messo piede a Milano, l'ondata dei ricordi, delle emozioni lo sommerge. « Ho il cuore gonfio — scrive l'8 settembre, il giorno dopo il suo arrivo — ieri sera e oggi ho provato sensazioni piene di delizia. Sto per piangere... ». Egli si rivede com'era nel 1800 in quelle stesse strade, perduto in quella città immensa, brulicante di soldati impennacchiati e di donne meravigliose, solo con i suoi sogni e le sue illusioni. « Com'ero allora, così mi ritrovo oggi! » si ripete passeggiando per le strade.

E a Milano rivede Angela, di 11 anni più vecchia, ma sempre splendida. Finalmente è l'amore. Ma ben presto Henri è costretto a proseguire il suo "giro" per l'Italia: Bologna, Firenze, Napoli, Roma, Ancona, un viaggio che tenta di portare a termine nel minor tempo possibile per ritornare subito dalla sua Angela. « Durante il viaggio di ritorno da Roma a Foligno, sul far della notte, immaginavo il dialogo del nostro primo incontro. Le dicevo cose tanto dolci e belle che mi venivano le lacrime agli occhi ».

Ma Angela, ahimé, ha troppi adoratori, il viaggio è durato solo un mese, ma un mese le è bastato per dimenticare Henri. Stendhal, disperato, lascia immediatamente l'Italia. Ritorna due anni dopo, nel settembre del 1813, e scrive alla sorella « Sono felice, ho rivisto gli amici teneramente amati, sono al riparo da tutti i pericoli ». "Gli amici" sono naturalmente Angela. L'amore ricomincia o meglio continua perché per lui non si è mai interrotto ma la situazione politica va di giorno in giorno peggiorando. Nonostante i successi riportati da Napoleone in Germania, le truppe delle nazioni alleate accentuavano la loro pressione e minacciavano le frontiere del regno d'Italia. Henri è costretto a ritornare a Grenoble.

E dobbiamo aspettare la caduta di Napoleone, nel 1814, per rivedere Stendhal a Milano. Risiederà infatti nella città fino al giugno 1821 e questo soggiorno, che ha profondamente segnato la sua vita, e da lui definito "la fleur de ma vie", è stato sufficientemente lungo perché egli si consideri ormai milanese d'adozione. Finalmente abita nella sua cara Italia, nella sua città prediletta, vive in mezzo a quella società di cui amava tanto la naturalezza e l'energia, eppure, nonostante tutto questo, la prima parte di questo soggiorno rimane uno dei periodi più neri di tutta la sua vita. Le ragioni non mancano. Innanzitutto le eterne preoccupazioni economiche e poi Angela, ancora e sempre Angela. La relazione si trascina stancamente, tra scenate di gelosia e improvvise riappacificazioni ma il suo destino è ormai segnato. "L'amore è morto" scrive finalmente Stendhal nel dicembre del 1815, stanco dei continui tradimenti, della perenne incomprensione di lei. Ma Henri non la dimenticherà mai e Angela rivivrà infatti, con i lineamenti della duchessa di Sanseverina, ne la "Chartreuse de Parme".

Intanto inizia a scrivere "Rome, Naples et Florence en 1817" e sul frontespizio del libro appare per la prima volta quello pseudonimo, suggeritogli da una piccola città della Sassonia, destinato a diventare celebre: signor de Stendhal.

"Rome, Naples et Florence en 1817" si presenta come un diario di viaggio ed è in effetti il diario del "giro" che Beyle aveva fatto nella penisola nel 1811. Vi si trovano impressioni di viaggio, osservazioni sui monumenti, sui musei, sui teatri, incontri, aneddoti e soprattutto amore, amore per l'Italia e per gli italiani. « E' un libro — scriveva Goethe — che attira, respinge, fa perdere la pazienza, ma da cui è difficile separarsi, che si rilegge sempre con nuovo piacere e di cui vien voglia di imparare a memoria dei pezzi ».

Nel 1821 Stendhal ritorna infine a Parigi, dove resta per circa dieci anni. Questo lungo soggiorno è però interrotto da numerosi viaggi, tra cui un viaggio in Italia, nel 1827. La nostalgia per l'Italia e per Milano continua a perseguitarlo: « Giunsi a pensare a Milano per cinque o sei ore di seguito, ma il risveglio era ancora amaro per me. Qualche volta me ne rimanevo a letto fino a mezzogiorno a rimuginare i miei pensieri ».

E finalmente, nel 1830, ritorna in Italia come console, ma quasi per un capriccioso ed imprevedibile destino questa Italia che aveva tanto amata, che aveva incarnato il suo ideale di felicità perfetta, questa Italia in cui aveva sempre sognato di abitare, si trasforma per lui in un soffocante esilio.

La sede cui viene destinato è Trieste: « Veduta strana — annota — cielo nel mare, ad una immensa profondità, a destra, luci. E' Trieste... ». L'impressione è favorevole ma fugace. Trieste in fondo non gli piace affatto, assomiglia troppo ad una città dell'Europa centrale, vi si parla tedesco, Henry Beyle non ritrova niente in lei della sua Italia. Riesce infine, dopo molta fatica, ad ottenere il trasferimento e questa volta la nuova sede è Civitavecchia. Di male in peggio. Fuggito da Grenoble che egli definiva "un buco adatto a far da letamaio" ora si ritrova in un posto assai simile — nonostante "la vicinanza del mare e il sole infuocato" — alla sua città natale. « Dovrò vivere e morire così, su questa costa solitaria? Lo temo. In questo caso, morrò completamente inebetito per la noia, io amo il bello, il raro... ». A Civitavecchia, eccettuati tre anni di congedo, rimane fino al 1841.

Ma ormai Stendhal ha superato i cinquant'anni, è molto malato di gotta, è stanco. La molla si è rotta, si direbbe che la sfrenata attività intellettuale e fisica svolta per tutta la vita, lo abbia ormai svuotato di ogni energia. Anche l'Italia sembra non contare più nulla per lui. Eppure questo amore non si spense mai, neppure nel triste periodo di Civitavecchia. Anzi Stendhal stesso volle che superasse addirittura la sua morte e restasse vivo nei secoli. Quando infatti, il 23 marzo 1842, cadde fulminato da un attacco apoplettico, aveva già pronta l'epigrafe per la sua tomba. E su tale epigrafe era scritto: "Errico Beyle — milanese — visse, scrisse, amò. Quest'anima adorava Cimarosa, Mozart e Shakespeare".

Oggi, Henry Beyle, signor de Stendhal, riposa a Parigi, nel cimitero di Montmartre. Riposa in un luogo tranquillo e luminoso, all'ombra di alti alberi, lontano dal rumore e dalla confusione.

Ma anche se è lontano, ormai per sempre, dalla terra dei suoi sogni, i suoi libri e le parole scolpite sulla lapide, testimonieranno in eterno l'amore che questo grande artista nutrì, in ogni attimo della sua vita, per la sua "dolce Italia, affascinante paese di poeti".

MARINA DELLI COLLI

AL DI LA' DELLE POLEMICHE

L'immagine dell'Immaginifico

Dopo anni di polemiche si va definitivamente affermando un riassetto critico dell'opera del D'Annunzio poeta e letterato e della figura storica del "poeta-soldato".

Un'immagine insolita del Gabriele D'Annunzio privato. Nella foto in basso, il poeta nella veste più "ufficiale".

CADUTO il fascismo, la casa natale di D'Annunzio a Pescara fu saccheggiata. I mobili e gli arredi furono rubati o distrutti. La furia vandalica s'accanì contro tutte le testimonianze, le fotografie, i ricordi. Un getto d'inchiostro nero coprì un affresco di gusto provinciale figurante quattro rondini, ognuna delle quali recava nel becco un cartiglio con il nome delle prime composizioni poetiche del precoce giovinetto. Perfino una tartaruga fu sbattuta ripetutamente contro il muro e uccisa, perché, secondo la tradizione, era la tartaruga con la quale si era trastullato Gabriele da bambino.

Sorte migliore toccò alla villa di Cargnacco, sul lago di Garda, che D'Annunzio, con costosi lavori d'architettura, aveva voluto trasformare nel proprio mausoleo e nel Vittoriale degli italiani. Un cordone di poliziotti tenne lontano eventuali malintenzionati. Dopo tutto, si trattava di un monumento nazionale. Il crollo del mito del « poeta-soldato » non mancò d'impensierire gli albergatori locali. L'affluenza dei turisti in visita al Vittoriale, già molto ridotta a causa della guerra, sarebbe finita per sempre? Una sciantosa, senza scritture, che si era specializzata nella parte di « amante di D'Annunzio » e, girellando da un albergo all'altro, svelava, agli ignari turisti, presunti segreti d'alcova, fu rimpatriata col foglio di via.

Era finita un'epoca. Ma le baruffe gardesane erano trascurabile cosa in confronto alle accuse e alle contumelie che, nel clima rovente del luglio 1943, si levavano contro il cantore delle Laudi. *Egli* aveva chiuso la sua giornata terrena da più di cinque anni. Quello che s'intentava era dunque un processo alla memoria e il fantasma del poeta veniva portato sul banco degli imputati, quasi che della rovina del Paese egli fosse responsabile alla pari dei ministri, dei generali, dei gerarchi che avevano ruotato attorno al Duce. Il capo d'accusa era, per così dire, impalpabile. Tendeva ad attribuire a D'Annunzio la paternità morale del fascismo.

Dal 1915 al 1920, il poeta è sempre in primo piano. Panegirista della guerra, compie imprese temerarie. Occupa la città di Fiume. Più dell'amore di patria, lo spingono il demone dell'avventura, l'esibizionismo e la sete di gloria. Ma nel 1920, la parentesi eroica è conclusa. E l'aggancio col fascismo dov'è? Due storici, Michael A. Ledeen e, ancor più compiutamente, Renzo De Felice hanno dimostrato come l'accusa non tenga. Tra le altre prove, c'è il carteggio tra Mussolini e D'Annunzio. Nell'imminenza della marcia su Roma, Mussolini, che ha intuito l'animo ostile del poeta, giunge a supplicarlo « di non mettersi contro questa meravigliosa gioventù ». Nelle successive vicende che innalzarono il fondatore dei fasci sulla poltrona di capo del Governo, D'Annunzio (sempre ostile e incredulo, ma tagliato fuori da ogni possibilità d'azione) non influì né poco, né punto. Relegatosi nella dorata clausura del Vittoriale, mantenne un'ambigua e aristocratica neutralità, non esente da velleità frondiste. Certo, gli possono essere addebitate alcune pagine del *Libro Segreto* e quelle del *Teneo te, Africa*, elogiative del regime e delle sue conquiste. Ma significherebbe non tener conto della situazione italiana negli Anni Trenta e del consenso che il fascismo allora incontrava. Seppure piegò la penna alle esigenze propagandistiche del momento, il poeta si astenne dai servili tributi, dalle manifestazioni di piaggeria, dalle smaccate e deliranti adulazioni di tanti letterati, artisti, uomini di cultura, professori universitari. Al contrario, intuita la nera barbarie del nazismo, non tacque a Mussolini il suo dissenso per l'alleanza italo-tedesca, quando questa cominciò a

delinearsi con tutte le sue conseguenze. Questo dissenso, che ad alcuni studiosi pare improbabile, non viene negato nel suo recente libro da un saggista serio e documentatissimo, Federico Roncoroni. Nel settembre 1937, tornando da un viaggio in Germania, Mussolini s'incontrò nella stazione di Verona con D'Annunzio che, benché sofferente e debilitato, era voluto uscire egualmente dal Vittoriale, a bordo della torpedo nera Isotta Fraschini. Come sempre, l'accompagnava il commissario Rizzo che, oltre a proteggerlo, lo spiava e riferiva a Roma tutte le sue mosse.

Un vecchietto calvo e quasi orbo

Nella stazione addobbata a festa, il colloquio con Mussolini fu breve. Il dittatore, all'apice della gloria, ripartì accigliato. Non aveva voglia di ascoltare i consigli del poco autorevole interlocutore, ridotto ormai un vecchietto calvo, quasi orbo, tremulo. Le cose andarono per tutt'altra strada. Cinque mesi dopo, Hitler, che aveva deciso l'annessione dell'Austria, dava inizio al suo gioco cinico e sleale. La propaganda fascista era nell'imbarazzo. Mussolini, fino a poco tempo prima, si era atteggiato a garante della piccola repubblica. La sera del 1° marzo 1938, un comunicato Stefani portò la notizia della morte di D'Annunzio. Ai giornali italiani non parve vero di sbatterla in prima pagina e d'insistere nei giorni successivi nel solfeggio di un lungo « De profundis » che consentiva di relegare in sottordine le notizie della tragedia che si consumava nel cuore d'Europa, preludio alla guerra. Così D'Annunzio, morendo, veniva strumentalizzato, ancora una volta, dalla propaganda del regime.

Le polemiche, che all'indomani del 25 luglio investirono il poeta abruzzese, non risparmiarono l'opera letteraria di lui. Si disse che era stata sopravalutata e gonfiata sull'onda delle imprese militari, delle glorie d'oltremare, delle odi navali, dell'irredentismo, del bellicismo, della retorica patriottarda. Discorsi a vanvera. Il giudizio del Croce, sostanzialmente avverso al D'Annunzio, aveva rintoccato alto e solenne e non era rimasto senza seguito. In un saggio del 1935, il filosofo di Pescasseroli aveva insistito sulla mancanza di svolgimento dell'arte dannunziana, condannando perciò come ripetitiva tutta l'opera posteriore ad *Alcione*. Anche la critica letteraria meno vicina al magistero crociano si era andata orientando verso una selezione abbastanza restrittiva, spartendo, nella vasta produzione del poeta abruzzese, le pagine buone da quelle cattive, il grano dal loglio, il vero dal falso, i gioielli autentici dalla bigiotteria. Documento fondamentale di questo indirizzo resta il numero speciale della rivista *Letteratura* pubblicato nel 1939 (dunque, in pieno fascismo), ricorrendo il primo anniversario della morte del D'Annunzio. Una nutrita silloge dalla quale, pur nella diversità delle impostazioni e degli accenti, è possibile ricavare l'indirizzo prevalente. I vertici dell'espressione artistica dannunziana sono individuati in *Alcione* (1904) e in altre opere che vanno dalla *Contemplazione della morte* (1912) e dalla *Leda senza cigno* (1913) alla *Licenza* (1916), al *Notturno* (1921), alle *Faville del Maglio* (1924-1928) e alle *Cento e cento e cento e cento pagine del Libro segreto* (1935).

Questa ampia depurazione è stata in certo senso il fulcro, occulto o palese, del dibattito che è venuto svolgendosi dal dopoguerra ad oggi, tenuto vivo dalle ristampe dei libri del poeta, da nuovi apporti critici e storici, dalla trasposizione cinematografica del *Piacere* e dell'*Innocente* (registi rispettivamente Marco Vicario e Luchino Visconti) e da altre occasioni estrinseche. Così nel 1963, ricorrendo il centenario della nascita del D'Annunzio, i ferri delle polemiche tornarono a scaldarsi. Una parte della critica volle restringere ancor più il margine di validità artistica dell'« Immaginifico ». Su questa scia, si mise anche una pattuglia di scrittori capitanata da Pasolini e Moravia. Sebbene debole e frammentario, il D'Annunzio è poeta e « la sua euforia, la sua follia erotica, la sua furia salottiera e madrigalesca sono una garanzia di qualche traccia d'ispirazione poetica », disse Pasolini. No, non può essere ritenuto un poeta o un romanziere, perché come poeta « ha poche cosa da dire » e « come romanziere, i suoi personaggi sono sempre falsi, sommari e volgari », sentenziò Alberto Moravia. Però nel 1939, Moravia Alberto nella già citata rivista *Letteratura* era di ben altro avviso. Dalla lettura delle *Laudi* aveva tratto la certezza « che D'Annunzio è stato il nostro ultimo poeta vero; dopo di lui la poesia si è fatta volta a volta ironica, crepuscolare, colta, ermetica, balbettante; ma non ha più cantato ». Un così radicale voltafaccia sarà frutto di accurate riletture o di opportunismo? Ed è più sincero il Moravia del 1939 o quello del 1963? Lasciamo andare.

Il Superuomo

In questi ultimi anni, con l'avvicendarsi delle generazioni e con l'evolversi dei gusti, si è venuto delineando un riassetto critico che, oltre alle *Laudi* e alle prose « notturne », intende riabilitare romanzi come *Il piacere, Il trionfo della morte, Il fuoco, Forse che sì, forse che no*. Essi presentano « una grande ricchezza di motivi narrativi ed ideologici e una linea efficace e moderna di rappresentazione » (G. Bàrberi Squarotti). E il teatro? Le valutazioni sono controverse, ma alcuni limiti sono difficilmente superabili. Le opere drammatiche del D'Annunzio hanno scioltezza, varietà di linguaggio e grande pompa esteriore. Perfetta è la ricostruzione storica dell'ambiente, degli usi e dei costumi. Ma mancano l'azione, l'unità concettuale, l'intima « vis tragica ». E' di questi giorni la notizia che Arnaldo Ninchi sta preparando con la sua Compagnia l'allestimento di *Più che l'amore*. Nel 1906, quando fu presentata per la prima volta a Roma, l'opera cadde clamorosamente.

Dimentichiamo l'ideologia del Superuomo che tanto nocque al poeta. Dimentichiamo il D'Annunzio simbolo politico, dimentichiamo il guerriero, l'aviatore e il motonauta. E infine non confondiamo il giudizio sulla vita privata (non fu esemplare, ma nemmeno quella di altri artisti lo fu) con il giudizio sull'opera.

Vi sono molte pagine in versi e in prosa dove la voce di D'Annunzio è pura. Torniamo a quelle.

MARCELLO BUZZOLI

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%

LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO

11 grandi volumi

circa 5.000 pagine
oltre 160.000 voci
10.000 illustrazioni in nero e a colori

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 320.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire 160.000

(con un abbuono speciale del 50%)

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 36 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 160.000 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 Cassiodoro Mesi, 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 dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 160.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate mensili;
☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 150.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma _____
Cognome _____ Nome _____
Matricola F. S. n. _____ Città _____ Cap. _____

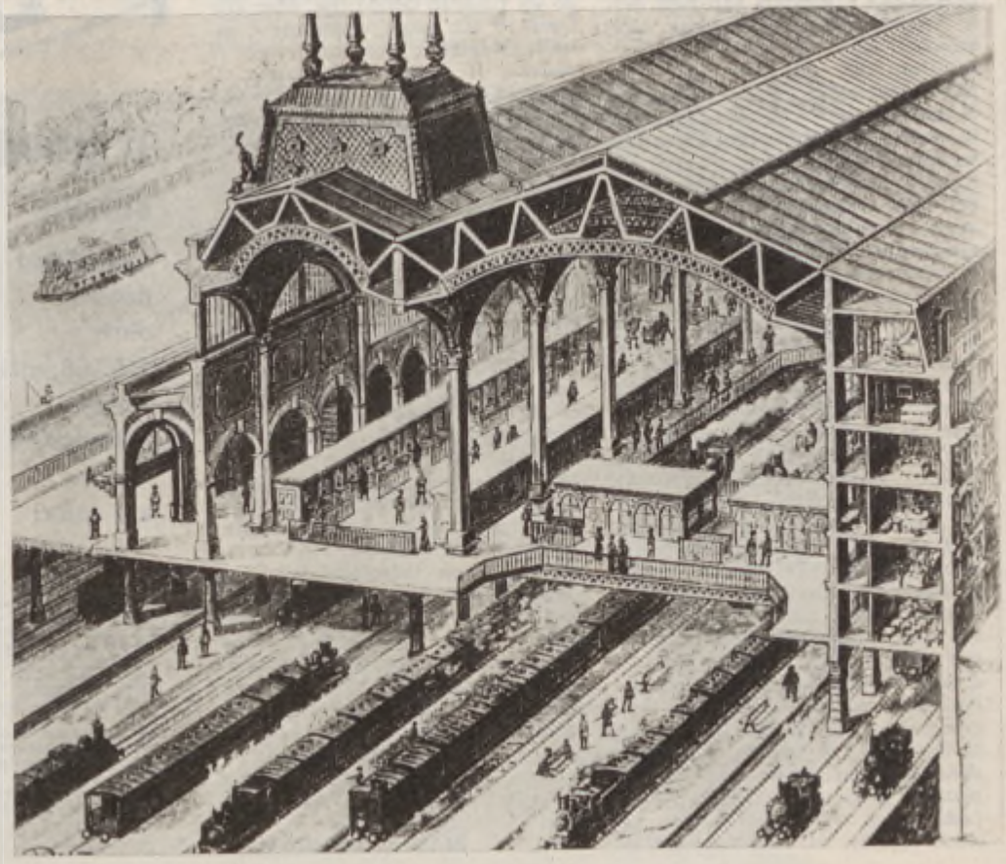
Una panoramica del Centro Pompidou

LA STAZIONE

Quattordici variazioni sul tema

HA CHIUSO recentemente i battenti a Parigi, dopo quattro mesi di apertura, una sensazionale ed ambiziosa esposizione su un secolo e mezzo di stazioni ferroviarie intitolata "Le temps des gares".
Promotore e realizzatore dell'esposizione, secondo una linea di tendenza sensibile al recupero di ogni forma d'arte dimenticata, è stato il "Centre de Création Industrielle", organismo dipartimentale operante all'interno del "Centre National d'Art et de Culture G. Pompidou" che può ormai considerarsi, a buon diritto, la più grande "machine à penser" della cultura contemporanea.
Ultimata da appena due anni la "machine" ha superato magistralmente il periodo di rodaggio iniziale e ormai lavora a pieno ritmo per fornire informazioni aggiornate e nuove esperienze culturali ai suoi numerosi utilizzatori.
Ogni giorno infatti una folla divertita, dell'ordine di 20/25.000 persone, attratta dall'immagine di questo singolare e variopinto oggetto meccanico, approdato dallo spazio sul tessuto urbano più antico e popolare di Parigi, si lascia coinvolgere dall'avventura culturale della sua esplorazione.
Un uso così massiccio e non ancora chiaramente motivato oltre ad aver messo a dura prova i sistemi di distribuzione interna, componente nevralgica di questo imponente utensile architettonico da un milione di metri cubi, ha denunciato palesemente l'esigenza di una ulteriore messa a punto, dei contenuti espositivi e dei sistemi più idonei per la loro comunicazione.
Quanto al contenitore, la "raffineria" come lo definiscono con disprezzo i detrattori più polemici, ormai emerge dal panorama urbano parigino come il pezzo architettonico più significativo realizzato dopo il fatidico e lontano 1889, tanto di costruzione della Tour Eiffel con la quale sembra, almeno finora, condividere lo stesso travagliato destino.
La popolazione parigina lo ha dunque accettato e se ne è appropriata immediatamente valutandolo giustamente per quello che è e vuol essere, uno strumento di lavoro insostituibile per prendere da attori coscienza della cultura del proprio tempo. Una cultura ovviamente non più organizzata, dal punto di vista museografico, secondo la consueta catalogazione per generi formalmente separati, senza interazione tra i rispettivi ambiti di esistenza, ma secondo un modello di totale e libera integrazione.
Un siffatto programma culturale costituisce la chiave per capire il clima nel quale è nata questa clamorosa riscoperta delle stazioni ferroviarie e dell'occasione davvero unica che è stata offerta al visitatore per riflettere finalmente sulla loro storia e sul loro destino. Riscoperta che, se non altro, ha avuto il merito di introdurre una pausa nell'atteggiamento d'indifferenza e di ottusa ostilità che in questi ultimi anni si è manifestato in gran parte dall'opinione pubblica nei riguardi delle stazioni e del microcosmo davvero straordinario che rappresentano.
La ricchezza di contenuti, di simboli e di miti, realmente popolari, che intorno a questa tipologia edilizia si sono sedimentati nell'arco di un secolo e mezzo di storia costituisce, dunque, un patrimonio prezioso ancora tutto da valutare e da recuperare all'attenzione del grande pubblico e a quella stessa degli addetti ai lavori.
Sulla moltitudine di aspetti artistici, tecnologici, sociologici e politici, noti e non, ha giocato abilmente Jean Dethier, il regista della mostra parigina, scegliendo materiali ed utilizzando sistemi di comunicazione non convenzionali facilitato in questo dall'enorme potenzialità e flessibilità spaziale consentita dal particolare organismo architettonico. Per "iniziare" il visitatore al mondo delle stazioni è stato costruito un apparato eterogeneo ed affascinante di documenti fotografici, di audiovisivi, di modelli, di oggetti, di opere d'arte, quali testimonianze recenti e passate dell'universo ferroviario inteso come un universo poetico da vivere emotivamente attraverso la moltitudine di prodotti che la immaginazione collettiva ha creato e continua a creare ispirandosi ad esso.
Tra i 14 connotati diversi intorno ai quali si articola l'esposizione, a caso citiamo quelli che a nostro avviso sono documentati con il materiale più interessante. Per cominciare la stazione viene identificata, fin dal suo apparire sulla scena, come il tema progettuale privilegiato per la sperimentazione da parte degli ingegneri e degli architetti del 19° e 20° secolo, di soluzioni tecnologiche e di linguaggio o estremamente avveniristiche o estremamente conservatrici.
In termini più propriamente urbanistici la stazione viene illustrata come un polo magnetico di notevole intensità capace di generare nel suo intorno un intricato e complesso sistema di fenomeni indotti interessanti la città ed i suoi abitanti. Basti riflettere a quel tipico brano di città che vive in stretta simbiosi con essa e che in tutto il mondo si identifica con il "quartiere della stazione", nel quale la prevalenza di funzioni legate al viaggio ed allo scambio determina la fisionomia inconfondibile dell'ambiente fisico e sociale. In termini militari e politici viene messo in luce come fin dalle origini la stazione, quale surrogato delle antiche porte della città murata, abbia rappresentato uno spazio strategico di notevole importanza e

Sotto, il grande atrio della stazione di Milano Centrale. A destra, una sezione trasversale della gare d'Orsay a Parigi, costruita nel 1897 su progetto dell'architetto Victor Laloux.



" L'empire des gares ", il quadro di Dominique Appia, scelto come copertina del catalogo

un'occasione da non perdere per visualizzare in maniera eloquente il prestigio o l'autorità del regime politico al potere. In termini sociologici viene posto in evidenza come la stazione sia da sempre rappresentata come un ambiente ideale regolato dall'ordine e dalla disciplina identificandone l'immagine ufficiale con l'orologio, la precisione, la puntualità. Anche se oggigiorno offerta liberamente all'uso di tutti costituisce, senza dubbio, l'edificio pubblico più aperto alla socialità ed alla permessività.

La stazione viene anche indicata come esempio concreto di un contesto fisico nel quale le classi sociali mescolandosi celebrano insieme riti e pratiche abituali che riflettono fedelmente l'evoluzione della società. Per finire viene lanciato un segnale di allarme per richiamare l'attenzione di tutti sul tema della stazione come spazio in pericolo da salvare sia dall'abbandono, sia dalle demolizioni indiscriminate. Perso il fascino dell'edificio avveniristico, ove si consumavano i riti ed i fasti ottimistici del progresso industriale, la stazione è decaduta oggi al ruolo di una vestigia polverosa ed ingombrante alla quale si cerca, in modo grossolano, di cambiare o peggio di aggiornare i connotati tradendone e corrompendone la memoria storica. Sono all'ordine del giorno gli interventi di "ristrutturazione" di dubbio gusto ed esito estetico che hanno contribuito ad accelerare ulteriormente il processo della sua progressiva perdita di identità. Processo che è purtroppo da tempo in atto. E' per chi scrive questa nota, infatti, tutta da dimostrare la tesi secondo la quale il futuro della stazione, "sismografo delle vibrazioni e delle convulsioni della nostra società, del suo dinamismo e del suo declino", sia incompatibile con l'eredità e con le testimonianze del passato.

E' auspicabile, per concludere, che anche priva della cornice accattivante e spettacolare del "Centre G. Pompidou" la mostra possa suscitare nella programmata sosta a Milano, presso il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica, lo stesso entusiasmo e lo stesso interesse che ha suscitato nel pubblico parigino, nonché l'eco e l'apprezzamento, che giustamente merita, nel mondo ferroviario italiano.

CESARE COLUMBA

All'insegna della fantasia

LA CONCLAMATA sostituzione del libro con l'audiovisivo e con le nuove tecnologie educative sta ormai entrando anch'essa nella sfera delle utopie del nostro tempo. Il libro ha resistito bene all'urto poderoso sferrato, intorno alla metà di questo decennio, dai teorici dell'audio e del video, come dai messaggeri di metodologie pedagogiche assertrici di una scolarità di massa senza testi. Non solo ha resistito, ha rafforzato anche le proprie posizioni.

« La prevista morte della *Galassia Gutenberg*, ipotizzata da molti, non si è realizzata. Il libro — scrive Mauro Laeng — rimane strumento non unico della comunicazione culturale ma che può scatenare una quantità di suoni, di immagini, di idee » non meno dei nuovi strumenti del comunicare. Ed è « essenzialmente certo per il nostro tempo — aggiunge R. Escarpit — che i libri rappresentano per l'uomo le sue maggiori risorse di conoscenza sperimentata ». Anche il bistrattato libro di testo — la cui presenza nella scuola era stata considerata in questi ultimi anni un arcaico retaggio — sta rinascendo e riaffermando la propria validità. « E' vero che per certe materie d'insegnamento — pensiamo alle lingue straniere, alle scienze, a certi programmi interdisciplinari — gli audiovisivi rappresentano il mezzo immediato, ma il libro offre quelle occasioni di riflessione, di analisi, di approfondimento che sono necessarie per trasformare l'informazione in cultura » (S. Valitutti).

Dilatazione del libro, dunque: in particolare del libro per ragazzi, che rappresenta oltre il 10 per cento della produzione editoriale complessiva (17.512 titoli, nel 1977, in Italia): dilatazione della Fiera internazionale di Bologna, da annoverare ormai fra le maggiori rassegne dell'editoria nel mondo. Sono stati 716 gli espositori, di cui 101 italiani, ad offrire quest'anno all'ammirazione dei visitatori il meglio della loro coloratissima produzione, disposta su un'area di oltre 13 mila mq. Ben 246 espositori e 1.000 mq in più dello scorso anno.

Il considerevole aumento delle presenze è da mettere in relazione anche con la proclamazione, da parte dell'ONU, del 1979 come Anno Internazionale del Fanciullo, evento che sollecita — o dovrebbe sollecitare — « un impegno speciale delle manifestazioni volte a focalizzare i problemi dell'infanzia, a puntualizzarne le esigenze e a mettere in evidenza quanto si cerca di fare per fronteggiare tali esigenze ».

Le molte case editrici che, in questo clima celebrativo, hanno partecipato alla Fiera per la prima volta provenivano soprattutto da Paesi già presenti in forze alla rassegna bolognese: USA, Canadà, Francia, Paesi Bassi, Belgio, Jugoslavia, Germania Occidentale, Giappone, URSS. Ma non sono mancate partecipazioni di Paesi di ben diverso « potere » editoriale: Ghana, Costa d'Avorio, Malaysia, Nigeria, Siria, Uganda. E tutte, vecchie e nuove case editrici, più o meno hanno offerto tangibile prova di essere attente al fluttuare delle tendenze, di tenere specialmente conto del ritorno rigoglioso della fantasy, di contro al rifluire dell'impegno, che negli anni precedenti si era affermato in modo vigoroso.

Il libro « utile », istruttivo, carico di nozioni svariate, che tanto piace all'adulto donare al bambino, sta cedendo il passo (diciamo grazie al Cielo?) al racconto, in modo particolare alla fiaba, già vilipesa dagli spiriti didattici come traviatrice dalla realtà e che invece tanto piace al bambino e tanto si confà al suo « stato di fantasia », quello stato che l'adulto non dovrebbe mai trascurare di considerare innanzi tutto.

« Fantasia, Ristoro, Evasione e Consolazione (le quattro virtù cardinali della fiaba, secondo J. R. Tolkien) stanno riprendendo i loro diritti — annota F. Lazzarato — e se dietro questo ritorno c'è senza dubbio una moda culturale non priva di tentazioni irrazionali e spiritualiste, è anche vero che le storie costruite secondo i ritmi, le progressioni e le strutture dell'intreccio fiabesco rispondono realmente alle esigenze profonde del bambino ».

Nelle preferenze dei ragazzi d'oggi, attentamente osservate e secondate, come è naturale, dall'editoria, è dunque da porre al posto d'onore la fantasia: cioè romanzi e racconti, ivi comprese fiabe e favole, sia moderne che tradizionali, e leggende. Vengono al secondo posto i libri di avture e i gialli. Seguono con un buon distacco le opere di scienza e di varia cultura. Quindi i libri di viaggi, la religione — che sta conoscendo anch'essa il suo revival —, la storia e le biografie, le arti e il teatro, lo sport e i giochi, le enciclopedie.

L'Anno Internazionale del Fanciullo, a Bologna, è stato celebrato in primo luogo — e ben si capisce — con la gran girandola di libri creati per l'infanzia, ma particolarmente con la collaterale mostra del « Manifesto dell'Anno » e la premiazione di un poster, opera del giapponese Yutaka Sugita, che si è ispirato « alle idee di libertà e di volo dell'immaginazione che sono congeniali al fanciullo e gli spettano di diritto ».

La Fiera ha ospitato anche incontri e convegni di notevole interesse, come il convegno sul tema « Il giornale nella scuola », il seminario sulle « Possibilità di cooperazione fra editori di libri per bambini di Paesi industrializzati e di Paesi in via di sviluppo », organizzato dall'UNESCO, e l'annuale assemblea del Gruppo di Servizio per la letteratura giovanile, la cui attività, in continuo sviluppo, è volta alla diffusione del libro e si esplica soprattutto mediante la promozione di incontri fra autori e ragazzi nelle scuole e con la pubblicazione di un periodico di informazione bibliografica, « Pagine Giovani », diretto a insegnanti, bibliotecari, editori, genitori e operatori culturali.

SALVATORE ASCENZI

Una panoramica della grande Fiera del Libro di Bologna

A Roccaraso la prima "Giornata del Pensionato"

SI E' SVOLTA a Roccaraso, nei locali della Casa per Ferie "Vetta d'Abruzzo", la 1ª "Giornata del Pensionato", organizzata dalla Sezione D.L.F. di Sulmona.

Nella nota località montana, suggestivamente incorniciata dai monti innevati, sono convenuti oltre 200 soci-pensionati con le loro famiglie, i quali hanno dato vita ad una simpatica quanto allegramente movimentata giornata.

Quest'ultima è stata aperta da una cerimonia religiosa officiata dal Parroco Rev. Don Antonio Agapite.

Il programma, pienamente realizzato ed allietato dal Complesso musicale del D.L.F., comprendeva, tra l'altro, giochi, balli ed una ricca lotteria il cui primo premio, oltre che le medaglie-ricordo coniate per l'occasione, è stato offerto dal Comm. Carlo De Panfilis, gioielliere in Sulmona, il quale, bisogna dirlo, pur non essendo un ferroviere, non ha mai mancato di offrire la sua valida e concreta collaborazione al Sodalizio sulmontino.

Il successo conseguito dalla manifestazione risulta essere, senza dubbio, il frutto dell'impegno di quanti, nell'assumere le cariche del D.L.F. si sono anche fattivamente impegnati a sostenere i non lievi oneri sociali, che tali cariche comportano, quando ad esse corrisponde una vera volontà di operare nell'interesse e per l'arricchimento culturale dei colleghi-soci dopolavoristi.

In tale contesto la "Giornata del Pensionato", portata a realizzazione con encomiabile impegno, è l'ulteriore prova che nell'ambito dell'istituzione, a tutti i livelli, non vengono ignorati o sottaciuti problemi importanti e socialmente avanzati, quali quelli riguardanti la "terza età"; in questo senso, infatti, la "Giornata" può ben essere considerata un modo intelligente per operare un valido recupero nei riguardi dei colleghi in pensione che, in definitiva e al di là di ogni intenzione retorica, hanno "fatto" la ferrovia quale essa oggi è e la cui esperienza di vita e di lavoro non può essere ignorata.

Complimenti vivissimi, quindi, al Presidente della Sezione D.L.F. di Sulmona, Sig. Giuseppe Berardi ed ai colleghi del Direttivo per l'ottima organizzazione della manifestazione.

VITTORIO CIOFANI

L'eroe nel cinema

CONSUETO appuntamento a Roma con la rassegna di cinema per ragazzi, arricchita quest'anno da numerose novità.

Innanzitutto i Cral aziendali promotori sono ben undici rispetto ai quattro dello scorso anno, sempre in collaborazione con il Comitato Interassociativo Circoli aziendali ed il Sindacato Nazionale Critici Cinematografici.

Oltre ad essere un'invito al cinema diretto ai ragazzi ed ai loro genitori la rassegna si propone di sviluppare una ricerca, nell'ambito della cinematografia per ragazzi, avente come unico tema conduttore "l'eroe nel cinema".

Un nuovo centro sportivo a Viterbo

MERCOLEDI' 28 marzo ha avuto luogo a Viterbo l'inaugurazione del Centro sportivo della locale Sezione del Dopolavoro ferroviario.

Un bocciodromo coperto a tre piste regolamentari e due campi da tennis sono ora disponibili per attività che definiamo sportive solo per l'abitudine alle nomenclature tradizionali. In realtà oggi è sempre più evidente il significato culturale e sociale di qualsiasi struttura per il tempo libero: sarebbe infatti riduttivo parlare di un centro sportivo come di un luogo dove avvengono solo delle gare o dove si svolgono iniziative atte esclusivamente a favorire il mantenimento della salute fisica.

Questi fattori sono indubbiamente importanti, ma non se ne possono sottovalutare altri come la capacità di aggregazione e di incontro dei lavoratori, di risposta ad esigenze espresse dal territorio.

Tali considerazioni sono tuttavia superflue per i ferrovieri viterbesi. Essi infatti hanno creduto a questi impianti mostrando oggi la volontà di frequentarli e di gestirli, battendosi ieri per ottenere l'area, collaborando poi anche manualmente ad edificarla ed attrezzarla.

Non a caso sono stati scelti uno sport di antica tradizione dopolavoristica (le bocce) ed uno di più recente affermazione (tennis): entrambi occasione per un'effettiva partecipazione di giovani ed anziani ad una attività che vuole essere di massa e non di selezione di un gruppo ristretto di « campioni », costringendo così gli altri ad assistere passivamente dalle tribune. I ferrovieri viterbesi hanno anche espresso l'intenzione di organizzare in modo serio corsi di formazione al fine di permettere l'apprendimento delle diverse regole e del perfetto coordinamento dei movimenti, nonché la capacità di elaborare complesse e divertenti tattiche di gioco.

Appare chiaro, già dall'impostazione che si intende dare, che si guarda con la stessa cura ed attenzione allo sviluppo della mente oltre che del fisico nell'ambito di una concezione dello sport visto come crescita complessiva della persona e non come contrapposizione all'attività culturale.

La Sezione propone infine lo sport come fatto amatoriale contrariamente a tante organizzazioni private che, oltre ad ispirarsi al lucro ed alla speculazione, finiscono per illudere i giovani con effimere ipotesi di guadagni e successo.

Molto merito quindi ai ferrovieri viterbesi e fra questi è giusto ricordare il Presidente della Sezione D.L.F. Roberto Badini, tutti i membri del Consiglio Direttivo ed i dirigenti del Gruppo bocce.

L'opera, che è costata relativamente poco rispetto ai prezzi di mercato, entra degnamente nel patrimonio dei ferrovieri e dell'Azienda. La stessa presenza alla cerimonia di inaugurazione dell'Ing. Allegra, Direttore Compartimentale di Roma, dell'Ing. Altena, Capo Ufficio Lavori, del Dott. D'Annibali, Capo dell'UPC e dell'Ing. Coroneo, Capo dell'Ufficio Movimento, attesta lo spirito di collaborazione della dirigenza aziendale che ha seguito i lavori intervenendo per quanto di competenza e rimuovendo i consueti ostacoli burocratici determinati da procedure a volte anacronistiche e da regolamenti non sempre adeguati alle necessità presenti.

Altri impianti sportivi sono stati recentemente inaugurati in Italia (ultimo il bellissimo complesso di Trapani) ed altri ancora lo saranno nei prossimi mesi a dimostrare che l'attività dopolavoristica sta avendo nuovamente sviluppo e costituisce uno dei sintomi della ripresa produttiva di cui si avverte ovunque l'esigenza e che nella nostra Azienda è già un fatto riscontrabile in molti campi del suo intervento.

ROBERTO GALVANO

Un gruppo di figli di ferrovieri iscritti al I corso di tennis che si terrà sui nuovi campi del centro di Viterbo. Sopra, un primo piano di alcuni partecipanti alla I Giornata del Pensionato svoltasi a Roccaraso.

Il programma si è articolato in un doppio ciclo di opere proiettate contemporaneamente in due sale cinematografiche.
Il primo ciclo, dal titolo "Epica, favola, fantascienza", ha presentato una carrellata di personaggi fantastici ed eroici che vivono in un mondo di avventura e di magia. E' il ciclo dell'eroe "buono" capace di sostenere ogni causa giusta sia destreggiandosi tra foreste e castelli medioevali sia spaziando in un futuribile cosmo popolato da ultradinamici robots.
"Ivanhoe", "Sindbad e l'occhio della tigre", "Il ladro di Bagdad", "Aladino e la lampada meravigliosa", "Godzilla", "Mazinga contro Ufo robot": indicano in modo chiaro come il bisogno di favola insito in ogni ragazzo sia stato appagato dai modelli cinematografici in continua evoluzione fantastica e tecnica.
Il secondo ciclo "I ragazzi protagonisti" ha raccolto i seguenti films: "La torta in cielo", "Gli anni in tasca", "La guerra dei bottoni", "La banda dello stagno", "Amici per la pelle", "Sciuscià", "Paisà", "L'oro di Napoli" e ha inteso analizzare il ragazzo stesso con i suoi problemi ed alla ricerca di un rapporto con la sua generazione e con gli adulti.
Da qui nasce l'eroe quotidiano con i suoi limiti e le sue possibilità reali. Valido aiuto per gli educatori sarà il libretto che accompagna la rassegna che, oltre ad illustrare le finalità dei promotori, presenta in apposite schede, redatte per ogni singolo film, temi di riflessione che possono costituire occasione di dialogo tra il ragazzo e l'interlocutore adulto. Inoltre, proprio grazie all'esperienza acquisita nelle passate edizioni, gli organizzatori hanno voluto rendere più completa l'iniziativa, proponendo ai ragazzi di rispondere al messaggio filmico e quindi invitandoli ad usare il mezzo a loro più vicino e congeniale: il disegno.
Il ragazzo può elaborare, su un unico foglio suddiviso in nove spazi, una sequenza di immagini ispirate alle scene ed ai personaggi dei film.
In tal modo, combinando vari mezzi di espressione e comunicazione, si tenta di promuovere quella che possiamo definire una "fruizione" più consapevole e partecipe.
Alcuni docenti universitari dell'Istituto di "Sociologia e psicologia delle comunicazioni di massa" di Roma sono stati chiamati a collaborare affinché l'invito al disegno, oltre che stimolare il ragazzo ad esprimersi, possa permettere una verifica del linguaggio delle immagini, di come esse siano "ricordate" e di come sollecitino reazioni emotive ed affettive. Dall'impegno di questo anno, gli organizzatori già traggono le premesse per un futuro collegamento con la scuola dell'obbligo, che ancora nella fase attuale, spesso per mancanza di fondi, non si appropria dei mezzi audio-visivi come strumento didattico-scientifico di primaria importanza.
L'Ufficio Centrale del Dopolavoro ha seguito con interesse la manifestazione cinematografica di Roma e si ripromette di suggerirla con tutte le indicazioni necessarie alle Sezioni D.L.F.
E' possibile, infatti, estendere in molte altre realtà questa interessante esperienza.

MARIA M. FILACCHIONE

Qua e là per i DLF

Con l'intervento del Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F., dott. Giovanni Romano, del Presidente della Commissione Consultiva Compartimentale, Vincenzo Lo Cascio, dei Presidenti delle Sezioni DLF del Compartimento e di un folto gruppo di ferrovieri, il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, ha inaugurato il campo di calcio del DLF di Trapani.
L'inaugurazione del campo sportivo ha coinciso con l'effettuazione dell'incontro finale del torneo compartimentale "Giuseppe Vicari", fra le squadre dei DLF di Palermo e Castelvetrano.
L'incontro si è concluso col punteggio di 3 a 1 in favore della squadra del DLF di Palermo, il quale si è anche aggiudicato il Torneo.

* * *

Nell'ambito delle manifestazioni culturali promosse dalla Sezione DLF di Caltanissetta per il corrente anno, si è svolta la prima manifestazione con un concerto musicale del flautista Silvio Vitale, con Alberto Maida al pianoforte. Il concerto, che ha avuto notevole successo, è stato integrato da un recital del poeta-ferroviere Vincenzo Mastellone.

* * *

La Sezione DLF di Catania ha organizzato un torneo aziendale di calcio intitolato al collega "Gaetano Di Rosa", recentemente caduto sul lavoro. Al torneo prendono parte nove squadre.

* * *

La Sezione del DLF di Modica ha indetto un concorso per il conferimento di sette borse di studio per l'anno scolastico 1977-1978 riservato ai figli dei soci effettivi della stessa Sezione.

* * *

Si è tenuto a Cagliari, nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Via Sassari, la « 2ª Mostra Collettiva di Arti Figurative", promossa ed organizzata dal Sodalizio stesso, con la partecipazione attiva di venticinque artisti, colleghi dopolavoristi e familiari. La Mostra è stata inaugurata davanti ad un pubblico competente e numeroso dall'Assessore comunale alla Istruzione prof. Rinaldo Botticini e dal Direttore Compartimentale dott. Giovanni De Chiara. Particolarmente curato è stato sia l'allestimento della Mostra che la presentazione in catalogo, tanto da meritare il favorevole commento dei critici e del pubblico. Un bravo di cuore, dunque, a Carmine Asunis, Giovanni Boi, Benito Buffa, Patrizia Cicalò, Esterina Vanda Garau, Gianni Lisci, Guglielmo Melis, Brunello Meloni, Vincenzo Napoli, Roberto Onida, Tullio Onnis, Giampaolo Palla, Lina Pes, Marco Pili, Antonino Pilloni, Agostino Pintor, Donato Pippa, Agostino Pischedda, Giovanni Salis, Giomaria Sanna, Maria Pia Siddi, Vincenzo Sotgiu, Tommaso Stocchino, Paolo Tuveri e Gesuino Zuddas.

(A cura di Giuseppe Giambanco, Franco Delli Carri e Renzo Marello)

Calendario turistico - Giugno 1979

ITINERARIO	Sez. Organ.	Data partenza	gg.	Quota* circa L.
Francia: Bretagna (A.T.C.)	Verona	1.6.1979	10	d.s.
Spagna: Palma di Mayorca (aereo)	Milano	2.6.1979	7	270.000
Francia: Parigi-Versailles	Firenze	2.6.1979	7	159.000
Inghilterra: Londra	Roma	2.6.1979	7	150.000
Inghilterra: Londra-Windsor-Bath	Bologna	2.6.1979	9	215.000
Spagna: Costa Brava-Tossa de Mar	Verona	3.6.1979	10	160.000
U.R.S.S.-Polonia: Varsavia-Brest-Mosca-Leningrado	Trieste/ Genova/ Venezia	3.6.1979	14	295.000
Francia: Lourdes	Ancona/ Foligno	8.6.1979	5	75.000
Francia: Lourdes	Palermo	10.6.1979	6	74.000
URSS: Mosca-Leningrado	Verona	11.6.1979	14	287.000
Francia: Parigi-Castelli della Loira	Roma	14.6.1979	7	232.000
Danimarca-Svezia-Finlandia (A.T.C.)	Bologna	14.6.1979	14	498.000
Spagna: Llorrett de Mar-Barcellona-Palma di Mayorca (treno + aereo + pulmann)	Ancona/ Foligno	15.6.1979	12	180.000
Spagna: Andalusia	Firenze	16.6.1979	13	375.000
Spagna: Costa Brava-Andalusia (aereo)	Milano	16.6.1979	8	370.000
Grecia: Tour della Grecia + soggiorno	Torino	16.6.1979	15	390.000
Francia: Lourdes	Bari	17.6.1979	6	70.000
Jugoslavia-Ungheria: Belgrado-Budapest	Genova	17.6.1979	9	197.000
Spagna: Costa Brava	Firenze	17.6.1979	10	145.000
Francia: Nizza-Cannes-Montecarlo	Ancona/ Foligno	20.6.1979	6	140.000
URSS: Mosca-Brest-Leningrado	Torino/ Bologna	20.6.1979	9	400.000
Jugoslavia: Giro in Slovenia	Trieste	20.6.1979	5	150.000
Francia: Parigi-Versailles	Cagliari	22.6.1979	6	150.000
Spagna: Barcellona-Costa Brava	Torino/ Novara	22.6.1979	8	170.000
Inghilterra: Londra-Windsor	Milano/ Bologna	23.6.1979	7	150.000
Francia: Chartre-Castelli della Loira	Trieste	23.6.1979	8	210.000
Spagna: Costa Brava	Firenze	24.6.1979	10	145.000
URSS: Mosca-Leningrado (aereo)	Roma	24.6.1979	8	386.000
Francia: Lourdes-Madrid	Palermo/ Messina	27.6.1979	12	145.000
CROCIERE				
Spagna-Tunisia: Barcellona-Palma di Mayorca-Tunisi	Torino	2.6.1979	8	230.000
Egitto-Israele-Turchia-Grecia	Bari	2.6.1979	15	500.000
Spagna: Barcellona-Palma di Mayorca	Bologna	13.6.1979	5	150.000
Grecia: Rodi (con soggiorno)	Firenze	16.6.1979	15	359.000
Grecia: Patmos (con soggiorno)	Firenze	16.6.1979	15	330.000
Grecia: Atene-Creta-Patmos	Firenze	16.6.1979	15	222.000
Grecia: Rodi (con soggiorno)	Firenze	23.6.1979	15	359.000
Grecia: Patmos (con soggiorno)	Firenze	23.6.1979	15	330.000
Grecia: Atene-Creta-Patmos	Firenze	23.6.1979	15	222.000
Grecia: Rodi (con soggiorno)	Firenze	30.6.1979	15	359.000
Grecia: Patmos (con soggiorno)	Firenze	30.6.1979	15	330.000
Grecia: Atene-Creta-Patmos	Firenze	30.6.1979	15	222.000
TURISMO INTERNO				
Sicilia: Isole Eolie	Roma	3.6.1979	8	150.000
Puglia: Giro della Puglia	Venezia	9.6.1979	8	100.000
Sardegna-Corsica	Roma	15.6.1979	6	162.000
SOGGIORNI				
Jugoslavia: Montenegro	Bari	9.6.1979	8	124.000
Calabria: Siderno	Firenze	17.6.1979	8	75.000
Jugoslavia: Montenegro	Bari	23.6.1979	8	124.000
Calabria: Siderno	Firenze	24.6.1979	8	75.000
Val D'Aosta	Firenze	24.6.1979	8	169.000
TURISMO GIOVANILE				
Spagna: Costa Brava	Firenze	21.6.1979	7	84.000

*** In caso di variazione nei corsi dei cambi, il prezzo forfettario indicato per ciascun viaggio potrà essere correlativamente aggiornato.**

è bene saperlo

NOTIZIE UTILI PER VOI E LE VOSTRE FAMIGLIE

NORME PER L'ATTRIBUZIONE DELL'IMPORTO ANNUO DI L. 800 PER SERVIZI DI RUOLO E NON.

« IL PRIMO comma dell'articolo 15 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, nell'elencare gli elementi che, ai fini del primo inquadramento economico, debbono aggiungersi al maturato economico in godimento di ciascun dipendente alla data del 30 settembre 1978, menziona l'importo annuo di L. 800 da attribuire al dipendente per ogni mese, o frazione di mese superiore a giorni 15, di servizio di ruolo e non di ruolo dallo stesso prestato presso l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e presso altre Amministrazioni dello Stato.

Al riguardo si fa presente che i **servizi di ruolo prestati presso questa Azienda** saranno valutati d'ufficio in sede di primo inquadramento, tenendo conto, nel caso di più successive nomine a ruolo, della più remota di esse, nonché di tutte le interruzioni di servizio.

Ai sensi del secondo comma del medesimo articolo 15, l'attribuzione del suddetto importo di L. 800 annue per i **servizi di ruolo e non di ruolo resi presso altre Amministrazioni dello Stato** e per **quelli non di ruolo resi presso questa Azienda** è invece subordinata alla presentazione, **entro il termine perentorio di centoventi giorni** dalla data di entrata in vigore della legge in parola, di una apposita domanda corredata della relativa documentazione, ove quest'ultima non sia già acquisita agli atti dell'Azienda.

Al riguardo si dispone quanto segue.

1. - Le domande debbono essere inoltrate, per via gerarchica o mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, entro il **18 giugno 1979.**

Nel primo caso il superiore che riceve la domanda la deve firmare, datare e trasmettere, nei modi d'uso, all'autorità competente.

Quando la domanda è inviata per posta, la data di spedizione vale quale data di presentazione.

2. - Le domande debbono essere indirizzate ai Capi degli Uffici Centrali che amministrano il personale per i dipendenti delle sedi centrali, ed ai Capi degli Uffici Personale Compartimentali per i dipendenti delle sedi periferiche.

Le domande dovranno pervenire alle suddette autorità nel più breve tempo possibile, a cura dell'organo che le ha ricevute.

3. - I dipendenti che non allegano la documentazione in quanto già acquisita agli atti dell'Azienda, debbono dichiarare nella domanda in quale data ed a quali fini essi l'hanno già prodotta, al fine di consentirne un più agevole reperimento.

4. - Si fa presente, infine, che qualora non sia stato possibile reperire la documentazione in parola presso gli uffici competenti, gli interessati dovranno essere invitati a fornire copia della documentazione necessaria nel termine più breve possibile.

5. - Si pregano le sedi in indirizzo di dare la massima diffusione alla presente circolare anche tramite la pubblicazione sui fogli disposizione e l'affissione nelle bacheche degli impianti... ».

(Estratto dalla circolare pubblicata nel Bollettino FS del 15.4.79)

1979: in vacanza con il DLF di Rimini

Il D.L.F. di Rimini mette a disposizione dei Ferrovieri e famigliari l'organizzazione e prezzi convenienti per un sereno e lieto soggiorno presso ottimi alberghi della Riviera nelle zone di: Rimini, S. Giuliano Mare, Igea Marina, Pinarella di Cervia, Riccione e per gli interessati a Cure Termali, il D.L.F. è convenzionato con bellissimi Hotel a Castrocaro Terme oltre all'Hotel Alpina (Ziano - Val di Fiemme) per gli amanti della montagna.

Per facilitare l'organizzazione e per evitare scelte, non sempre facili, si è ritenuto opportuno unificare i prezzi in due gruppi di alberghi convenzionati con il D.L.F. tenendo, logicamente, conto le condizioni essenziali: accoglienza, distanza dal mare (massima 150 metri), cucina casalinga, servizi, ecc.

TURNI

I turni sono divisi (eccetto per alcuni alberghi) in Bassa, Media, e Alta Stagione.

I turni settimanali avranno inizio con la cena del sabato d'arrivo e termine con il pranzo del sabato di partenza.

Bassa stagione: dal 19 maggio al 30 giugno - dal 25 agosto al 15 settembre
Media stagione: dal 30 giugno al 14 luglio - dal 18 agosto al 25 agosto
Alta stagione: dal 14 luglio al 18 agosto

I NOSTRI ALBERGHI (zona di Rimini)

Alberghi e pensioni - gruppo "A"

	Bassa stagione	Media stagione	Alta stagione
in camere a 2-3-4 letti	52.000	60.000	68.000
bambini fino a 7 anni	41.600	48.000	54.400
supplemento singola	8.000	8.000	8.000
Alberghi - gruppo "B"			
in camere a 2-3-4 letti	57.000	64.500	75.500
bambini fino a 7 anni	45.600	51.600	60.100
supplemento singola	8.000	8.000	8.000

Hotel Taormina (Riccione)

Bassa stagione	L. 9.500	al giorno
Media stagione	L. 12.000	al giorno
Alta stagione	L. 13.000	al giorno

Sconto del 20 per cento per bambini fino ai 7 anni.

Hotel Nautilus (Igea Marina)

Pensione completa	L. 7.800	al giorno	fino al 30-6 e dal 1°
bambini fino ai 7 anni	L. 6.240	al giorno	settembre in poi
Pensione completa	L. 9.500	al giorno	dal 30-6 al 14-7
bambini fino ai 7 anni	L. 7.600	al giorno	
Pensione completa	L. 11.000	al giorno	dal 14-7 al 25-8
bambini fino ai 7 anni	L. 9.800	al giorno	
Pensione completa	L. 9.000	al giorno	dal 25-8 al 1° settem-
bambini fino ai 7 anni	L. 7.200	al giorno	bre

Per camera singola supplemento di L. 1.000 al giorno.

Hotel Roxi (Pinarella di Cervia) (sul mare e alle spalle della pineta)

Pensione completa	L. 9.000	al giorno	fino al 30-6 e dal 25-8
bambini fino ai 7 anni	L. 7.650	al giorno	in poi
Pensione completa	L. 11.000	al giorno	dal 30-6 al 14-7 e dal
bambini fino ai 7 anni	L. 9.350	al giorno	18-8 al 25-8
Pensione completa	L. 13.000	al giorno	dal 14-7 al 18-8
bambini fino ai 7 anni	L. 11.050	al giorno	

Per camera singola supplemento di L. 1.000 al giorno.

La quota comprende: pensione completa per 7 giorni (esclusi gli alberghi a prezzo giornaliero), camera con servizio, iniziando con la cena del sabato d'arrivo, la tassa di soggiorno, l'IVA, la cabina al mare.

La quota non comprende: l'ombrellone, le bevande, la sedia a sdraio sulla spiaggia, tutti gli extra personali.

Hotel Ermitage (Castrocaro Terme)

Bassa stagione (dal 15 maggio al 15 luglio)

Pensione completa	L. 8.500	al giorno
bambini fino ai 7 anni	L. 7.230	al giorno

Alta stagione (dal 15-7 al 5-10)

Pensione completa	L. 11.500	al giorno
bambini fino ai 7 anni	L. 9.780	al giorno

Per camera singola supplemento di L. 1.000 al giorno

Soggiorni estivi montani

Alta Val di Fiemme (Trento) - Hotel Alpina (Ziano) 1.030 m.

TURNI

Bassa stagione dal 16 giugno al 7 luglio e dal 1° settembre al 15 settembre
Media stagione dal 7 luglio al 21 luglio e dal 25 agosto al 1° settembre
Alta stagione dal 21 luglio al 25 agosto

PREZZI

	Bassa st.	Media st.	Alta st.
in camere a 2-3-4 letti	L. 73.000 C.S.	L. 83.000 C.S.	L. 99.500 C.S.
	L. 68.000 S.S.	L. 78.000 S.S.	L. 94.000 S.S.
	L. 51.100 C.S.	L. 58.100 C.S.	L. 69.650 C.S.
bamb. dai 2 ai 6 anni	L. 47.600 S.S.	L. 54.600 S.S.	L. 65.800 S.S.

Solo per la Bassa e Media stagione, sconto del 5 per cento per sistemazione di 4 persone in camere triple, con lettino aggiunto.

Sconto del 5 per cento per soggiorno uguale o superiore a due settimane.

Per i bambini con età da 0 a 2 anni concordarsi con l'albergatore.

La quota comprende: pensione completa in camere con servizi, iniziando con la cena del sabato di arrivo, la tassa di soggiorno, l'IVA.

La quota non comprende: le bevande e tutti gli extra personali.

Per le prenotazioni rivolgersi alla segreteria del D.L.F., via Roma 70, Rimini - T.U. (0541)28901 - Int. 400 o 343.

Orario d'ufficio: dal lunedì al venerdì dalle ore 9,00 alle ore 12,00 e dalle ore 15,00 alle ore 18,30 - Il sabato dalle ore 9,00 alle ore 12,00.

NORME PER LE PRENOTAZIONI

Le prenotazioni dovranno essere accompagnate da un acconto di Lire 15.000 per persona.

Il saldo verrà effettuato direttamente all'albergatore all'inizio del soggiorno

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

Desidero iniziare il servizio di questo mese dando atto agli amici *Antonino Di Bella* di Palermo, *Antonino Calderone* di Catania ed *Ettore Zanfretta* di Merano che quanto da me riportato nello scorso numero di dicembre circa il rateo del mese di novembre 1978 si riferiva soltanto ai pensionati civili e militari dello Stato, con esclusione dei ferrovieri, per i quali la rata di pensione già scadeva in coincidenza con il mese solare. Peraltro, confermo le restanti notizie riguardanti sia il nuovo calendario dei pagamenti delle pensioni ferroviarie presso gli uffici postali che le nuove modalità di tassazione dei ratei mensili.

Colgo l'occasione per aggiungere che in caso di decesso del pensionato, avvenuto prima della scadenza della rata di pensione, nessuna azione viene promossa contro gli eredi per il recupero della somma riscossa per il periodo compreso tra il giorno successivo al decesso e la fine del mese. Le D.P. del tesoro, tuttavia, in sede di chiusura delle partite di pensione, devono determinare tale importo per effettuarne l'eventuale compensazione con la quota parte di tredicesima mensilità spettante per l'anno in cui è avvenuta la morte ovvero con altri emolumenti arretrati, che dovessero sorgere successivamente alla chiusura della partita medesima, da corrispondersi a richiesta degli stessi eredi come ratei rimasti insoluti. E' evidente, però, che tutto ciò non può avere alcuna influenza sulla decorrenza della riversibilità della pensione a favore degli aventi causa da stabilirsi in base alla data di morte del pensionato, prescindendo dalla anticipazione con cui è avvenuta la riscossione del rateo diretto. Trattasi, infatti, di anticipazione concessa al titolare della pensione diretta, che non può avere riflessi negativi nei riguardi degli aventi diritto alla riversibilità.

Tanto precisato, riprendo l'esposizione delle norme previdenziali contenute nella legge n. 843 del 1978 iniziata la volta precedente.

Il primo comma dell'art. 17 stabilisce che l'indennità integrativa speciale corrisposta sulla pensione non è cumulabile con la retribuzione percepita in costanza di rapporto di lavoro alle dipendenze di terzi, facendo in ogni caso salvo l'importo corrispondente al trattamento minimo di pensione del Fondo pensioni lavoratori dipendenti gestito dall'INPS.

Tale disciplina equipara la normativa degli ordinamenti previdenziali pubblici e privati nella specifica materia, generalizzando il divieto di cumulo dell'indennità integrativa speciale sulla pensione, già operante in base alle disposizioni in vigore all'interno del settore pubblico (vedi art. 99 T.U. n. 1092 del 1973).

Alla stregua della nuova normativa, pertanto, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di cui si discute (29.12.1978) in tutti i casi di rapporto di lavoro alle dipendenze di terzi, sia pubblici che privati, che dia luogo alla percezione di una retribuzione, l'indennità integrativa speciale annessa alla pensione va sospesa.

Ai fini della pratica attuazione di detta norma, è stato demandato alle D.P. del tesoro di accertare, anche mediante dichiarazione di parte, se i pensionati prestano opera retribuita alle dipendenze di terzi.

Lo stesso primo comma dell'art. 17, nella linea di armonizzazione della normativa dei diversi regimi previdenziali, ammette che dal divieto di cumulo sia escluso l'importo dell'indennità integrativa speciale che, aggiunto alla pensione, non superi l'ammontare del trattamento minimo di pensione previsto per il Fondo lavoratori dipendenti dell'INPS.

In concreto tale disposizione trova applicazione nella eventualità che il trattamento lordo di pensione, considerato con esclusione dell'indennità integrativa speciale e di altri assegni accessori, risulti inferiore al predetto trattamento minimo dell'INPS, trattamento che per l'anno 1978 era fissato in lire 102.500 mensili e per il corrente anno 1979 è di lire 122.300 mensili. In tal caso al pensionato dovrà essere corrisposto un importo lordo, a titolo di indennità integrativa speciale, pari alla differenza fra il trattamento minimo dell'INPS ed il predetto trattamento lordo di pensione in godimento. Detto importo differenziale non potrà in alcun caso eccedere la misura dell'indennità integrativa speciale attribuita o che sarebbe stata attribuita. L'anzidetta evenienza può di fatto verificarsi nel caso di pensioni ripartite fra più compartecipi in cui la quota proporzionale di indennità integrativa speciale attribuita potrebbe non risultare sufficiente ad assicurare l'importo corrispondente al trattamento minimo dell'INPS.

Con la norma in questione si è inteso in sostanza equiparare la posizione del pensionato del settore pubblico con quella del pensionato del settore privato, per il quale, in base al precedente art. 16, terzo e quarto comma, opera analogo meccanismo. Da quanto precede risulta chiaro che la parte da escludere dal divieto di cumulo deve essere rideterminata annualmente in relazione alle variazioni che interverranno nei trattamenti minimi del Fondo lavoratori dipendenti dell'INPS e dell'indennità integrativa speciale.

La continuazione al prossimo mese per dare spazio alla corrispondenza.

Risposte in breve

Informo il sig. *Pasquale Guarino* di Cesa che il rateo mensile della sua pensione non risulta gravato della ritenuta per il premio da lui dovuto alla Banca Nazionale delle Comunicazioni in relazione alla polizza di assicurazione per la responsabilità della circolazione auto stipulata con il prefato Istituto di credito. Per tale tipo di ritenuta, infatti, non è consentito il trasferimento dallo stipendio alla pensione; consegue che l'interessato deve provvedere a corrispondere direttamente il premio assicurativo, all'uopo rivolgendosi all'agenzia presso cui è avvenuta la stipulazione del contratto.

La regolarizzazione relativa alla capitalizzazione del compenso combattenti (da lire 198.000 a lire 270.000) spettante al sig. *Nicola Diodato* di Caserta è già avvenuta con il decreto n. 9288 del 5.8.1978, il cui ruolo di pagamento è stato trasmesso fin dal 4.12.1978 alla D.P. del tesoro, competente ad erogare la quota differenziale dovuta all'interessato.

Il sig. *Baldassarre Sinopoli* di Bergamo, titolare di pensione privilegiata, continuerà a ricevere l'acconto di pensione da parte della B.N. del lavoro fino a tutto il mese di luglio p.v. ed inizierà a riscuotere la pensione definitiva direttamente dalla locale D.P. del tesoro a partire dal successivo mese di agosto.

Porto a conoscenza della sig.na *Valentina Pedrini* di Bologna che la circostanza della esistenza in vita della madre, con la quale convive, non è di ostacolo per ottenere l'eventuale quota della pensione di riversibilità, quale orfana maggiorenne inabile di pensionato delle F.S. E' necessario, invece, che ella sia in possesso dei requisiti richiesti dalle disposizioni legislative e cioè: a) la inabilità a proficuo lavoro o la età superiore a sessanta anni alla data di decesso del padre; b) la convivenza a carico del medesimo; c) la nullatenenza, nel senso di non possedere redditi assoggettabili all'IRPEF per un ammontare superiore a lire 960 mila annue. Se il padre è deceduto prima del 1° gennaio 1958, è sufficiente che le condizioni della inabilità e della nullatenenza sussistessero almeno alla data suindicata e non necessariamente alla più lontana data di morte. In ogni modo, la domanda corredata dalla documentazione di rito va presentata alla locale Direzione provinciale del tesoro, alla cui competenza le liquidazioni delle pensioni di riversibilità ferroviarie sono state demandate fin dal gennaio 1976 e a cui è bene rivolgersi per le informazioni di dettaglio.

Preciso al sig. *Bruno Di Maio* di Pescara che la differenza tra l'importo della pensione corrisposta dalla D.P. del tesoro e quello da lui ipotizzato deriva proprio dall'aver incluso nel calcolo effettuato le maggiorazioni disposte dall'art. 8 della legge n. 177 del 1976 in favore di quei pensionati, i quali, per essere cessati dal servizio anteriormente alle date di decorrenza dalle quali sono stati concessi gli assegni perequativi e le altre indennità similari (per i ferrovieri l'ultimo giorno utile è rappresentato dal 1° luglio 1973), usufruiscono di un trattamento di quiescenza determinato in base allo stipendio privo dell'assegno perequativo o similare. E' quindi di tutta evidenza che le suddette maggiorazioni non possono essere estese al personale dirigente a riposo, il cui trattamento, invece, risulta liquidato, per tutti indistintamente, sulla base delle retribuzioni introdotte dal DPR n. 748 del 1972, comprensive della indennità di funzione, che rappresenta l'emolumento analogo all'assegno perequativo.

Le notizie che seguono sono dirette al sig. *Antonio Orrù* di Macomer: se la mancata riscossione della rata di pensione del mese di marzo 1978 fosse dipesa dal fatto che l'ufficio postale di Assemini ha restituito l'assegno alla D.P. del tesoro di Cagliari per non essere stato recapitato al destinatario, l'assegno stesso doveva essere rintracciato presso la prefata Direzione. L'avvenuta compilazione del Mod. S.M. 26 - Tesoro nell'ufficio postale di Assemini lascia piuttosto intendere che nella specie si tratta di smarrimento di assegno mensile non riscosso. Tale modulo, infatti, costituisce domanda di rinnovazione del suo assegno di c/c di serie speciale relativo al mese di marzo 1978 e ha posto in moto la procedura per il rilascio della duplicazione dell'assegno da parte del Centro meccanografico competente. Mi auguro che al momento di leggere queste note l'interessato abbia riscosso quanto dovutogli, avvertendolo, comunque, che la definizione della questione è devoluta alla D.P. del tesoro di Cagliari, che ha ricevuto il mod. S.M. 26 ed alla quale deve rivolgersi per il soddisfacimento del proprio diritto.

Comunico al sig. *Rinaldo Nardi* di Fiesole che in questo periodo — in relazione agli importi di indennità integrativa speciale accantonati per la conversione in buoni poliennali al portatore del tesoro — è ripresa la consegna, tramite gli uffici postali pagatori dei ratei di pensione, dei buoni relativi al secondo scaglione, corrispondenti ai valori monetari prelevati nel secondo semestre del 1977. La consegna iniziata nei mesi scorsi era stata sospesa a causa di una riduzione di attività durante le ferie del Poligrafico dello Stato; ripresa in pieno la stampa dei buoni, questi sono stati consegnati alle tesorerie provinciali e da lì ai vari uffici postali. Infine, per i BPT relativi al terzo scaglione (1° gennaio - 30 aprile 1978), i pensionati interessati al problema dovranno attendere qualche altro mese.

La stazione delle Ferrovie Nord Milano in una foto del 1885

Il centenario delle Ferrovie Nord Milano

IL 22 MARZO 1979 è avvenuta la celebrazione del centenario delle Ferrovie Nord Milano che, appunto cento anni fa, iniziavano la loro attività con l'inaugurazione della linea Milano-Saronno. La ricorrenza è stata ricordata nella sala del Cenacolo del Museo della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci di Milano, dagli interventi del Presidente della Regione, Golfari, dall'Assessore Regionale ai Trasporti Semenza, dal Presidente delle F.N.M. Ing. Briccola, dal Sindaco di Milano Tognoli, e dal Prof. Ogliari, Assessore al Comune e Presidente del Museo della Scienza e della Tecnica. Per le F.S., era presente, assieme a numerosi dirigenti, il Direttore Compartimentale Ing. Sottile.

Tutti gli ospiti sono stati quindi accolti nella vicina stazione di Cadorna Nord. Qui un caratteristico treno d'epoca, trainato da una sbuffante, lucida ed imbandierata Couillet 20005 (alla guida era l'avv. Ogliari, ...iperappassionato), ha trasportato gli invitati a Saronno, stazione baricentro della rete. Banda musicale, popolazione in festa, imbandieramenti, discorsi. E' stata scoperta una targa commemorativa.

Un museo storico, appositamente allestito nella stessa Saronno, ove ha fatto gli onori di casa il sindaco Rezzonico, ha accolto gli interessati visitatori.

I milanesi la chiamano da sempre "la Nord". Nata con fini privatistici dalla iniziativa e lungimiranza di un belga, Albert Vaucamps, su progetto di due ingegneri italiani, Ambrogio Campiglio ed Emilio Bianchi, la Milano-Saronno, prima tratta delle future F.N.M., veniva aperta all'esercizio il 22 marzo 1879. Pochi mesi dopo, Vaucamps apriva un secondo solco di binari nella verde Brianza costruendo la Milano-Erba e, successivamente, le maglie della nuova Società incorporarono altre linee sorte nel frattempo da diverse concessioni: la Saronno-Como-Grandate, la Saronno-Varese-Laveno, la Novara-Saronno-Seregno; la Castellanza-Cairate

Non v'è dubbio che la "Nord", integrandosi con i tracciati delle grosse società sorte prima con funzione politica o militare, abbia rappresentato per le popolazioni milanesi e brianzole un nuovo motivo di sviluppo socio-economico.

Intorno agli anni Sessanta le F.N.M. hanno cominciato a risentire negativamente del boom automobilistico ed autostradale. La crescente lievitazione dei costi aziendali, il condizionamento per legge del prezzo dei biglietti (obbligatoriamente inferiore a quello praticato dalle F.S.) la necessità di migliorare l'offerta del servizio e, nel contempo, il tentativo di ridurre il pericoloso disavanzo, hanno allora accentuato l'intervento statale e della Regione Lombardia (la quale oggi ha posizione maggioritaria nel capitale sociale).

Attualmente le numerose industrie della zona — tessili, seriche, cartarie — godono di collegamenti celeri attraverso 106 raccordi con Ferrovie Nord. Ferrovie di cui si tiene conto nei piani di sviluppo sociale e urbanistico del territorio a nord di Milano.

La rete della "Nord" si estende — a oggi — su una superficie di 8.000 chilometri quadrati popolati da circa 4.000.000 di abitanti.

Per dare un'idea dell'intensità di traffico in cui si muove la "Nord", basta pensare che la sola stazione di Milano-Cadorna, sui dieci binari a di-

Il prospetto esterno dell'attuale stazione delle Ferrovie Nord Milano. A destra, il treno del centenario entra nella stazione di Saronno

sposizione, registra un movimento di 320 treni viaggiatori al giorno su un totale di 342 che percorrono l'intero tracciato.
Il bilancio economico del '78 denuncia, nonostante una sovvenzione di 26 miliardi, un passivo di 12. Le cause? Ce le espone brevemente l'Ing. Carlo Gaifami, Direttore Generale dell'Azienda. "Le sovvenzioni ci arrivano in ritardo per cui il liquido che ci necessita ci costa forti interessi. Un forte onere ci è imposto dalla manutenzione corrente del vecchio materiale rotabile e, infine, subiamo una situazione tariffaria del tutto non remunerativa". Sentiamo anche l'Ing. Piero Scioli (figlio di un Capo Stazione F.S., ora pensionato), dirigente la Segreteria generale e addetto all'ammodernamento della rete. "La Nord — afferma — nonostante in taluni settori sia ancora troppo arretrata, vanta alcuni primati fra le ferrovie italiane: nel 1940, a Como nord è stato installato il primo impianto A.C.E.I. in Italia; nel 1953-54 è entrato in esercizio il primo passaggio a livello automatico a Como-nord-lago; nel 1962 abbiamo installato i primi segnali luminosi bassi".
Uno stanziamento di 90 miliardi accordato con legge dello Stato servirà al rilancio ed al recupero di produttività delle F.N.M. Il piano di ristrutturazione per un programma di risanamento è già operante. Alcune opere civili sono state già appaltate e i lavori avranno inizio questa estate. Il 75 per cento delle attuali carrozze in cassa di legno verranno sostituite con la fornitura di 24 vetture a due piani, 28 a un piano, 12 elettromotrici: le relative commesse sono già state assegnate all'industria. Sono poi previsti il rinnovo di tratte di binari, la costruzione di 5 sottostazioni elettriche, la sistemazione di dieci P.L. Fra gli altri numerosi interventi: un nuovo più moderno e attrezzato deposito locomotive a Novate, triplicamenti, quadruplicamenti di binari, impianti di telecomando. Un secondo blocco di realizzazioni per altri 223 miliardi è in corso di finanziamento.
"La nostra rete — ci spiega l'Ing. Gaifami — va integrata nell'ambito regionale con quella delle F.S., della Metropolitana e delle tranvie extraurbane. Deve poi raggiungere elevate frequenze sulla falsariga di quanto avviene nei grandi impianti ferroviari tedeschi e arrivare a separare nettamente le due grosse specializzazioni: merci (da far viaggiare di notte) e viaggiatori".
Concludiamo con un augurio: che la buona collaborazione attualmente in atto tra le F.N.M. e le FS possa trovare in futuro ulteriore sviluppo.

LUIGI PAINA

Il primo treno sulla Cuneo-Breil-Nizza

Un viadotto sulla Cuneo-Ventimiglia

PROVENIENTE dalla Francia e diretto a Torino, il 22 marzo scorso, il primo treno passeggeri ha percorso il ricostruito tratto Breil-Tenda-Vievola-Limone-Cuneo.
Due automotrici accoppiate 668 hanno trasportato i componenti della commissione mista italo-francese, che, per legge ed in base al trattato fra le due nazioni, sovrintende ai lavori di ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza, distrutta dai tedeschi in ritirata nel 1945.
Dopo trentaquattro anni, i membri della suddetta commissione — funzionari dei Ministeri dei Trasporti, del Bilancio, delle Finanze, dei Lavori pubblici, degli Esteri e degli Interni — sono stati i primi passeggeri, che a bordo di un vero convoglio ferroviario hanno compiuto il percorso sui nuovi binari e nelle gallerie ripristinate. In territorio francese, sul treno erano saliti anche il Prefetto delle Alpi Marittime ed i Sindaci di Mentone e di Tenda.
I lavori per la ricostruzione della linea, che, come è noto, saranno ultimati alla fine del prossimo settembre, proseguono intanto con alacre fervore, soprattutto dopo che è stato recentemente possibile reperire una integrazione di fondi all'originario stanziamento.
Fatto il punto sulla situazione, i componenti della commissione hanno votato all'unanimità una mozione, con la quale viene auspicata l'elettrificazione completa della linea Cuneo-Ventimiglia e del tratto Breil-Nizza.

Caduto l'ultimo diaframma della galleria di Exilles

IL MOMENTO, atteso da ben nove anni, è arrivato il 23 marzo scorso: a colpi di piccone è stata abbattuta l'ultima barriera della galleria tra le stazioni di Chiomonte e di Exilles. Le due squadre di minatori si sono incontrate a circa tre quarti del percorso; l'evento è stato festeggiato con brindisi ed abbracci entusiastici fra gli operai, soddisfatti del lavoro compiuto: il tracciato, infatti, all'atto dell'abbattimento del diaframma, è risultato perfetto, vale a dire con una differenza di appena 3 mm. su una lunghezza totale di Km. 5+539.
La galleria, costruita per il binario pari, cioè in salita, ha una pendenza media del 25 per mille ed un raggio minimo di 1.000 metri; la sua costruzione, costata 10 miliardi, ha impegnato un centinaio di operai e tecnici per 145.000 giornate lavorative di 24 ore, divise in tre turni. L'opera ha comportato lo scavo di 280.000 mc. di terreno roccioso e l'impiego di 80.000 mc. di calcestruzzo.
I lavori — affrontati dall'imbocco lato Torino, con pendenza ordinaria, e dallo sbocco lato Modane, in contropendenza — hanno incontrato alcune difficoltà verso metà galleria per la presenza di materiale calcescistico, degradante e spingente, e di molta acqua, per cui in alcuni giorni si poteva avanzare soltanto di 30 cm.
Con la galleria "Exilles" il nuovo tratto fra Chiomonte e l'omonima località risulta di Km. 10+886, contro i Km. 9+720 della linea già esistente (binario dispari per la discesa), ma la minore pendenza del 5 per cento permetterà di raggiungere una velocità di 100 Km. orari e di maggiorare il peso trainato dai treni.
L'opera, che sarà agibile nella prima metà del 1980, fa parte del complesso dei lavori per il totale raddoppio della Torino-Modane, la cui ultimazione, prevista per la fine del 1981, aprirà veramente una nuova fase per le comunicazioni ferroviarie italo-francesi.
Per intanto esso ridurrà ulteriormente la strozzatura tuttora esistente sulla linea nelle tratte Bussoleno-Meana e Meana-Chiomonte, ancora a semplice binario. In più, l'entrata in funzione del traforo appena inaugurato consentirà, nella prima fase, l'esecuzione di indispensabili lavori di manutenzione al binario ed alle opere d'arte della vecchia linea.
Alle maestranze, impegnate nella realizzazione dell'importante opera e che — nota curiosa — nella quasi totalità sono provenienti da Acri (Cosenza), spetta una schietta parola di ringraziamento e di compiacimento. Un particolare degno di menzione è anche il fatto che, durante tutte le giornate lavorative dianzi citate, non si è dovuto registrare alcun infortunio di rilievo.

RENZO MARELLO

Dirigenti e maestranze nella galleria di Exilles, sulla Torino-Modane

Ponte delle Alpi-Calalzo: un disastro evitato

DAL 25 FEBBRAIO scorso l'esercizio ferroviario sulla tratta Ponte nelle Alpi-Calalzo P.C. è sospeso.
La Direzione Compartimentale di Venezia ha preannunciato il provvedimento diramando un comunicato in cui si motivava la sospensione a causa delle "manifeste condizioni di insufficiente sicurezza per l'esercizio ferroviario su gran parte della tratta Ponte nelle Alpi-Calalzo PC.". Oltre ad assicurare che il trasporto viaggiatori sarebbe stato realizzato a mezzo di servizi sostitutivi su strada alle medesime condizioni previste per il trasporto ferroviario, il comunicato teneva a precisare che la nostra Azienda ha posto allo studio provvedimenti necessari per consentire in futuro il mantenimento definitivo in esercizio del tratto di linea e ciò in risposta alle motivazioni di carattere sociale e turistico prospettate dagli Enti Locali La reazione dell'opinione pubblica è stata, tuttavia, di aperta, incondizionata ostilità.
Amministratori pubblici, esponenti sindacali, operatori turistici, industriali del Bellunese si sono mossi per esprimere la propria vibrata protesta nei confronti della nostra Azienda, responsabile — a loro parere — di aver preso una decisione troppo drastica rispetto alle reali condizioni di pericolosità e — sempre secondo il loro giudizio — sospettabile di chissà quali oscure trame tendenti a provocare la futura, definitiva chiusura al traffico di una linea che sarebbe considerata, nell'ambito dell'economia nazionale, alla stregua di "un ramo secco".
Tali prese di posizione, che hanno avuto una vasta eco sulla stampa locale, hanno portato in luce una complessa serie di problemi di natura socio-economica riguardanti il Bellunese: tali problemi, comunque, sono stati sempre fortemente sentiti dalle F.S., già dichiaratesi disponibili per delle soluzioni idonee a soddisfare le esigenze locali.
In questo senso, si è pronunciata anche la Direzione Compartimentale, intervenendo sulla stampa (in particolare sul Gazzettino, il quotidiano di maggior diffusione nel Veneto) con precisazioni prive di accenti polemici e finalizzate esclusivamente a ricondurre le questioni nelle loro dimensioni reali.
Ma le proteste sono continuate. In certi casi, la stessa Direzione Compartimentale è stata persino accusata di essersi arrogata, nell'adozione del provvedimento, un diritto spettante ad altri. Poi, la svolta.
Il 12 marzo — a 15 giorni dalla sospensione dell'esercizio — si sono verificati dei movimenti franosi di rilevante entità: preoccupante, in particolare, il cedimento del muro di sostegno e quello, corrispondente, del binario in località Monte Zucco, denominata "Busa del Cristo". Ma non è certo trascurabile la caduta di un masso del peso di circa 200 kg. avvenuta, nello stesso giorno, nella zona fra Castellavazzo e Perarolo: quest'ultimo fenomeno assume carattere di particolare gravità ove si pensi che esso si è verificato in una zona non controllata da guarda-massi perché non soggetta a tali eventi (altri massi erano inoltre caduti, in altre zone lungo la linea, nei giorni precedenti, con frequenza superiore ai limiti della normalità).
Il Gazzettino del 15 marzo scriveva: "..non si possono accusare le ferrovie della sospensione del servizio: a fianco dei binari che hanno ceduto, c'è un abisso, un baratro profondo decine e decine di metri. Poteva essere un appuntamento con la morte".
Ed ecco che, alla luce dei nuovi avvenimenti — temuti e, in certo modo, previsti dalle F.S. — i commenti negativi precedentemente espressi si sono ridimensionati, rivelando, bisogna dirlo, il fondo di insensibilità e di tendenziosità che nascondevano.
Sono attualmente in corso gli accertamenti di carattere geologico — disposti dalla Regione Veneto — interessanti tutta la tratta Ponte nelle Alpi-Calalzo P.C.: i risultati di tali accertamenti costituiranno la base per la complessa e onerosa serie di interventi che si renderanno necessari per consentire la riapertura al traffico della tratta stessa e il suo definitivo mantenimento in esercizio in condizioni di sufficiente sicurezza.

LAURA FACCHINELLI

Un'eloquente immagine della frana verificatasi sulla linea Ponte delle Alpi-Calalzo. Se a suo tempo il traffico ferroviario non fosse stato interrotto, si sarebbe verificato un disastro di incalcolabili proporzioni.

Una mostra di Enzo Vitale

LA GALLERIA romana "La Bitta" ha ospitato recentemente un'interessante mostra di Enzo Vitale, fotografo.
Quando Walter Benjamin quarant'anni fa disse che la fotografia con la sua riproducibilità avrebbe messo in crisi il concetto tradizionale dell'arte come pezzo unico certamente lasciava intendere che ne avrebbe modificato anche il mercato.
Per falsa ideologia e per fatti economici invece la fotografia, se pure ha moltiplicato e reso comunissimo l'unicum artistico, è ancora considerata alla stregua di un'arte meccanica, di un raffinato artigianato il cui esecutore rimane per lo più sconosciuto. Salvo rare eccezioni.
Ecco perché una personale fotografica desta sempre una curiosità diversa e comunque si propone singolarmente in un normale calendario di mostre. Immagini conosciute da pochi fortunati amici o da una élite di specialisti si offrono finalmente al consumo e/o alla critica di tutti.
Enzo Vitale, in una sorta di catalogo-confessione strumentalmente privo di immagini e di didascaliche teorizzazioni, si offre al dialogo, estetico o malizioso, duro o ingenuo, con il visitatore sconosciuto e no.
Ventidue immagini a colori in una sequenza non certo casuale, si propongono come altrettanti luoghi di memoria: alcuni esplicitamente volontari, appartenenti all'ambito del visibile, del reale; altri, involontari, più inquietanti e segreti, sottratti alla caoticità del sogno e dell'immaginario.
Sempre l'immagine riesce a coinvolgere il visitatore, a stimolarne la fantasia e i sensi; o, semplicemente, a proporsi come elemento godibile dell'ambiente. Insomma non fotografia in vetrina ma una mostra da vivere e, quasi, da toccare.

ANNA D'ANGELO

Il Direttore Compartimentale di Roma, Ing. Allegra, mentre visita la mostra di Enzo Vitale

Premiato Jannattoni

« IL TRENO in Italia » di Livio Iannattoni, edito a cura dell'Ufficio Relazioni Aziendali delle Ferrovie dello Stato, ha vinto una delle caravelle d'oro messe in palio dalla BI-PRO (Biennale Italiana dell'Editoria e Grafica nelle attività promozionali e di pubbliche relazioni).
La cerimonia della premiazione si è svolta il 6 aprile scorso nel salone dell'Hotel Cristallo di Fiascherino di Lerici, con la partecipazione delle Autorità locali, di esponenti del mondo imprenditoriale e industriale e di una nutrita rappresentanza di operatori stranieri del settore del turismo e delle pubbliche relazioni.
La manifestazione, che è alla sua seconda edizione, è stata organizzata dall'Azienda di Soggiorno e dal Comune di Lerici: essa ha lo scopo di valorizzare particolarmente le tecniche editoriali e il mezzo grafico soprattutto nella sua componente artistica, quali strumenti di comunicazione e d'informazione professionale.

AURELIO BATTAGLIA

COMUNICATO

Il Gruppo Fermodellistico genovese comunica che la scadenza del Bando del Concorso "Premio Cattaneo" 1979, di cui è stata data notizia sul numero 4/1978 di Voci, è stata prorogata al 15.9.1979 per la presentazione delle domande, e al 30.9.1979 per la consegna dei modelli del locomotore E 330 presso la sede della manifestazione che sarà a suo tempo indicata.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »
Dai Compartimenti:
Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: E. Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli Tel. 3527
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908
Dai Servizi:
Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 33473
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Ragioneria: Mario Petronilli Tel. 2348

Ancona

Ha preso servizio all'Ufficio Personale, ove ha assunto la dirigenza della 1ª Sezione, il Dott. Domenico De Benedictis, vincitore del recente concorso esterno. Al neo Ispettore, già Segretario dell'Ufficio Ragioneria e successivamente funzionario presso la Prefettura di Teramo, un cordiale saluto di "ben tornato" ed i migliori auguri per una brillante carriera.

Binario X. Presso l'Università di Perugia si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia Roberto Calisti, figlio del Capo Tecnico Sovrintendente Pietro, dell'Officina G.R. di Foligno.

La Signora Maria Rosaria Paradiso, moglie del Capo Gestione Cosimo Angelucci, della stazione di Pescara C.le, si è laureata in Lettere all' Università di Urbino. Ai neo dottori gli auguri più cordiali di "Voci".

Nascite. Piergiorgio, il primogenito, è nato a Maria Cristina Rossi, moglie dell' Op. Arm. Egidio Gregorini del 30° Tronco di Passignano, rendendo felice anche il nonno Aldo, già Macch. del D.L. di Ancona; un altro primogenito, Fosco, è nato a Carmen Mengucci, moglie dell'A. Macch. Gabriele Angioletti: lo annuncia il nonno Arturo, già Titolare di Marotta; infine, una bella bambina, Miriam, è venuta ad allietare la casa di Gaetano Santoro, Capo Tecnico di L'Aquila.

I nostri lutti. Le più sentite condoglianze ai fratelli Nilo, Giancarlo e Sergio Pulcini, Manovratori delle stazioni di S. Benedetto ed Alba Adriatica, per la scomparsa del padre, sig. Antonio ed ai fratelli Segr. Tec. Sup. Guerrino e Donato De Santis, il primo in servizio alla 3ª Sezione Esercizio Lavori di Pescara, il secondo a Roma, al Servizio Lavori, che hanno perso la madre, signora Giovanna.

Sono venuti a mancare all'affetto dei loro cari anche l'Ass. Capo Licinio Rosini della stazione di Giulianova, il Capo Staz. Sup. Vincenzo Velardi di Pescara ed il Capo Gestione Sup. Lanfranco Carloni di Senigallia. Sentite condoglianze.

E' improvvisamente deceduto a Jesi il 1° Dirigente a riposo Dott. Pasquale Lo Presti, Consigliere Comp.le ANLAFER. Ai familiari le più sentite condoglianze dei soci del Sodalizio e di tutti i colleghi.

Bari

La cicogna ha portato Angela all'ing. Raffaele Vinci della Squadra Rialzo di Taranto; Adriano ad Antonio Corvasce, Manovale del Reparto 11/E IE di Barletta; Andrea a Giovanni Croce, Assistente presso la stazione di Barletta; Domenico a Leo Bartolo, Oper. Qual. del Reparto 11/E IE di Barletta; è giunta Angela, figlia di Vito Errico, Ass. della stazione di Seregno, e nipote di Ciccio, Ass. presso il 2° Rep. Mov. di Bari, Giovanni Sperandio, Appl. Tecn. Capo a. r., è diventato nonno con la nascita del nipote primogenito Giovanni.

Presso l'Università di Bari si è laureata in Materie letterarie con 110/110 Serafina Pedone, figlia dell'A. Macch. Paolo del DL. di Foggia.

Profonda impressione ha suscitato l'improvvisa scomparsa di Mauro Caccavo, Capo Reparto Orari dell'Uff. Mov. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze, che estendiamo ad Aldo Carlà C. S. Sup. di Bari Centrale, per la scomparsa della moglie, Gelsomina Betto.

Lunga e serena quiescenza ad Antonio Furieri, Op. Specializzato del 18° Tronco Lavori di Barletta e a Michele Pietrafesa, Titolare di Potenza Inferiore.

Bologna

A Mauro Tamburini - Manovratore della Stazione di Bologna Corticella - ed alla gentile Signora Giovanna, la cicogna ha regalato Piero, un paffuto maschietto che ha colmato di gioia genitori e nonni.

Grande festa al Reparto 22/E di Torretta T. dove Mario Margelli è diventato nonno di un bellissimo bambino, Eugenio, per merito del figlio Roberto - Capo Staz. di BO C.le.

Dante Fiorini, Segr. Tecn. Sup. - Capo Reparto 11/M dell'Uff. I.E. - si è brillantemente laureato in Giurisprudenza. Al neo-dottore vivissimi rallegramenti. Altrettante felicitazioni all'Appl. Luigi Vitali - DC I.E. BO - per la laurea in Pedagogia della figlia Mariangela, conseguita presso l'Università di Bologna con 110/110 e lode.

La Sig.na Fiammetta Moschella ha recentemente conseguito la laurea in Lingue e letterature straniere, presso l'Università di Bologna. Alla neo-dottoressa le congratulazioni e gli auguri di "Voci".

Una vivace attività viene svolta fra i ferrovieri dagli esperantisti del Compartimento. All'instancabile Cav. Germano Gimelli (Segretario Nazionale dell'I.F.E.A.) ed ai famigliari, che da anni propagandano l'Esperanto ed organizzano i corsi serali di lingua internazionale presso il D.L.F. di Bologna, si sono affiancati diversi altri colleghi, fra i quali il Segr. Superiore Franco Graziani — del C.R.C. 8° — ed il dott. Romano Bolognesi — dell' U.P.C. —, che cura fra l' altro un corso pomeridiano e diversi articoli divulgativi. "Voci", nel congratularsi con questi colleghi, rivolge un invito ad avvicinarsi a questa meravigliosa lingua, incomparabile strumento di amicizia e di comprensione fra tutti i popoli.

Cagliari

Il dottor Savino Marinelli è stato promosso 1° dirigente ed è stato nominato Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico. Al valente funzionario formuliamo a nome di tutti vivissime congratulazioni.

I lutti. Sono deceduti Antonio Cintura, Capo Gestione Superiore in quiescenza; il dottor Giovanni Ganci, già Capo Reparto Traffico di Cagliari; Battista Isoni, Assistente Capo in pensione; il Deviatore Efisio Montis della Stazione di San Gavino; Giovannicchedda Secci, Coadiutore di fatica per i servizi accessori della Stazione di Cagliari; l'ex Operaio Qualificato 1ª classe Giovanni Mura, padre del Commesso Capo Raffaele dell'Ufficio Movimento. Ai familiari le nostre condoglianze.

Le belle notizie. E' nata Martina Piras, figlia del Capo Stazione rag. Antonio e dell'Assistente di Stazione Maria Rosa Stara dell'Ufficio Movimento. Auguri di ogni bene.

Firenze Mat. e Traz.

Culle. Il ragionier Piero Conti e la signora Anna Maria sono diventati nonni di un bel nipotino che si chiama Raffaele. Rallegramenti alla famiglia Conti e in particolare a Paola — figlia dell'amico Piero — ed a Gianfranco genitori del piccolo Raffaele.

Rallegramenti anche ai nonni Imola Meattini dell' Ufficio 1° e Danilo Bettarini da pochi giorni collocato a riposo, per la bella nipotina Elisa, che il figlio Giovanni e la nuora Franca gli hanno recentemente regalato.

Congratulazioni alla brava signorina Nadia, figlia del collega Norberto Balzanti dell'Ufficio 10°, la quale si affaccia alla laurea in Lettere con il massimo dei voti e che recentemente ha vinto una ambita borsa di studio.

Condoglianze: all' amico Giuseppe Magherini per la perdita del padre ed al Segretario Alfonso Amore per la scomparsa del padre.

Firenze Un. dist.

Lutti. Sentite condoglianze al Segretario Giuseppina Dr. Ciavarroni del Controllo Viaggiatori e Bagagli, che di recente ha perduto il padre.

Le nostre profonde condoglianze anche al Dr. Tommaso Lopez, Capo dell'Ufficio Ragioneria M. T., per la scomparsa del padre Giovanni.

Genova

Gianni Graziano, Capo Stazione Superiore del D.C. O. di Genova Rivarolo, ha vinto il primo premio al Concorso "Un hobby per tutti", indetto dalla Rassegna Primavera '79 tenutasi nello scorso mese di marzo alla Fiera Internazionale di Genova, con un collage di articoli riguardanti le Ferrovie, intitolato "Il giornale del treno".

Non manca, ovviamente, nel suo collage il nostro Periodico, i cui ritagli riproducono donne ferroviere, quale espressione di attualità e novità nel mondo della rotaia.

All'amico Graziano, applauditissimo dal folto pubblico convenuto per la premiazione nell'Auditorium dei Congressi della Fiera Internazionale, i nostri più vivi rallegramenti.

Nuova dirigenza negli Uffici Compartimentali: l'ing. Vincenzo Gallo all'Ufficio Movimento e il Dott. Antonio Nangano all'Ufficio Personale. Ai due funzionari fervidi auguri di buon lavoro.

Riunione conviviale organizzata dal D.P.V. di Venti-

miglia in un rinomato ristorante di Dolceacqua per il collocamento a riposo di otto dipenti: Avegno Benvenuto, Avegno Francesco, Barnato Domenico, Capano Ottavio, Carosi Giovanni, Muratori Luciano, Pavarone Carletto e Schiappacasse Pietro. Ai neopensionati, cui è stata consegnata un'artistica medaglia ricordo, hanno rivolto saluti e auguri, assieme ai colleghi dell'impianto, l' ing. Ciccozzi e il Signor Franzone dell'Ufficio Movimento.

La Signora Caterina Marino Cappelli, Applicato Capo dell'Ufficio Movimento, e il Segretario Superiore Antonio Ortino dell'Ufficio Materiale e Trazione, hanno lasciato l'Azienda per limiti di età. Ai due neopensionati auguri di bene e lunga vita.

Gloria Panicucci, figlia del Segretario Superiore Enzo dell'Ufficio Materiale e Trazione, ha conseguito la laurea in Giurisprudenza presso l'Università di Genova. Alla neodottoressa i nostri più fervidi auguri.

Sentite condoglianze alla famiglia del Capo Tecnico Sovrintendente a riposo Antonio Guazzone, spentosi recentemente a Ventimiglia.

Milano

A Tortona è stato festeggiato il Segretario della locale stazione, Remo Chiappini, collocato in quiescenza per effetto della legge 336. Durante il convivio, il personale dell'Impianto gli ha donato un prezioso dono ricordo. Auguri.

Il Gestore di 1ª cl., Alfredo Bardolla, della stazione di Chiavenna e Segretario compartimentale S.A.U.F.I., si è laureato in Scienze Politiche. Anche Giuseppe Breda, figlio del p.i. Ambrogio dirigente il Reparto 21/E di Treviglio (I.E.), ha centrato il bersaglio della laurea in Medicina conquistando un ottimo 110 e lode. Congratulazioni.

Lutti. Esprimiamo sentite condoglianze alle famiglie di Domenico Ferrandini, Capo Stazione titolare di Milano Smistamento e di Antonio Brini, dirigente la Segreteria dell'Ufficio I.E., recentemente scomparsi, nonché a Renzo Perfumo e Gianni Novelli, entrambi della stazione di Tortona, i quali hanno subito la perdita della madre.

Napoli

Nozze. L'Operaio Qualificato Franco Miceli, della zona I.E. 15.3 TE di Vairano, si è unito in matrimonio con la Sig.na Marcella De Iorio. I nostri più fervidi auguri.

Nascite. Giovanni è nato a Francesca Rosetta Cicoira, consorte dell'Op. dell'arm.to Raffaele Di Milia, del 27° Tronco Lavori di Calitri. Loredana è nata all'Incaricata di P.L. Anna Izzo, moglie del 1° Dev. Mario Fiero della staz. di Bivio Nocera. Anna Melania è nata a Chiarina Formisano, consorte dell' Op. dell'arm.to Antonio Lucarelli, del 26° Tronco Lav. di Lioni. Francesco è nato a Maria Aprea, moglie del dottor Pietro Delle Cave, Segr. dell'U.P.C. Davide è nato a Maddalena Di Caprio, consorte dell'Assist. di Staz. di Caserta Alfonso Casella. Lucia, Renato ed Antonella sono nati rispettivamente per il Cond. Nicola Ranieri, l° Assist. Viagg. Guido Rossi e il Capo Treno Gerardo Patrizio Forastiero, del Dep. Pers. Viagg. di Salerno. Felicitazioni.

Commiato. Calorosamente festeggiati nel corso di una simpatica cerimonia svoltasi nei locali della Stazione di Scafati, il 1° Dev. Giuseppe Mosca ed il C. Staz. Sup. Adriano Vitiello, titolare dell'Impianto, hanno lasciato il servizio. Sono stati anche collocati a riposo: il Capo Treno Giuseppe Scognamiglio, il conduttore Rocco Rizzo e l'Ausil. Viagg. Mario Barra, del Dep. Pers. Viagg. di Salerno; il Macch. Renato Petix, del Dep. Loc. di Napoli C. Flegrei; il Macch. Gennaro Bruno del Dep. Loc. di Napoli Sm.to; il Dev. Capo Filippo Colannino e l'Assistente Capo Domenico Mangiapia, della Staz. di Napoli C.le; l'Appl. dell'Off. G.R. di S. Maria La Bruna Salvatore Ferraro; il Segr. Superiore dell'Uff. I.E. Luisa Manna; il Manovr. Spec. del Dep. Loc. di Campobasso Giuseppe Palladino; il C. Staz. Sovr. di Portici Giuseppe Todisco e il Segr. dell'Uff. Rag. Giorgio Nocerino. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti a mancare all'affetto dei propri cari: il dott. Mario Ciampi, Ispett. Capo a. r., già dell'Uff. Lavori Comp.le; il Guard. dell'8° Tronco Lavori di Cancello Michele Della Morte; l'Appl. dell'Uff. I.E. Antonio Ibisco e l'Op. Spec. Luigi Salvo della Zona I.E. 44.2 di Napoli C.le. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Primo Piano. Cambio di guardia alla dirigenza dell' Ufficio Movimento Compartimentale. Al dirigente superiore ing. Vincenzo Gallo, destinato alla dirigenza dell' Ufficio Movimento Compartimentale di Genova, è subentrato il Primo Dirigente ing. Michele D'Addio.

"Voci" formula ai due valenti dirigenti i più sinceri auguri di "buon lavoro".

Lauree. Si sono recentemente laureati: in Giurisprudenza, Matteo Frasca, figlio del Dirigente Superiore dott. Saverio, Capo dell'Ufficio

Ragioneria, ottenendo il massimo dei voti e la lode; in Lingue e Letterature straniere, Antonia Maria Tantillo, figlia dell'Applicato a riposo Francesco, già in servizio presso l'Ufficio Materiale e Trazione; in Biologia, il Segretario Tecnico Superiore Angelo Martorana, dell'8° Reparto Lavori di Catania.

Ai neo-dottori formuliamo l'augurio di un brillante avvenire.

Cicogna express per Massimo Barba, figlio del Segretario Matteo, dell'Ufficio Personale Compartimentale.

Esoneri. E' stato collocato a riposo il Macchinista Giovanni Frigione, del Deposito Locomotive di Messina.

Al neo pensionato auguri di lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze al Capo Stazione Sovrint. Francesco Giglio Gargano, dirigente la scuola professionale dell'Ufficio Movimento, per la morte della moglie; al Capo Treno Vincenzo Parisi, del D. P.V. di Messina, ed al fratello Emanuele, Gestore di 1ª classe a Patti Marina, per la morte del loro papà, ex Gestore Capo a Roccavaldina; al Segretario Superiore Tommaso Costa, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, per la morte del padre; ai famigliari dell'Operaio Specializzato a riposo Gaetano Melazzo, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo.

Nozze d'oro. Circondato da parenti ed amici ha festeggiato le nozze d'oro il Macchinista di 1ª classe a riposo Francesco Patarò, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo.

Al vegliardo collega ed alla sua gentile consorte, sig.ra Elisabetta Manna, le nostre felicitazioni.

Reggio Cal.

Primopiano. A Lamezia Terme c'è il quartetto «Paganini» composto quasi tutto da figli di ferrovieri: Sandro ed Emanuel Meo, rispettivamente violino e violoncello, Antonio D'Andrea viola e Vincenzo Zupi Castagno chitarra. Di recente il «Quartetto» si è esibito nei locali del Dopolavoro lametino eseguendo musiche di Vivaldi, Giuliani e Paganini. Al «Quartetto Paganini» gli auguri di Voci per nuove affermazioni artistiche.

Culla. E' diventato papà per la seconda volta il collega Antonino Assuma, Segretario Superiore presso l'Ufficio Commerciale. La moglie Caterina Marchio ha dato alla luce Daniela che così farà compagnia alla sorellina Monica.

Un lieto evento anche da San Marco Roggiano: il collega Giuseppe Vadalà ha avuto in regalo dalla moglie, Antonietta Pace, un bel maschietto: Leo. Auguri.

Congedo. Salutiamo alcuni colleghi che ci hanno fatto pervenire il loro saluto nel momento di lasciare l'Azienda: il Deviatore della stazione di Sibari, Domenico Calabrese e Giuseppe Franchino Capotreno del Deposito PV di Cosenza.

Laurea. Si è laureata, presso l'Università di Messina, la signora Luigia Pezzano in Cariddi in Scienze Naturali. Alla neo dottoressa, allo sposo e soprattutto al papà, il dott. Gigi Pezzano, Segretario Sup. di prima classe e Segretario particolare del Direttore Compartimentale, i nostri auguri.

Condoglianze. E' morto Vincenzo Parlongo, padre del Capo Tecnico Sovrintendente a.r. Giuseppe del DPV di Reggio. Condoglianze.

Roma

Impianti

Con una amichevole cerimonia, si è costituito a Roma Tiburtina il «Gruppo Donatori di Sangue del Magazzino Approvvigionamenti». Il gruppo ha lo scopo di far fronte ad improvvise ed urgenti necessità di trasfusione per gli iscritti e per i loro congiunti.

Gli amici fondatori del gruppo, ci segnalano che chiunque può aderirvi, mettendosi in contatto con Mario Mosetti (tel. 7215) o rivolgendosi direttamente al Magazzino Approvvigionamenti di Roma Tiburtina.

Onorificenza. Il Segretario Superiore Lamberto Minotti, Capo del Reparto Mobilitazione dell'Ufficio Personale Comp., è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

All'amico Lamberto, insostituibile collaboratore di "Voci", le più vive felicitazioni.

Cicogna Express. Il Capo Stazione Superiore Eligio Ricozzi, titolare della Stazione di Bagni di Tivoli è diventato nonno: la figlia Maria Elena sposata al Dott. Silvano Mangiavacchi ha avuto una bambina che è stata chiamata Roberta. Auguri.

Gli auguri più vivi anche ad Eligio Menichetti ed a Primo Renzetti della Stazione di Roma Trastevere, le cui case sono state visitate dalla cicogna che ha regalato una bella «Francesca» per ciascuno.

Con un bellissimo 110 e lode Mario La Verde si è laureato in Ingegneria Meccanica. Al neo-Ingegnere e al padre Michele, Macchinista a riposo, dell'impianto di Roma T.ni, i nostri migliori auguri.

Un saluto cordiale e l'augurio di serena quiescenza ad Angelino Di Trapano, Ausiliario di Stazione dell'Ufficio Economato di Roma Termini che ha lasciato il servizio attivo, per godersi, nella salubrità del clima di Sezze un lungo e meritato riposo.

I nostri lutti. E' venuto a mancare all'affetto dei suoi familiari il Sorvegliante a riposo Antonio Lauri, già Istruttore della Scuola Pro-

fessionale dell'Ufficio Lavori di Roma.

Ai figli Carlo e Roberto, A. Macchinisti del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo, ed alla moglie, signora Maria Antonia, le condoglianze di « Voci ».

A pochi giorni dal suo collocamento a riposo, stroncato da un infarto, è deceduto anche il Capo Staz. Sovr. Alfredo Iafrate, apprezzato e qualificato dirigente della Cabina ACE di Roma Termini. Ai suoi familiari, alla signora Teodolinda, ai figli Massimo e Fabio la solidarietà e le condoglianze di "Voci".

Roma

Servizi

AFFARI GENERALI

Gianna Maracci Serrini, Segretario presso l'Uff. VII, il giorno di Pasqua ha dato alla luce un bel bimbo di nome Marco. All'amica Gianna, ai felici nonni, Gastone, Capo dell'Ufficio II del Servizio Approvvigionamenti, e Marcella Maracci, che da anni opera presso il Consiglio di Amministrazione, e al piccolo Marco, gli auguri più belli di « Voci ».

Un gravissimo lutto ha colpito **Giuseppe Labella** che ha recentemente perduto il padre, Cav. Vincenzo, Applicato Capo a riposo del Servizio Personale. All'amico Giuseppe, che da molti anni opera presso l'Ufficio Stampa del Ministero dei Trasporti e, da sempre, è prezioso collaboratore di "Voci", esprimiamo le più sentite condoglianze di tutta la redazione.

E' recentemente deceduto Ilmo Scalampa, Commesso Capo a riposo del Consiglio di Amministrazione. Alla vedova e ai tre figli, « Voci » formula le più sincere condoglianze.

APPROVVIGIONAMENTI

Quiescenza. Sentiti auguri al Segr. Sup. Flora Calarco Stasini in occasione del suo collocamento a riposo.

Nascite. E' nato Mario, primo figlio del collega Leo Mario Balzano. Al neonato, alla mamma Rosa ed al nostro caro amico i migliori auguri di ogni felicità.

La cicogna ha portato Fabiana nella casa del Segr. Giulia De Simoni Salvatori dell'Ufficio C.le 1°. Felicitazioni ed auguri.

IMPIANTI ELETTRICI

Fiorella Giardini, figlia del Tecnico Giuseppe, si è laureata in Psicologia con 110 e lode. Complimenti.

Al mare e ai monti con JUMBO TOUR

AL MARE A RIMINI O RICCIONE

Una serie di alberghi modernissimi a vostra disposizione per un lieto periodo di vacanza su una spiaggia incantevole con l'assistenza dell'Ufficio Turistico JUMBO TOUR in Viale Regina Margherita, 109, Filovia Rimini-Riccione, fermata N. 25 - Tel. urb. (0541) 32500.

QUOTE STAGIONE 1979

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camere a 1-2-3-4 letti, servizio, tassa di soggiorno, IVA compresa e uso in comune di cabina.

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE: Hotel REGINA (nuova gestione) - Hotel TIBERIUS.

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 60.000 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 64.000.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 84.000 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 91.000.

HOTEL MULAZZANI SUL MARE
Bassa stagione L. 77.000
Alta stagione L. 94.500

HOTEL BELSOGGIORNO RICCIONE
Bassa stagione L. 65.000
Alta stagione L. 90.000.

ALBERGHI CON PISCINA: Hotel Jumbo - Hotel Apogeo - Hotel Aiglon - Hotel 2000 - Hotel Villa Pia ed altri:

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 55.300 - camera 1 letto L. 62.300.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 73.500 - camera 1 letto L. 82.000.

ALTRI ALBERGHI: Hotel Elba - Hotel Manola - Hotel Colon (nuova gestione) - Hotel Santiago - Hotel Montecarlo - Hotel Oregon ed altri:

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 49.000 - camera a 1 letto L. 56.000.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 63.000 - camera a 1 letto L. 70.000.

IN TUTTI I TIPI DI ALBERGO: bambini da 0 a 7 anni sconto 30 per cento (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

IN MONTAGNA A CASPOGGIO, APRICA, LIVIGNO

Anche quest'anno Vi presentiamo i soggiorni montani in Valmalenco e Alta Valtellina, nei seguenti alberghi: CHIESA VALMALENCO: Hotel METTA; APRICA: Hotel SAN MARCO; CASPOGGIO: Hotel KENNEDY; LIVIGNO: Hotel BAITA MONTANA.

Per turni di 7 giorni: pensione completa, escluse bevande, con sistemazione in camera 1-2-3-4 letti, servizio, tassa di soggiorno, IVA compresa:

BASSA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 60.200 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 67.200.

ALTA STAGIONE: quote settimanali a persona: camera 2-3-4 letti con servizi privati e doccia L. 71.400 - camera 1 letto con servizi privati e doccia L. 78.400. Bambini da 0 a 7 anni sconto 30 per cento (con aggiunta di lettino nel tipo di camera assegnata).

Limitatamente per i soggiorni in montagna i turni iniziano:

BASSA STAGIONE: dal 10 giugno all'8 luglio e dal 19 agosto al 23 settembre

ALTA STAGIONE: dall'8 luglio al 19 agosto.

TURNI (di una o più settimane con inizio e fine di domenica):

BASSA STAGIONE		ALTA STAGIONE	BASSA STAGIONE
15 Aprile	27 Maggio	1 Luglio	26 Agosto
22 Aprile	3 Giugno	8 Luglio	2 Settembre
29 Aprile	10 Giugno	15 Luglio	9 Settembre
6 Maggio	17 Giugno	22 Luglio	16 Settembre
13 Maggio	24 Giugno	29 Luglio	23 Settembre
20 Maggio	1 Luglio	12 Agosto	30 Settembre
		26 Agosto	

Nessuna possibilità di concedere il turno 5/8 - 19/8. Pertanto il mese di Agosto è suddiviso solo in due turni e precisamente: 29/7 - 12/8 oppure 12/8 - 26/8.

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. 20.000 (con assegno bancario, o assegno di conto corrente personale o vaglia postale), intestato a "JUMBO TOUR" RIMINI.

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 richiesta e l'età dei bambini inferiori ai 7 anni.

3) Specificare se si desidera il soggiorno in Alberghi sul mare - Alberghi con piscina - altri Alberghi, quest'ultimi distano al massimo 100 metri dalla spiaggia.

4) I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza. E' accettato l'arrivo di mattina, comunque la stanza non sarà consegnata prima delle ore 15 e dovrà essere lasciata libera il giorno di partenza entro le ore 11.

5) Per altre informazioni dirette, telefonare al numero (0541) 32500. L'ufficio è a Vostra completa disposizione tutti i giorni feriali (a partire dal mese di aprile anche di domenica e giorni festivi) con il seguente orario: 8-12,30 - 15-22.

6) E' consigliabile far pervenire le richieste di prenotazioni - specialmente per Luglio e Agosto - almeno TRE mesi prima dell'inizio del turno desiderato.

7) In caso di rinuncia forzata sarà rimborsato l'importo versato, sempre che la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.

8) Nel limite della disponibilità sarà tenuto conto dell'albergo richiesto in preferenza.

JUMBO TOUR - Viale Regina Margherita, 109 - bus-stop 25
Tel. (0541) 32500 - ogni giorno dalle 8 alle 22

IST. SPERIMENTALE

Fiori d'arancio. Il collega Maurizio Taburet si è recentemente sposato con la gentile Signorina Lidia Brenca.

Alla simpatica coppia i migliori auguri di ogni felicità.

LAVORI E COSTR.

Profondo cordoglio ha destato la prematura scomparsa di Paolo Lucifreddi, fratello minore del collega Pietro dell'Ufficio C.le 1°, perito tragicamente in un incidente stradale. Gli amici e in particolare i componenti il Rep. 1.15, partecipano al dolore del collega.

E' improvvisamente venuto a mancare ai suoi cari Giuseppe D'Andrea, padre dell'amico Sandro. I colleghi, gli amici e quanti lo ricordano, esprimono, attraverso « Voci », le più sentite condoglianze alla moglie Sig.ra Franca, ai figli, al fratello Francesco.

MOVIMENTO

Auguriamo lunga e serena quiescenza al Segretario Sup. Aldo Policarpi e all'Applicato Capo Pietro Apollonio, che sono andati recentemente in pensione.

Nascite. La famiglia dell'Ing. Antonio Laganà è stata allietata dall'arrivo della piccola Caterina. Auguri cordiali ai felici genitori e naturalmente alla neonata.

Lutti. Partecipiamo profonde condoglianze ai familiari dell'Appl. Capo Antonio Massenzio e degli ex Segretari Sup. Livio Ragni e Mario Bolletta deceduti il primo in attività di servizio, gli altri due da tempo collocati in quiescenza.

RAGIONERIA

Laurea. Con 110 e lode si è laureato in Medicina e Chirurgia Roberto Spanò, figlio dell'amico Emilio, Segr. Sup. presso la Sede centrale. Al neo dottore e ai genitori gli auguri più sentiti.

I nostri lutti. Profonda costernazione ha suscitato, all'interno del Servizio Ragioneria, la tragica morte del Dirigente Generale a riposo Dr. Silvio Lombardi e della sua consorte avvenuta in conseguenza di un incidente automobilistico. Gli amici tutti desiderano esternare ai figli le più sentite condoglianze.

Torino

Esodi. Presso il D.P.V. di Cuneo sono stati recentemente collocati a riposo i C. Tr. Alberto Bertone, Alberto Borello, Angelo Dutto, Marco Ferraro e Sergio Ghirardo nonché i Cond. Angelo Malfatti ed Alessandro Ruggeri; a tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Cicogna express: All'O. G.R. Maria Antonietta all'Op. Spec. Emanuele Morana, Domenico al Manovale Antonio Agostini ed Alfonso al p.q. Giovanni Talarico; al D.L. di Cuneo Simone all'A.M. Riccardo Sarale. Il piccolo Lorenzo, invece, ha reso nonno per la seconda volta l'ex. Macch. Cav. Uff. Virginio Maranzana, già e per tanti anni Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Chivasso. Congratulazioni ed auguri a tutti.

Lutti: il C.T. Sup. della Linea Luigi Zago, Titolare del 4° Tronco Lavori di Bardonecchia e fino all'anno scorso, da oltre un decennio, Presidente del locale D.L.F., mentre, il 23 marzo u.s., percorreva la galleria Royères tra Beaulard e Bardonecchia per controllarne il soffitto che minacciava di lasciar cadere frammenti, è stato mortalmente investito dal merci 50412. Uomo buono, schietto e generoso, profondamente attaccato al suo lavoro, godeva la stima di quanti lo conoscevano. Alla vedova ed alla diletta figlia, i sensi del più profondo cordoglio di « Voci della rotaia ».

In attività di servizio sono deceduti l'Aus. Viagg. Nicola Squillace, del D.P.V. di Chivasso, e l'Assist. C. Natale Lamborizio, di Alessandria C.le; da poco in pensione è mancato l'ex. Macch. T.M. Silvestro Milano, già del D.L. di Torino Smistamento; alle rispettive Famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad altri colleghi, recentemente colpiti dalla perdita di persone care: Francesco Macheda padre del Segr. Sup. Giovanni, del 21° Reparto Ragioneria, l'ex Op. 1ª cl. dell'O.G.R. Carlo Bianco, padre dell'Appl. C. Alfonso, dello stesso Impianto; al D. P.V. di Cuneo la madre del Titolare C.P.V. Sup. Osvaldo Calvano ed il padre del C. Tr. Enzo Cometto; il grande invalido del lavoro Cav. Dionisi Espartero, suocero del Cond. Renzo Lodato del Nucleo P.V. di Aosta; la madre del C.S. Sup. Teresio Dardano di Alessandria C.le; la Sig.ra Agnese Vallone, moglie dell'Op. Sp. Antonio Signanini del D.L. di Cuneo.

Cambio della guardia: lì C.S. Sovr. Rag. Carlo Deregibus, proveniente dall'Ufficio D.U. di Casale Monferrato, ha recentemente assunto la titolarità della stazione di Alessandria C.le; un cordiale benvenuto ed auguri di buon lavoro.

Trieste

L'8 febbraio scorso l'Assistente Capo Sergio Pozrù della stazione di Villa Opicina, noto nell'ambiente ferroviario per le sue capacità pittoriche e per la forte carica di simpatia, decedeva vittima di un incidente stradale avvenuto mentre percorreva la strada che lo riportava a casa dopo il lavoro.

Ad un mese dalla sua morte i colleghi, che l'ammiravano e nutrivano per lui un sincero affetto, hanno voluto ricordarlo raccogliendo, tra tutti i possessori di opere del Pozrù, una sessantina dei suoi quadri che hanno esposto nella Sala del Dopolavoro Ferroviario di Villa Opicina in una mostra dal titolo « Un pretesto per averlo ancora tra noi ». La mostra che ha avuto un notevole successo ha consentito di raccogliere una somma di danaro che è stata elargita all'Istituto per ciechi « Cecilia Rittmeyer » di Trieste.

Marcia nuziale per il Conduttore Daria Del Ponte, distaccata presso il Reparto Contratti del locale Ufficio Materiale e Trazione, e il Capotreno Giancarlo Zucchini, del D.P.V. di Udine, che hanno coronato il loro sogno d'amore nella Chiesa Parrocchiale di Cervignano del Friuli. Ai novelli sposi giungano da parte dei colleghi, dei superiori e di « Voci » auguri di felicità.

Fiocco rosa sulla porta di casa dell'Infermiere Rita Colpo e dell'Operaio Qualificato della Zona I.E 12/1 di Trieste C.le Armando Medeot per la nascita di Silvia.

La casa del Segretario del locale Ufficio Ragioneria Anita Casalini Brumat è stata allietata dalla nascita di una graziosa bambina che i felici genitori hanno chiamato Michela. Felicitazioni.

Roberto, figlio del Capo Gestione Sup.re Giordano Braidotti, distaccato presso l'Ufficio Movimento Comp. le, ha conseguito presso la Università degli studi di Trieste la laurea in Medicina e Chirurgia.

Al neo dottore che il 31 marzo è convolato a nozze con la gentile signorina dott. Flavia Scomersi, giungano, da parte degli amici del papà felicitazioni ed auguri.

Sincere condoglianze al Segretario del locale Ufficio Mat. e Traz. Pasquale De Candia per la morte dell'adorato papà, Sabino. E' deceduto, a soli 50 anni, l'Apol. Capo dell'Ufficio Lavori Giovanni Pieri. Lascia la moglie e il figlio Fabio, ai quali gli amici esternano le più sentite condoglianze.

Ha lasciato il servizio il Segret. Sup. R.S.E. Fabio Serasin, addetto al Reparto Mense e Colonie dell'U.P.C. Al caro Fabio gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Laurea. Il geom. Gelsomino Bianco — Segretario presso l'Ufficio C.T. — si è laureato a pieni voti in Architettura presso l'Ateneo veneziano. Dai colleghi tutti le più vive congratulazioni.

E' nata Silvia, figlia dei Segretari Leonella Cecchinato e Sandro Mimmo — in servizio rispettivamente presso gli Uffici I.E. e Ragioneria —. Ai genitori esultanti, le più vive felicitazioni di « Voci ».

Fiocco rosa anche per il Segretario Tecn. Tommaso Bombassei Vittor, Segretario all'Ufficio I.E., per la nascita della figlia Sabrina.

Un'altra bambina, Alessia, è arrivata in casa dell'Op. Spec. I.E. Ivone Rota. Ai due papà e alle loro consorti, felicitazioni e auguri.

E' mancata la signora Anna, moglie del Segr. Tecn. Sovr. I.E. Espedito Brotto, in servizio a Padova. I colleghi tutti esprimono le più sentite condoglianze.

Verona

Attività culturali. Il Gruppo « fotocineamatori » di Verona è sempre molto attivo. Recentemente sono state organizzate alcune interessanti serate. La prima ha avuto come protagonisti i soci del gruppo che hanno esposto le loro diapositive. La seconda è stata dedicata interamente ai lavori del Capo Deposito Gian Pietro Ceccato sul viaggio da lui effettuato lo scorso anno per raggiungere la « Tenda Rossa ». La terza, a sfondo storico, ideata da Carlo Tessari che ha presentato « La Basilica di S. Zeno vista da dietro l'obbiettivo ». A Fortezza, invece, nonostante le difficoltà ambientali, l'andirivieni di personale e le avversità atmosferiche, fioriscono le iniziative. E' sorto da poco il « Gruppo Giovanile Cineforum » che ha già dato inizio ad una nutrita serie di spettacoli seguiti da interessanti dibattiti.

Lauree: Alexandra, figlia del Capo St. Sup. Alfonso Mosna di S. Candido, si è brillantemente laureata in Lingue e Letterature straniere presso l'Università di Padova — Sezione staccata di Verona. Il nostro « bravissimo » ad Alberto, figlio di Marcello Albertini, Applicato presso l'Ufficio Ragioneria, per il conseguimento della laurea in Ingegneria Edile all'Ateneo di Padova. Dott. in Economia e Commercio è diventata Ivana, figlia del Capo Tecn. Armando Caucchiolo dell'Officina GR di Verona. E infine, dall'Università di Padova è uscito Dottore in Scienze Statistiche, Lanfranco Vespertini, figlio di Lino, pensionato FS e di Ines Comberlato, attualmente addetta al nostro Centralino Compartimentale. A tutti le nostre più vive congratulazioni.

In pensione. Assunti nel periodo 1942-43 hanno lasciato recentemente il servizio attivo per una lunga e serena quiescenza gli Ass. Capi Danilo Bennati e Nico Domenico Golin, il 1° Man.re Oscar Buscema e il Capo St. Sup. Edgardo Felici della Stazione di Vicenza. Tra l'altro, sono stati salutati, anche a nome del Direttore Compartimentale, dal Capo St. Titolare, Cav. Mario Vicentini.

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

Macchinista e patriota

Il collega Ruggero Ugolin, di Lonigo, ci ha inviato un divertente e, per certi versi, commovente aneddoto riguardante un suo antenato la cui vicenda ebbe per scena il mondo della ferrovia. Mentre pubblichiamo, qui di seguito, la gustosa storiella, invitiamo tutti i lettori di « Voci della Rotaia », che siano in possesso o a conoscenza di curiosità, documenti inediti, aneddoti di vita ferroviaria, a darcene notizia, contribuendo in tal modo alla raccolta e alla conservazione di un patrimonio storico e culturale, forse minore, ma sicuramente ricco di vivacità e di interesse.

Nella storia della mia famiglia v'è un fatto straordinario legato alla ferrovia e ai primi anni della sua « epopea », un fatto quasi romanzesco che ci tramandiamo con curiosità e divertimento.

Si era nell'afosa e ormai lontana estate del 1866 con l'Italia settentrionale a ferro e fuoco per la Terza guerra d'Indipendenza. Il bisnonno di mia madre, Antonio Santagiuliana, allora venticinquenne fervente patriota, aveva combattuto nel Benaco, sull'alto Garda, nelle file del battaglione di volontari del capitano Giacomo Medici, marchese del Vascello, negli stessi fatti bellici del Trentino che videro la vittoria di Garibaldi a Bezzecca e il suo celebre « Obbedisco! » che aveva decretato lo scioglimento coatto di tutte le formazioni di volontari italiani.

Di ritorno a casa a Montevecchio in treno da Verona, a Lonigo gli era venuto incontro in stazione il principe Giuseppe Giovanelli, suo fraterno amico e patriota, con l'avvertimento che la gendarmeria austriaca lo attendeva alla fermata di Altavilla per arrestarlo. Il Principe insistette affinché il mio avo si rifugiasse nel palazzo in Lonigo, al sicuro, ma Antonio Santagiuliana aveva premura di arrivare a casa dove aveva lasciato la moglie giovanissima e una bambina di pochi mesi, e volle proseguire nonostante il pericolo, decidendo di prendere la precauzione di saltare giù dal treno poco prima di Altavilla, in località di Alte, e di proseguire poi a piedi per Montecchio.

Ma ad Alte, la strada adiacente la ferrovia era piena di soldati austriaci che in colonna stavano marciando verso Verona, cosicché non poté saltare per non destare sospetti e dovette per forza giungere alla fermata di Altavilla poco più avanti. Lì scese ormai rassegnato all'arresto. Ma mentre i gendarmi gli si facevano incontro per chiarirne le generalità, in quanto non lo conoscevano personalmente, e ammanettarlo, ad un tratto un macchinista con la faccia tutta nera di carbone si affacciò dalla locomotiva e gli lanciò giù due secchie gridandogli in malomodo: « Coxa feto lì incantà, Piero; và a tore l'acqua par la caldaia, o 'spetito che xciopa tuto!... ».

Arresto di patrioti italiani in una stampa del secolo scorso

Il mio avo comprese al volo la generosa intenzione del macchinista, e afferrando le due secchie si avviò come niente fosse alla pompa dell'acqua tra il vapore infernale della locomotiva a carbone.

I gendarmi rimasero perplessi e si fermarono, finché uno di loro si fece avanti e afferrandolo per un braccio gli chiese con un forte accento tedesco: « Siete voi il barone Antonio Santagiuliana? » « No — rispose candidamente il mio avo — io sono l'Aiuto macchinista ». « Aiuto macchinista?.... » chiese perplesso il gendarme guardando la carnagione bianca come il latte e la camicia di seta del mio avo. « E te movito, che dovemo partire!... o voto che 'rivemo a Vicenza doman de note! » urlò arrabbiato il macchinista.

Il mio bisavolo, senz'altro esitare, andò a prendere l'acqua e aiutò il macchinista a far ripartire la locomotiva, spalando carbone con grande foga nella bocca della caldaia, sotto il naso perplesso e indeciso dei gendarmi, dopodiché il convoglio ripartì per Vicenza, mettendo in salvo il mio avo altrimenti destinato al plotone d'esecuzione.

Di quel macchinista generoso e coraggioso si seppe solo che si chiamava di cognome Piccolo o Piccoli e il mio avo non ne ebbe più notizia, anche perché, scampato per merito del nuovo mezzo di trasporto, la strada ferrata, morì pochi anni dopo, a trent'anni, ucciso... da un cavallo imbizzarrito.

RUGGERO UGOLIN

1841: nasce il turismo in ferrovia

NELLA primavera del 1841, in Inghilterra, vale a dire a soli undici anni di distanza dall'inaugurazione della prima linea ferroviaria destinata al trasporto viaggiatori, veniva organizzata la prima gita turistica in treno. Essa si svolse sul percorso Leicester-Longborough e vi parteciparono 570 persone che avevano pagato la modesta somma di uno scellino per il biglietto. L'organizzatore di questo primo "touristic raid" fu il signor Thomas Cook il quale, visto il successo dell'iniziativa, fondò in seguito l'omonima agenzia di viaggi ancor oggi attivissima in tutto il mondo.

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%.

Siamo già 70 mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXII - N. 5 - MAGGIO 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

Dai trasporti un modello di collaborazione

LE VIE DELL'EUROPA

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

studio savina

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 5 - Maggio 1979

in questo numero

4 Europa: nostra ultima illusione?

Al di là delle utopie e dei sogni sull'Europa, il nuovo Parlamento di Strasburgo è comunque destinato ad aprire un dibattito più ampio e articolato sul destino politico del nostro continente. Due articoli, sul nuovo Parlamento europeo e sull'Europa delle ferrovie.

8 Il nuovo orario

Le caratteristiche e le novità principali, per i servizi nazionali e internazionali, del nuovo orario generale entrato in vigore la notte del 27 maggio.

10 Di giorno e di notte

I risultati provvisori di un'interessante indagine svolta dal Servizio Sanitario sugli effetti del lavoro turnificato e notturno.

12 La Roma-Fiuggi

Alla scoperta di una delle più caratteristiche linee private attualmente in esercizio nel nostro Paese.

16 Anni trenta: nasce il carrello stradale

La seconda puntata della nostra piccola storia del trasporto merci.

30 Angiolo Mazzoni: un architetto di regime?

Un instancabile inventore di architetture ferroviarie, una delle figure più significative del panorama artistico-culturale degli anni '30-'40.

Flash 17 / Dicono di noi 18 / Le Rubriche 19 / Binari nel mondo 27 / Incontri con... 31 / D.L.F. 32 / E' bene saperlo 34 / Amici in pensione 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 43.

Associato all'USPI: Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

Trasferta e ore di riposo

Spettabile Redazione,
sono un Manovale utilizzato come Ausiliario di fermata, ho la residenza domiciliare a Rapolano Terme, presto servizio alla Fermata di Torrita di Siena e vorrei chiarire finalmente alcuni dubbi in materia di trasferte, dato che spesso mi capita di recarmi in località che distano dal mio impianto dai sette ai cento chilometri circa.
1) Per mettere il rientro fra un turno di servizio e l'altro, quante ore di riposo in residenza devono esserci?
2) Se da Torrita vado in trasferta a Montepulciano (8 km di distanza) e il turno di lavoro inizia alle ore 5, l'ultimo treno utile da Torrita è alle 23,55. Vorrei sapere: sono obbligato a partire con il treno delle 23,55 oppure posso prendere un treno precedente, che mi permetta almeno 8 ore di riposo, visto che si tratta di ore notturne?
3) Smonto dal servizio nella stazione di Montepulciano alle 0,10 e il primo treno utile per il rientro parte alle 5,28 della mattina. E' obbligatorio mettere il rientro con il primo treno oppure ho a disposizione un certo numero di ore per terminare il riposo notturno?
4) Se smonto da Montepulciano alle 14, il primo treno utile arriva a Torrita alle 15,49. Il giorno dopo riprendo il servizio a Montepulciano alle 5 (ultimo treno utile da Torrita: ore 23,55 del giorno prima). Sono tenuto a mettere il rientro?
Sperando in una cortese risposta invio cari saluti.

Enzo Rubbioli - Rapolano Terme

● *Rispondiamo per ordine alle domande poste dal nostro lettore.*

1) Colui che è inviato in missione anche per incarichi di lunga durata, deve rientrare giornalmente alla sua residenza qualora la natura del servizio esplicato glielo consenta e sempre che gli possa essere garantito in residenza il riposo minimo giornaliero di nove ore, detratto il tempo impiegato per il viaggio di andata e ritorno (istruzioni art. 1 DCA comma 3).

2) Chi effettua la trasferta deve indicare sul mod. P.120 l'ultimo treno utile che gli consenta di arrivare sul luogo di missione in tempo per rispettare l'orario di servizio. Il riposo, sempre alle condizioni espresse al punto 1, deve essere usufruito in residenza.

3) Chi effettua la trasferta deve indicare sul mod. P.120 il primo treno utile, dopo il termine del turno di servizio, per rientrare in residenza e godervi il riposo minimo di nove ore.

4) Nel caso prospettato dal lettore non si raggiunge il minimo di nove ore per il riposo in residenza, quindi non c'è obbligo al rientro. Naturalmente se si rientra in residenza per propria volontà non si può usufruire del trattamento di missione relativo.

Genio-ferrovieri, anzianità di servizio

Spett.le Redazione,
dopo averlo ripetutamente ed inutilmente sottoposto ai più disparati organismi aziendali e sindacali, torno con un problema che sta a cuore a tutti quelli che — come me — hanno alle spalle la pluriennale esperienza del volontariato nell'arma del Genio Ferrovieri.
Per 48 mesi ho svolto mansioni sia militari che ferroviarie, in quanto ho soddisfatto il servizio di leva e sono stato inviato in sussidio in numerosi impianti della rete; in 13 mesi di lavoro da Capotreno, ne ho trascorsi quattro a Roma Termini e quasi due a Sapri; in 24 mesi di lavoro da Movimentista, ne ho trascorsi altri 12 fra gli impianti di Salerno, Napoli C.F., Cervignano, Pisa S. Rossore, S. Stefano di Camastra.
Dopodiché, per essere assunto in ferrovia, ho dovuto superare anche l'anno di prova!
Ora chiedo, non sarebbe giusto considerare nell'anzianità di servizio il periodo trascorso nel Genio Ferrovieri, detratti, ovviamente, i mesi del servizio obbligatorio di leva?
Grazie per l'ospitalità.

Lucio Caforio - Grassano Scalo

● *Sottoponiamo volentieri all'attenzione degli organi competenti il quesito del nostro lettore, che certamente interesserà numerosi colleghi che si trovano nelle medesime condizioni.*

La nostra solidarietà

Egregio Direttore,
sono un Manovratore, assunto nell'Azienda Ferroviaria nel 1968 presso la Stazione di Metaponto (Comp.to di Bari) ed ho svolto sin dall'inizio le mansioni proprie della qualifica attuale; ho prestato servizio in diversi Compartimenti (in missione) ed attualmente, comandato in missione art. 14 D.C.A., sono in servizio presso la Stazione di Bolzano.
L'enorme esperienza acquisita in questi anni di servizio in manovra, durante i quali, mai ho creato disservizio né causato danni a cose o persone, non mi è valsa, purtroppo, ad evitare un infortunio sul lavoro.
Infatti durante il servizio di manovra, nella notte tra il 10 e l'11 settembre '78, alle quattro di mattina, la concomitanza di diverse e fortuite circostanze, ha portato alla disgrazia con la conseguenza che il sottoscritto ha perso ben 4 dita della mano destra.
Durante i 43 giorni di degenza all'ospedale civile di Bolzano, non sono mancate le cortesi e premurose visite dei colleghi, le diverse e continue visite del Capo Impianto, Sig. Boffo, e dei colleghi della Segreteria C.S., come pure il gentile interes-

continua a pag. 17

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

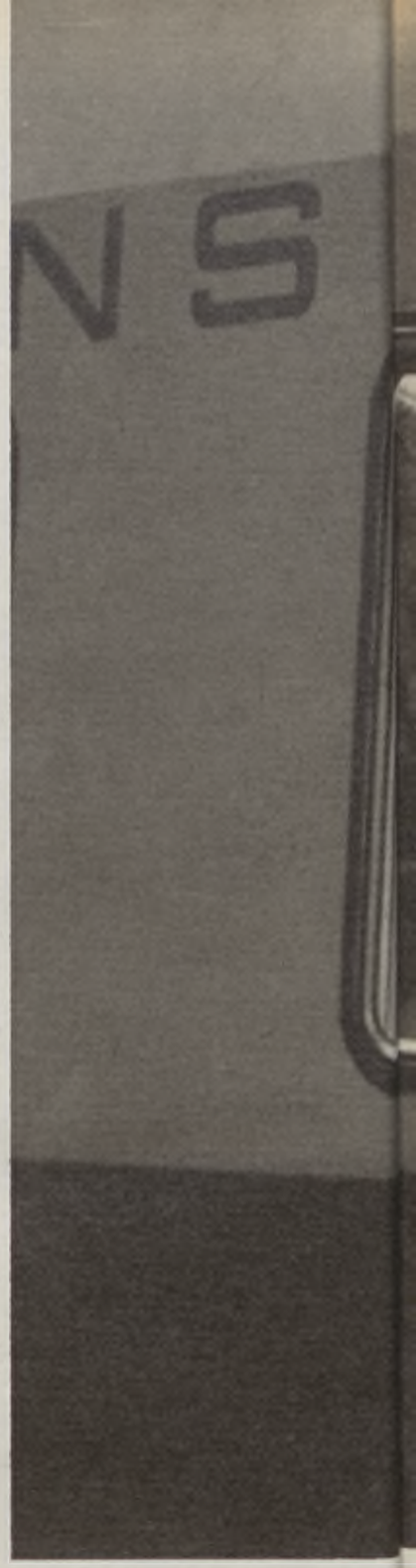
Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Jole Lang, Biagio Cotrone, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angelcri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Patrizia Cimini, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

EUROPA

NOSTRA ULTIMA ILLUSIONE?

Al di là delle antiche utopie e dei sogni velleitari sull'Europa, il nuovo Parlamento di Strasburgo, legittimato dal voto popolare diretto del 10 giugno, è comunque destinato ad aprire un dibattito più ampio e articolato sulle strutture istituzionali comunitarie e sul destino politico del nostro continente.

di MARCELLO BUZZOLI



EUROPA è nome antichissimo. Forse deriva dall'assiro e fu ispirato dal corso del Sole. In assiro, Asu (Asia) è l'alba. Ereb (Europa) è il tramonto. Rispetto all'Asia, il nostro Continente si trova appunto ad Occidente.

In epoche remote, su questa vasta distesa di terre recinte dall'Atlantico e dal Mediterraneo, convennero genti diverse. Roma le unificò con la forza della spada e della legge. Mirabile impresa cui mancò peraltro la coscienza dell'eguaglianza dei diritti di tutti gli uomini: gli schiavi erano "res" (cose).

Quando declinarono i labari gloriosi, altri popoli calarono sulle rive del Mediterraneo, con strepito di armi. Il re dei Franchi, Carlo Magno, rinnovò il prodigio di pacificare l'Europa, dandole un assetto unitario: il Sacro Romano Impero. Ma nel seno della costruzione carolingia s'annidava il conflitto insanabile tra il Papato e l'Impero che tanto nocque all'uno e all'altro potere.

Strenuo assertore delle prerogative imperiali fu Federico II, il mecenate grandioso alla cui Corte albeggiò la prima poesia italiana, modulata da festevoli canzoni e dal suono della viola. (Ancor oggi una leggenda narra che Federico risorgerà dal sepolcro per unificare l'Europa).

L'impalcatura del Sacro Romano Impero si sbriciolò in una miriade di principati e ducati. Tra intrighi e rivalità lampeggia il pugnale o la fiala di veleno. La lotta delle Investiture ripropose con i vescovi feudatari una funesta commistione di valori spirituali e temporali. La Cavalleria, istituzione militare e religiosa, richiamò al senso dell'onore e contribuì a mitigare la durezza dei tempi.

Un'età contrassegnata da delitti e pentimenti, barbarie e cultura, sensualità e ascesi, crudeltà e romanticismo.

L'Umanesimo preparò lo splendore del Rinascimento che diffuse la sua luce in ogni parte d'Europa. Carlo V, persecutore crudele di eretici, non riuscì ad unificare e a pacificare il nostro Continente. Il modello carolingio era ormai irripetibile. Con la fine della Monarchia universale e della Chiesa universale si era attenuato il sentimento di un comune interesse europeo che fu tipico del Medioevo. La formazione delle forti monarchie continentali aprì un lungo periodo di guerre e di rivalità diplomatiche, sullo sfondo delle lotte di religione.

Dopo il grande incendio della Rivoluzione francese, Napoleone cercò di riunire l'Europa sotto il suo scettro. Il Bonaparte si atteggiò a "Liberatore". La realtà resta quella di un imperialismo militare e sopraffattore, fondato sulla forza e la fortuna delle armi, nonostante l'aspirazione a perpetuarsi con le grandi opere pubbliche e l'emanazione dei Codici. Novantanove anni dopo Waterloo, le revolverate di Serajevo dettero alle grandi potenze il pretesto per affrontarsi in una lunga e sanguinosa guerra. Essa liquidò le dinastie degli Hoenzollern, degli Asburgo e dei Romanoff con le loro trame belliciste e le ambizioni ataviche. Ma, appena vent'anni dopo, arse un conflitto di proporzioni ancor più grandi e disumane scatenato dalla volontà diabolica di Hitler che reclamava con rauche grida il "corridoio" di Danzica.

Tante vicende grondanti lacrime e sangue giustificano un certo scetticismo sulla possibilità che l'Europa occidentale raggiunga una vera unità di azioni e d'intenti e si ponga autorevole mediatrice tra le due superpotenze in possesso delle armi atomiche.

Eppure, dietro la sua apparente concretezza, una visione del genere rischia di essere unilaterale, trascurando importanti elementi di fatto.

Come denominatore comune di popoli diversi, come categoria spirituale l'Europa è sempre esistita. E' una realtà innegabile, non una invenzione mitologica o un fantasma venuto di moda in questi ultimi anni e agitato come strumento di diversione. Spauracchio per alcuni e Fata Morgana per altri. Parafrasando una celebre frase di Croce, non possiamo non dirci europei, quali che siano le nostre idee politiche, le nostre aspirazioni in campo sociale e la nostra posizione nella società.

Nei momenti drammatici della Storia, non è mancata all'Europa una coscienza unitaria del pericolo incombente. La vittoria di Maratona salvò non solo la Grecia, ma l'Europa. Al modo stesso che la minaccia dei Musulmani e poi quella dei Turchi furono sventate nella consapevolezza che non era in gioco la sorte di una nazione o

di un gruppo di nazioni ma della civiltà europea. Che questa civiltà non sia un'invenzione basterebbero a provarlo gli scambi culturali, artistici, scientifici che sempre (e con reciproco vantaggio) intercorsero anche tra popoli geograficamente lontani, nonostante le difficoltà dei viaggi e delle comunicazioni.

Nel Rinascimento, i dotti inglesi, tedeschi e francesi scendevano in Italia, studiavano nelle nostre Università e, dopo essersi arricchiti dei tesori della dottrina classica, tornavano in patria. Nel Seicento e nel Settecento, i grandi pensatori d'Europa erano in corrispondenza fra loro e riuscivano a creare un ambiente veramente europeo in modo del tutto indipendente dai conflitti tra gli Stati ai quali essi appartenevano. E le rivalità dei Valois, degli Asburgo, dei Tudor erano estranee anche ai veri interessi materiali e morali dei popoli. I grandi movimenti spirituali (Rinascimento, Illuminismo, Romanticismo ecc.), le conquiste scientifiche, i sistemi filosofici sempre rinnovantisi non sono proprietà privata della nazione dove nacquero, perché da quella si diffusero ad altre che li discussero, li rielaborarono, li adattarono e talvolta perfino li migliorarono nell'incessante divenire della civiltà. E veramente bisogna essere sciocchi o birboni per pretendere di dividere in lotti l'Arte e la Scienza, come fossero ettari di terreno, tracciando frontiere, piantando steccati, cavalli di frisia, e dicendo: questo è mio, questo è tuo. L'Arte e la Scienza che volessero rinchiudersi dentro i confini nazionali, sarebbero morte già prima di nascere.

Sul piano dell'ideologia politica, i progetti di unione del nostro Continente si sono rinnovati nel corso dei secoli, man mano che si moltiplicavano le cause di dissidio tra gli Stati. Così, in concomitanza con il Trattato di Utrecht (1713), si giunse all'elaborazione di diciannove progetti dei quali il più noto è quello dell'abate di Saint Pierre che prefigurò un organismo internazionale per la risoluzione pacifica delle controversie.

Nell'Ottocento, mentre si precisa e si attua l'idea di nazione, non si abbandona l'aspirazione all'internazionalismo. I patrioti italiani, dal Balbo al Cattaneo, dal Gioberti al Mazzini, accanto all'idea dell'Italia, ebbero non meno cara quella dell'Europa.

Dopo la prima guerra mondiale, venne presentato alla Conferenza di Locarno un progetto per gli Stati Uniti europei. Purtroppo, la unica realizzazione concreta fu la Società delle Nazioni di Ginevra

rivelatasi ben presto impari ai compiti affidatile.
La terrificante tragedia della seconda guerra mondiale ha rinvigorito l'anelito dei popoli alla pace e all'unione. In Italia e all'estero sono sorti Movimenti federalisti.
La CEE è nata da un compromesso. Rivelatasi impossibile una unione su base politica, si è voluto promuovere un Mercato Comune, riavvicinando e armonizzando gli indirizzi degli Stati membri in materia economica e finanziaria. Non è qui il luogo per un ennesimo bilancio degli aspetti positivi e negativi del processo d'integrazione che è tuttora contraddetto da non lievi squilibri e dal forte ritardo nell'organizzazione di alcuni settori, a cominciare da quello dei trasporti che c'interessa da vicino. Liberalizzati gli scambi, creato un vasto mercato, resta ancora lontano ed incerto l'obiettivo più importante; cioè la realizzazione di un sistema economico uniforme. E' generale convincimento che la causa delle persistenti disarmonie vada ricercata per gran parte nel meccanismo decisionale della Comunità non idoneo ad affrontare con dinamismo ed efficacia le sfide ricorrenti, i difficili ed urgenti problemi che incessantemente si pongono nell'epoca che viviamo. Nell'attuale quadro istituzionale, la Commissione di Bruxelles ha il potere di iniziativa: elabora i regolamenti e gli altri atti della legislazione comunitaria che sono sottoposti al parere del Parlamento prima di essere deliberati dal Consiglio. Ma questo andirivieni di testi legislativi e di documenti, questo balletto procedurale tra Bruxelles e Strasburgo non basta a nascondere la verità: unico organo di decisione è il Consiglio. Innumerevoli sono le proposte normative presentate dalla Commissione e approvate dal Parlamento che il Consiglio ha respinto. Il più delle volte senza nemmeno una motivazione convincente. Ma con giri di parole che rivelano anche troppo chiaramente il proposito gattopardesco di non cambiare niente e d'insabbiare tutto, pur dicendo che si vuol cambiare.
Il Parlamento ha poteri di decisione su un'aliquota delle spese comuni. Gli compete inoltre l'ultima parola sull'approvazione del bilancio della CEE. Può bocciarlo se non lo ritiene conforme agli interessi della Comunità. Attraverso le interrogazioni, pone domande alla Commissione e al Consiglio che sono tenuti a rispondere. Infine, con un voto di censura, può imporre alla Commissione di dimettersi. Ma questa è un'arma estrema, una specie di bomba atomica che ben difficilmente potrebbe uscire dall'arsenale dove dorme sonni profondi.
In buona sostanza, la CEE, un'entità che coinvolge 250 milioni di cittadini (destinati ad aumentare), è governata dall'alto senza un organo rappresentativo fornito di poteri reali ed adeguati. Una situazione paradossale, giacché riesce difficile comprendere come possa essere consentito sul piano internazionale un assetto che non sarebbe tollerato all'interno di nessuno degli Stati membri.
Forte di 410 deputati, la nuova Assemblea mantiene le stesse limitate prerogative della precedente. Tuttavia le derivano dalla legittimazione popolare un'autorità politica ed un prestigio assai più grandi. Che, attribuendosi poteri non riconosciuti, abbia a trasformarsi in "Assemblea Costituente" non sembra né possibile né tanto meno auspicabile. Un' evenienza del genere è stata agitata con faciloneria irresponsabile, o forse con intenti allarmistici, da zelatori sospetti. Ma non può essere condivisa da quanti hanno veramente a cuore la sorte dell'Europa e il suo sviluppo che verrebbero messi a repentaglio da colpi di mano o da avventure che ricalcassero (in un contesto storico diverso) il "Giuramento della Pallacorda" e la sfida a Luigi XVI.
Con tutti i suoi difetti ed ambiguità, il Trattato di Roma è per ora l'unico strumento giuridico che tiene unite nove Nazioni diverse. Calpestare il Trattato significherebbe offrire un'arma fin troppo comoda a coloro che vogliono distruggere quel poco che si è costruito e tornare a scavare nuove linee Maginot, non solo militari ma anche economiche.
Il completamento dell'Unione economica e monetaria, il coordinamento delle politiche estere, la lotta alla disoccupazione e al terrorismo, la crisi energetica, i trasporti, la ricerca scientifica, l'agricoltura, su questi ed altri temi (che ormai hanno dimensione europea e non solo nazionale) la nuova Assemblea di Strasburgo non può certo legiferare, come non lo poteva il precedente consesso. Tuttavia può esprimere Risoluzioni e prese di posizione che avranno peso e risonanza maggiori di quelle del precedente Parlamento, perché formulate a nome e per conto del popolo europeo. Anche il potere d'interrogazione non si esplicherà in una logomachia effimera ed inutile, se i nuovi eurodeputati sapranno utilizzarlo con saggezza e competenza, mirando ad ottenere chiarimenti precisi, spiegazioni esaurienti che dia-

Nel mondo delle ferrovie, l'idea d'Europa è da tempo una realtà. Ecco due immagini di viaggiatori e merci che attraversano il Continente Antico a bordo del treno.

no soddisfazione non solo all'interrogante ma a 260 milioni di elettori. Vi sono poi i poteri reali dei quali abbiamo già parlato. Nell'ambito delle prerogative tradizionali, il nuovo Parlamento può dunque acquisire maggiore spazio ed autorità. Ma è nella forza delle cose che dall'elezione popolare venga innescato un processo evolutivo di cui non è ancora possibile prevedere le modalità e gli sviluppi; processo che avrà ripercussioni sulle strutture istituzionali di Bruxelles e, in una visione più ampia, su tutto il quadro politico interno ed internazionale.

Salutiamo dunque l'elezione popolare, questo evento senza precedenti e, affinché la costruzione europea progredisca ancora, impegnamoci a darle il nostro contributo, senza esitazioni, senza cedimenti, ma anche respingendo le suggestioni avventuristiche.

M. B.

E L'EUROPA DELLE FERROVIE, A CHE PUNTO E'?

RAILS qui ligotez les nations / Donnons-nous la main... Sono versi di Apollinaire. E veramente l'esigenza di una cooperazione internazionale si è posta fin dai primordi della locomotiva. Risale al 1882 l'istituzione della « Conferenza internazionale per l'unità tecnica delle ferrovie ». E nel 1893, un'Unione di Stati, chiamata Unione di Berna, adottò la « Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia » (C.I.M.).

Nel dicembre 1922 sorse a Parigi l'"Unione internazionale delle Strade Ferrate" (U.I.C.) che ancor oggi è la più importante ed autorevole delle Organizzazioni interferroviarie. Essa ha lo scopo di promuovere l'unificazione e il miglioramento della tecnica del trasporto su rotaia, di assicurare il coordinamento delle altre Organizzazioni e Centri associati, di rappresentare all'esterno le Amministrazioni aderenti.

Ancor prima della fondazione della CEE, la necessità di un'azione comune ha ispirato numerose realizzazioni. Tra quelle di maggior rilievo ed operanti, occorre ricordare: le Società, come l'"Interfrigo" per i trasporti in regime di freddo e l'"Eurofima" per il finanziamento del materiale ferroviario di tipo unificato; i Pools, le Convenzioni e i Raggruppamenti per la gestione e l'esercizio in comune di materiale ferroviario e di determinati servizi viaggiatori e merci; le tariffe internazionali e gli altri accordi in campo commerciale; le intese nel settore della ricerca scientifica.

Consapevole dell'importanza dei trasporti nello sviluppo del Mercato Comune, il Consiglio dei ministri CEE approvava nel 1970 una Risoluzione per invitare le Aziende ferroviarie ad attuare, gradualmente, un maggior coordinamento ed una maggiore collaborazione sul piano tecnico, sul piano dell'esercizio e nel settore commerciale. Su quest'ultimo, si concentrò in particolare l'impegno delle ferrovie che avviarono una serie di studi e di ricerche preliminari al fine di esplorare tutte le possibilità. Alla luce di tali indagini, appare che una più stretta cooperazione commerciale può essere perseguita attraverso due ordini di iniziative. Le prime (ad es.: semplificazione e miglioramento dell'offerta dei servizi agli utenti) possono essere attuate senza che le Reti rinuncino alla propria individualità. Le seconde richiedono una reale *integrazione* delle Reti in determinati settori, con conseguente rinuncia alla loro individualità e alla libertà d'azione. Una soluzione intermedia può essere costituita dalle "comunità d'interessi" gestite con criteri di redditività globale (non valutata Rete per Rete) che peraltro lasciano aperte talune difficoltà, in particolare per la composizione degli eventuali svantaggi a carico di qualcuna delle Amministrazioni consociate.

Con la Decisione n. 327 del 20 maggio 1975 è stata fra l'altro attribuita alla Commissione CEE una funzione più attiva in materia di cooperazione interferroviaria. Conformemente alle intese raggiunte tra l'Esecutivo di Bruxelles e le ferrovie, è stato approvato nel 1977 un programma che contiene una serie di misure limitate concernenti il movimento, il settore commerciale (merci e viaggiatori), la normalizzazione e la standardizzazione del materiale. A questo programma, da attuare entro la fine del corrente anno, se ne affianca un altro, per il periodo 1980-'82, che contiene indicazioni di più ampio respiro. Si tratta di un ventaglio d'iniziative che mirano a promuovere una stretta intesa tra gli Uffici marketing delle Reti attraverso il reciproco scambio d'informazioni, di statistiche, l'effettuazione in comune di ricerche su correnti di traffico bilaterali o multilaterali. Altre iniziative riguardano la concentrazione del traffico su itinerari privilegiati; l'eliminazione degli ostacoli alle frontiere; l'armonizzazione di certe disposizioni nelle tariffe interne e lo sviluppo delle tariffe dirette internazionali; lo sviluppo dei trasporti combinati strada/rotaia; l'inclusione nel Pool Europ di alcuni tipi di carri che finora ne erano esclusi; l'eventuale creazione di nuove filiali internazionali in determinati settori (gestione e marketing dei servizi offerti dai treni TEEM; attività di tassazione, scritturazione, fatturazione e controllo sul pagamento del prezzo di trasporto per le spedizioni internazionali; trasporto di cereali); diversa classificazione dei treni internazionali.

Va comunque sottolineato che si tratta prevalentemente di studi e di recerche intese ad accertare la possibilità o meno d'instaurare forme di cooperazione più o meno accentuata nei settori sopra ricordati. Il pericolo maggiore è che si rimanga nella fase teorica, senza concrete applicazioni e sperimentazioni sul piano operativo. La mancanza di una politica europea dei trasporti e gli obblighi che ciascuna Amministrazione ferroviaria ha verso lo Stato d'appartenenza rendono impossibile, almeno per ora, un'integrazione tra le Reti e ostacolano anche lo sviluppo di forme di cooperazione più avanzata; tuttavia queste ultime dovranno essere egualmente perseguite con maggiore impegno e capacità inventiva, nel quadro dell'operante solidarietà tra le ferrovie dell'Europa dei Nove e le ferrovie in generale.

MARCELLO BUZZOLI

DALLA NOTTE DEL 27 MAGGIO

IL NUOVO ORARIO

Il nuovo orario generale dei treni viaggiatori, valido per la prima volta per un biennio, è così articolato:
per il periodo estivo entra in vigore il 27 maggio di quest'anno ed il 1° giugno del prossimo; per il periodo invernale il 30 settembre del corrente anno ed il 28 settembre del 1980.
Validità fino al 30 maggio 1981.
Con questo orario si sperimenta l'applicazione di un nuovo criterio nell'impostazione dei treni viaggiatori a più lungo percorso per cercare di eliminare, per quanto possibile, alcune delle cause che determinano i più ricorrenti ritardi. Tale criterio consiste nel limitare il percorso dei treni internazionali, che impegnano anche la notte, ad una durata non superiore alle 12-15 ore, e ad aumentare la velocità di quelli diurni, facendoli procedere con orari cadenzati, in maniera da realizzare con treni analoghi di proseguimento strette coincidenze.
Con ciò si possono ottenere alcuni importanti risultati: un collegamento più rapido delle stazioni terminali, che rimangono invariate; la realizzazione di economie per l'eliminazione delle manovre; la regolarità di marcia per i percorsi intermedi, anche per l'eliminazione di numerosi servizi diretti.
L'unico inconveniente, determinato da queste modificazioni, sarà il disagio del trasbordo per una minoranza di viaggiatori.
Con questo orario, inoltre, si è proceduto alla trasformazione di alcuni Trans Europ Express in nuove relazioni del tipo intercity con posti anche di 2ª classe.
Ma vediamo, in dettaglio, le novità più importanti dell'orario.

Servizi internazionali

— Soppressione della relazione TEE **Roland** fra Hoeck van Holland-Dortmund e Milano e istituzione del **Tiziano** (274-275), nuovo treno di tipo intercity, tra Amburgo e Milano:

Amburgo	p.	7,29	Milano	a.	22,05
Milano	p.	9,20	Amburgo	a.	22,24

— limitazione a Francoforte, anziché ad Amburgo, della relazione **Italia Express** (271/1171 - 1170/270):

Calais	p.	16,32			
Francoforte	»	21,18			
Bruxelles	»	19,20	Rom. Ter.	a.	14,38
Amsterdam	»	15,21			
			Calais	a.	16,09
			Francoforte	»	8,54
Roma Ter.	p.	17,36	Bruxelles	»	13,02
			Amsterdam	»	15,22

— proseguimento per Napoli del **Rome Express**, che pertanto ha mutato il nome in **Napoli Express** (211 - 210):

Paris L.	p.	20,39	Napoli C.	a.	16,05
Napoli C.	p.	12,50	Paris L.	a.	9,00

— prolungamento fino a Genova — nel periodo invernale — del treno **Metropolitano** (277 - 276):

			Milano C.	a.	17,30
Francoforte	p.	7,37	Genova	»	18,51
Genova	p.	8,51			
Milano C.	»	12,15	Francoforte	a.	20,17

— unificazione degli orari estivi ed invernali per alcuni treni transitanti per Ventimiglia e Modane.

Servizi Nazionali

Per quanto riguarda i servizi interni c'è da notare con soddisfazione che si è riusciti, con alcuni accorgimenti, ad unificare l'orario estivo ed invernale. Tra l'altro, si avrà così un unico fascicolo orario di servizio, e questo comporterà un risparmio calcolato in oltre 500 milioni.
Le principali innovazioni apportate al servizio interno viaggiatori sono:
— prolungamento del treno **Aurora** (995 e 992) per la Sicilia. Con questa innovazione Roma viene collegata con la Sicilia con due coppie di treni rapidi: il **Peloritano** (991 e 996) per Palermo e l'**Aurora** per Siracusa. Entrambi i treni avranno anche il servizio di seconda classe. Saranno effettuati con carrozze altamente specializzate del tipo Eurofima per la 1ª classe e UIC-X climatizzate per la 2ª. Saranno in coincidenza a Messina con collegamenti per l'altra destinazione, cioè il **Peloritano** per Siracusa e l'**Aurora** per Palermo e viceversa:

Roma Ter.	p.	8,50	Palermo	a.	20,21
Palermo	p.	9,10	Roma Ter.	a.	20,32
Roma Ter.	p.	12,24	Siracusa	a.	23,19
Siracusa	p.	7,05	Roma Ter.	a.	17,55

Saranno inoltre mantenute con tali treni le relazioni Roma-Reggio C. che saranno assicurate con carrozze grand-comfort per la 1ª classe e UIC-X climatizzate per la 2ª.

— collegamento permanente della Sicilia con il Brennero, Venezia e Trieste mediante i treni 597 e 596

Palermo	p.	15,05	Brennero	a.	17,25
Catania	»	17,16	Venezia	a.	13,02
			Trieste	a.	16,05
Brennero	p.	16,40			
Trieste	»	17,22	Palermo	a.	18,26
Venezia	»	20,45	Catania	a.	16,28

— effettuazione nei giorni feriali, anziché quadrisettimanalmente, del treno rapido **Pendolino** (871 e 872) tra Roma e Ancona, originario da Rimini:

Roma Term.	p.	15,38	Ancona	a.	18,37
Rimini	p.	5,05			
Ancona	»	6,12	Roma Ter.	a.	9,10

— effettuazione permanente dei treni 1525 e 512/750 (nuovi 511 e 512) per il collegamento Lecce-Bari-Venezia, con servizi diretti per Trieste:

			Venezia	a.	7,39
Lecce	p.	17,48	Trieste	»	11,04
Trieste	p.	17,22			
Venezia	»	19,55	Lecce	a.	9,42

— istituzione dei nuovi treni 668 e 659/2507, per il solo periodo invernale, Bari-Pescara-Bologna, con servizi diretti per Torino e viceversa:

			Bologna	a.	19,27
Bari	p.	9,10	Torino	»	0,15
Torino	p.	6,30			
Bologna	p.	11,40	Bari	a.	21,12

— istituzione di un collegamento permanente con servizi diretti Foligno-Perugia-Milano con i treni 708 e 707:

Foligno	p.	2,15			
Perugia	»	10,00	Milano	a.	16,40
			Perugia	a.	20,00
Milano	p.	13,05	Foligno	»	20,50

— effettuazione dei treni rapidi 861/863 e 864 tra Bari-Foggia e Roma, via Cassino-Caserta, che ferma anche a Frosinone per i viaggiatori diretti a Fiuggi:

Roma Ter.	p.	7,35	Bari	a.	14,03
Foggia	p.	13,30	Roma Ter.	a.	18,05

Nel periodo invernale il treno 864 sarà originario da Bari, anziché da Foggia, con partenza alle ore 12,17.

ALBERTO AMATI

"691" oppure "695"

Riceviamo e pubblichiamo:

Egregio Direttore,

sono un bancario in pensione, appassionato di ferrovia ed abbonato a codesta rivista da parecchi anni. Nell'aprile del 1974 visitai la sezione ferroviaria del Museo Leonardo da Vinci di Milano.

Mentre ero in ammirazione della "691", che avevo visto tante volte al lavoro nel tratto Milano-Verona, chiesi non ricordo che cosa ad un anziano signore che si stava aggirando nel Museo e che era trattato con molta deferenza dal personale addetto.

Nel corso del colloquio il mio interlocutore mi disse, di sua iniziativa, che la locomotiva che stavo osservando non era una "691" (così come invece era scritto sulla targa di fabbricazione), ma l'unico esemplare, costruito ufficiosamente, di un modello che avrebbe dovuto seguirla, la "695".

Quando il mio informatore si allontanò chiesi ad un custode se lo conoscesse ed egli mi rispose che si trattava di un ingegnere delle FS, in pensione, e — mi sembra di rammentare — ex direttore della Mostra che stavo visitando, il quale veniva ogni tanto a passare un po' di tempo in quell'ambiente cui era evidentemente affezionato.

Da allora ho cercato più volte di avere conferma della cosa domandando a destra e a sinistra, però senza esito. Una pubblicazione sulle locomotive italiane prestatami da un amico, che appare molto ben curata, parla della progettata "695" ma aggiunge che questa non fu mai realizzata.

Forse una parola definitiva potrebbe essere detta da qualche anziano ex collaboratore del competente ufficio FS di Firenze o della "Ernesto Breda", costruttrice, salvo errore, della "691".

Ringrazio in anticipo e saluto distintamente.

Giulio Giatti

Sul quesito del nostro lettore abbiamo sentito il parere dell'ing. Vincenzo Natrella, Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione del Compartimento di Milano. L'ingegner Natrella ci ha inviato una esauriente e particolareggiata risposta che, per il suo interesse, riportiamo integralmente.

« La locomotiva gr. 691022, conservata presso il Museo della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci di Milano, fu costruita per conto delle FS negli anni dal 1911 al 1914 dalle Officine Breda, O.M., ed Ansaldo. Faceva parte di una serie che aveva la numerazione da 69001 a 69033.

Il rodiggio schema 2-3-1 "Pacific" rappresentava il tipo classico adottato per le locomotive per treni veloci, ma non ebbe grande diffusione in Italia in conseguenza della particolare orografia del nostro Paese, dove la maggioranza delle linee ferroviarie hanno un andamento altiplanimetrico sfavorevole alla circolazione del suddetto tipo di locomotive a vapore ad alta velocità con ruote di grande diametro e passo rigido di lunghezza notevole.

Infatti dette locomotive furono utilizzate prevalentemente per l'effettuazione di treni veloci sulle linee Milano-Bologna e Milano-Venezia.

Nell'uso pratico la locomotiva "690" si rivelò veramente ottima, ma insufficiente nel generatore ed il motivo andava ricercato nel progetto stesso della caldaia.

Conseguentemente, negli anni '20, la locomotiva gruppo 690 fu considerata non più adeguata alla aumentata composizione dei treni veloci ed alle esigenze sempre crescenti del traffico viaggiatori. Così fu studiata la possibilità di aumentare la potenza della "690" sostituendo la caldaia con una analoga a quella delle locomotive gruppi 746-747.

La sostituzione della caldaia rese necessarie anche modifiche al telaio che fu allungato e ciò ha permesso anche di modificarne il carrello posteriore in modo da ottenere una maggiore stabilità alle più alte velocità di marcia.

La prima delle locomotive gr. 690 che fu trasformata come sopradetto a cura dell'Officina FS di Firenze fu la 690016 che, nel 1928, diventò la 691016.

Visti i buoni risultati ottenuti si procedette alla trasformazione anche delle altre 32 unità che furono utilizzate con grande successo per l'effettuazione di treni rapidi e direttissimi sulle linee Milano-Bologna fino al 13 novembre 1938 quando tale linea venne elettrificata e Milano-Venezia fino a quando l'estendersi della elettrificazione fece cadere il sipario sulla "Pacific" italiana, e la 691022 rimane oggi al Museo come testimonianza di un'era ferroviaria ormai conclusa, nota con il nome di "Grande Trazione a Vapore".

Per quanto riguarda le locomotive "695" trattasi di un progetto, elaborato negli anni '20 a cura del Servizio Materiale e Trazione, di una locomotiva a vapore per treni veloci e pesanti con un rodiggio "Pacific", ma tale progetto non fu mai realizzato in quanto superato dall'estendersi della elettrificazione della rete ferroviaria ».

TURNI DI LAVORO

DI GIORNO E DI NOTTE

IL PROSSIMO settembre si terrà a Dublino il 16° Congresso dell'U.I.M.C. (Unione Internazionale dei Servizi Sanitari delle Ferrovie Europee). In particolare, una delle tre relazioni su cui si aprirà il dibattito avrà come oggetto gli effetti negativi del lavoro a turni e del lavoro notturno.

E' la prima volta che l'U.I.M.C. si occupa in modo organico di un tema come questo che, oltre ad affrontare problemi strettamente sanitari, tocca questioni psico-sociologiche e importanti aspetti dell'organizzazione del lavoro. Oggi, il lavoro turnificato e quello notturno sono al centro di un ampio dibattito nel settore dei servizi, e in particolare in quelli dei trasporti e delle poste. Un dibattito che è seguito con grande attenzione anche dagli organi della Comunità Europea, per le evidenti implicazioni internazionali del fenomeno. Ora come ora, infatti, per mantenere attivi certi servizi sociali essenziali e per le necessità di una fondamentale fascia di produzione (siderurgica, carbonifera, cartiera ecc.) sarebbe impensabile di poter fare a meno del lavoro turnificato o del lavoro notturno. E' anche vero, però, che soprattutto a partire dagli anni Sessanta si è avuta una notevole espansione di questo sistema di lavoro, e non sempre dettata da imperativi tecnici o, comunque, produttivi. Questo, evidentemente, si traduce spesso in costi sociali e umani molto elevati. Nasce da qui l'esigenza di analizzare meglio il problema, di approfondirne il più possibile gli aspetti che lo caratterizzano. In tale quadro la CEE si è fatta promotrice di una serie di iniziative, tra cui quella del Congresso U.I.M.C., che, attraverso un confronto delle diverse situazioni, delle esperienze e degli eventuali provvedimenti legislativi adottati in ogni singolo Paese, intende promuovere l'aggiornamento e l'omogeneizzazione delle norme già esistenti ed elaborare una comune strategia per migliorare, nei fatti, le condizioni di vita e di lavoro di quanti sono chiamati a svolgere mansioni turnificate.

Anche la nostra Azienda è estremamente sensibile a tale tema e lo dimostra l'ampia discussione che coinvolge da tempo Organizzazioni Sindacali, dirigenza e in genere tutti i ferrovieri.

Il nostro Servizio Sanitario, con la collaborazione del Servizio Materiale e Trazione e del Servizio Movimento, ha condotto un'indagine molto interessante sulle esperienze di un gruppo campione di circa 10.000 ferrovieri che lavorano con orario turnificato. I risultati parziali dell'indagine, che verrà presentata ufficialmente al Congresso di Dublino, sono illustrati nell'articolo che segue.

QUALI sono i problemi di chi lavora a turni?

Come e quanto l'uomo si adatta senza effetti negativi a lavorare in ore diverse della giornata o durante la notte?

E in quali condizioni il "turno" può influire negativamente sull'equilibrio e sulla salute fisica e psichica del ferroviere?

A queste e ad altre domande sono state date finora solo risposte frammentarie e le ricerche fatte sui lavori turnificati soprattutto dagli inglesi e dai tedeschi nell'industria siderurgica, meccanica e tessile non sono direttamente utilizzabili nella nostra realtà ferroviaria.

Attualmente in ferrovia gli agenti che lavorano in turni sono circa 100.000, divisi tra Personale di Macchina, Personale Viaggiante e Personale di Stazione, ma è bene subito precisare che il turno non è uguale per tutti. Sappiamo, infatti, che il cosiddetto turno "in terza" del Personale di Stazione è completamente diverso dal turno del Macchinista ed entrambi sono ancora diversi da quello, ad esempio, del Conduttore.

Qualsiasi approccio a questa materia non può prescindere dal fatto che anche tra chi lavora in turni ci siano profili professionali e condizioni di lavoro diverse, e che tali condizioni siano cambiate nel tempo.

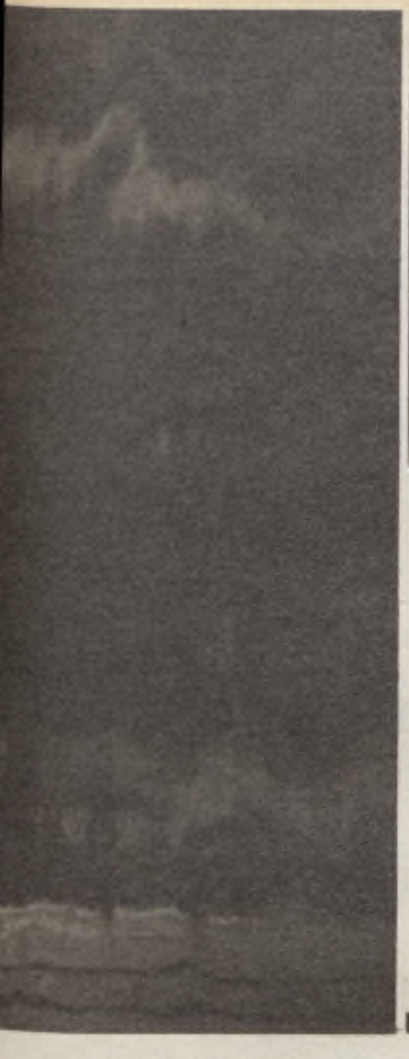
Basta pensare alla trasformazione radicale che si è avuta in una qualifica come quella del Macchinista cui fino a pochi decenni or sono venivano assegnate dall'Azienda macchine tecnicamente molto semplici, mentre oggi guida mezzi attrezzati per il controllo automatico della velocità, o utilizza, nella condotta, la ripetizione automatica dei segnali in macchina: un lavoro fatto di tensione nervosa, uno sforzo non più fisico, ma psichico sempre meno personalizzato e sempre più automatizzato.

Diversa è poi la situazione per il Personale Viaggiante e per il Personale di Stazione.

Per Capitreno, Conduttori, Assistenti Viaggianti, Ausiliari Viaggianti i problemi di "umanizzazione" del turno si intrecciano, lo sappiamo, con quelli di una rivalutazione di qualifiche che col passare del tempo hanno perso certi compiti senza avere ancora assunto un nuovo preciso profilo.

Ora, come per il Personale di macchina una scarsa integrazione con i meccanismi di automatismo può incidere negativamente e aumentare lo stress psicologico, così per il Personale Viaggiante e in alcuni casi per il Personale di Stazione un prolungato rapporto con il pubblico può contribuire a rendere più "pesante" l'intera attività lavorativa.

Ma se all'interno delle mansioni turnificate vi sono differenti tur-



Anche tra chi lavora in turni ci sono profili professionali e condizioni di lavoro diverse. In questa pagina e nella pagina accanto, alcune immagini illustrano diversi aspetti di questa realtà

ni e, abbiamo visto, differenti ordini di problemi, esistono tuttavia degli aspetti che più di altri sembrano legati direttamente al "turno" e, come dicevamo all'inizio, al continuo sfalsamento nell'orario di lavoro che il turno comporta.

In modo particolare, parliamo dei disturbi dell'apparato digerente connessi a cattive e disordinate abitudini alimentari (come gastriti, ulcere, distonie neurovegetative, ecc.) e a tutti quei disturbi genericamente chiamati "psichici" che vanno dall'insonnia agli stati d'ansia più o meno gravi, dalla facile stancabilità a sindromi depressive che ugualmente danneggiano la salute e si riflettono sulla vita familiare e sociale dei lavoratori.

Accertare la reale esistenza di questi ed altri disturbi, valutarne la entità, vedere se e come questi sono in diretto rapporto con il lavoro turnificato sono i principali obiettivi dello studio che le Ferrovie dello Stato presenteranno al 16° Congresso dell'U.I.M.C. che si terrà a Dublino nel settembre prossimo.

I dati raccolti durante questi mesi in tutte le nostre sedi compartimentali sono stati già in parte elaborati dal calcolatore e si hanno così alcuni risultati parziali.

Particolarmente interessanti sono quelli che riguardano due delle tre relazioni che la nostra Azienda presenterà a Dublino, relative al personale femminile impegnato in turni, in un lavoro quindi anche notturno. Scopo dell'indagine è quello di meglio mettere a fuoco come la donna si inserisce in certe mansioni dell'esercizio (Aiuto Macchinista, Conduttore, Capotreno, Guardia, ecc.), la natura delle difficoltà che incontra e quali possono essere le linee di tendenza e le prospettive che dalla situazione attuale derivano. Alcuni dei dati di cui già si dispone e che sono elaborati sulla base di uno studio condotto dal Servizio Sociale (E.I.S.S.), ci dicono che per 54 ferroviere del Compartimento di Bologna con le qualifiche di Conduttore e Capotreno il problema più grave per la donna addetta alla scorta dei treni è quello di dover conciliare il lavoro, e l'esigenza di svolgerlo con coscienza e professionalità, con i problemi della quotidiana conduzione familiare.

Il 52% delle lavoratrici intervistate ha infatti dichiarato di avere notevoli problemi familiari connessi ai turni notturni, festivi e ad un orario comunque variabile: problemi aggravati oltretutto da una carenza di servizi sociali sul territorio che possano rispondere alle loro esigenze.

Ma spesso questo stato di tensione o di conflittualità supera i limiti di sopportabilità dell'individuo e sfocia in una patologica situazione d'ansia.

E qui la soluzione del problema diventa particolarmente urgente e attuale se pensiamo che, per l'insorgere di tali disturbi, come pure di altri, cosiddetti psicosomatici, un'alta percentuale di donne è stata riconosciuta non idonea a continuare a svolgere le mansioni della propria qualifica. Nei fatti, dunque, si ha per le donne una frequente inabilità al lavoro turnificato in generale e a quello notturno in particolare.

Ma una volta insorti i disturbi è sufficiente reinserirsi in un lavoro diurno per vederli svanire, e riportare la situazione alla normalità?

A questa domanda che riguarda non solo il personale femminile, ma tutti gli agenti soggetti al lavoro turnificato, si deve evidentemente tentare di dare una risposta.

Dai primi 1669 casi analizzati è emerso anche che il 30% circa degli Agenti soffre d'insonnia: ha problemi ad addormentarsi o si sveglia dopo poche ore che si è addormentato e non riesce più a riprendere sonno. In particolare l'area più colpita sembra essere quella dei ferrovieri che hanno più di 36 anni, mentre meno frequenti sono i casi d'insonnia al di sotto dei 30 anni. Comunque, i valori aumentano quando siano trascorsi 10 anni di effettivo lavoro a turni.

I soggetti più giovani e con meno anni di lavoro al proprio attivo denunciano invece grosse difficoltà nei rapporti interpersonali e familiari.

Molti sono poi i disturbi collegati all'apparato digerente, la maggior parte dei quali risulta essere di natura neurovegetativa. I casi più gravi, comunque, si riscontrano nei ferrovieri che hanno già avuto un cambio della qualifica e che attualmente non svolgono più una attività soggetta a turni.

Come appare evidente da questi dati, gli effetti del lavoro turnificato, oltre ad essere dannosi, sono anche persistenti. Un motivo in più perché la nostra Azienda continui ad impegnarsi in un serio lavoro di ricerca e di indagine che tra l'altro trova riscontro nel medesimo impegno da parte delle altre reti europee.

Il confronto delle ricerche e delle esperienze che sono state raccolte a livello europeo sul lavoro turnificato troverà un suo ampio spazio proprio nel Congresso di Dublino: un'importante occasione per aprire nuove concrete prospettive alla conoscenza e soprattutto alla soluzione di questo complesso fenomeno e dei suoi negativi riflessi sulla salute psico-fisica del Personale.

SILVANA DINI

Sul trenino bianco-azzurro

DA ROMA A FIUGGI

La rete ferroviaria italiana, come è noto, non appartiene tutta alle FS. Molti chilometri di binari, sparsi un po' su tutto il territorio nazionale appartengono, infatti, ad altre Aziende o a Società concessionarie. Queste linee, anche se a volte la loro sopravvivenza è messa in discussione da gravi problemi di natura tecnica o economica, assolvono comunque quasi sempre a un ruolo molto importante. Basti pensare al grosso contributo che esse danno nel settore del traffico pendolare o in quello turistico. In questo numero parliamo della Roma-Fiuggi, una linea che oltre ad essere assai bella per la suggestione del tracciato è uno dei nodi centrali del sistema di trasporto della regione laziale.

Il discorso sulle linee non FS non può naturalmente chiudersi qui, dato che sono molte quelle che meritano altrettanta attenzione, come ad esempio le Ferrovie Secondarie di Arezzo, sulle quali è stato pubblicato di recente un interessante volume dell'Ing. Piero Muscolino, che sottoponiamo volentieri all'attenzione dei nostri lettori.

IN UN RECENTE incontro con tecnici e funzionari dell'amministrazione statale del settore, l'Assessore ai Trasporti del Lazio, Alberto Di Segni, ha affrontato i problemi che affliggono la linea Roma-Fiuggi-Alatri. Secondo l'Assessore la linea dovrebbe essere completamente rimodernata e trasformata in un vera e propria "metropolitana di superficie".

« Anche Roma — ha affermato Di Segni — come Londra e Parigi, dovrebbe avere i suoi strumenti di viabilità su rotaia che gli esperti sostengono avere più avvenire che non quelli su gomma. La crisi petrolifera e la sua incidenza sui prezzi della benzina convoglierà forzatamente masse di utenti verso i mezzi ferroviari, se poi tali mezzi diventassero più veloci e regolari, più comodi e frequenti, l'abitudine al treno di città potrebbe facilmente avere una vastissima diffusione. Per decenni infatti non si è operato alcun intervento lasciando degradare un patrimonio di tutto rispetto ». Di qui la necessità del risanamento progettato dalla Regione, coerentemente ad una impostazione che assegna alle ferrovie un ruolo centrale in tutto il sistema del trasporto regionale.

Questo il parere dell'Assessore Di Segni e degli amministratori della regione Lazio; non tutte le voci però sono concordi. Alcuni, ad esempio, sostengono che, almeno in parte, la Roma-Fiuggi sarebbe da considerare di secondaria importanza: per il suo risanamento e per quello della linea similare Roma-Civitacastellana-Viterbo, è stata stanziata, infatti, come cifra massima disponibile, la somma di 90 miliardi, in pratica la metà di quella richiesta a suo tempo dal progetto regionale. La commissione ministeriale che ha svolto un'indagine sui dati di esercizio ha proposto la soppressione della Roma-Fiuggi evidenziando i rapporti negativi tra costi e ricavi. Non si è però tenuto conto della totale mancanza di manutenzione e di investimenti, della scarsa frequenza delle corse, della bassa velocità commerciale dei convogli dovuta alla vetustà del materiale e allo stato precario degli impianti. Tutte cause che giocano chiaramente a sfavore della linea.

Pareri discrepanti dunque, ma a prescindere da tutti i problemi di ordine tecnico, sociale, amministrativo, la Roma-Fiuggi resta una linea di grande bellezza e suggestione. Prima di percorrerla insieme rivediamo la sua storia.

La Roma-Fiuggi nacque con Regio Decreto 20 novembre 1910 n. 946 e fu assegnata in concessione alla Società Anonima Ferrovie Vicinali.

Il loro monogramma era appunto costituito dalle lettere SFV intrecciate come ancor oggi può vedersi su alcuni vecchi cancelletti di stazione.

Il primo tronco aperto all'esercizio fu quello da Roma a Genazzano, il 12 giugno 1916, mentre il 6 maggio 1917 fu inaugurato il tratto da Genazzano a Fiuggi Centro. Infine il 14 luglio dello stesso anno fu aperto all'esercizio l'ultimo tratto: da Fiuggi Centro a Frosinone. La lunghezza complessiva della linea, da Roma a Frosinone, era di 137,379 chilometri e la velocità massima dei treni era di 40 Km/h.

Successivamente, il 1° luglio 1935, fu chiuso e sostituito con autoservizi l'esercizio per il tronco Fiuggi Centro-Frosinone e il 15 maggio 1936 analogo provvedimento fu adottato per il tratto Vico Lazio-Genazzano. Gli eventi bellici del secondo conflitto mondiale portarono poi alla distruzione dell'armamento del tronco S. Cesareo-Frascati, che non fu più ricostruito e venne sostituito con un' autolinea. Fu invece ripristinato, nel dopoguerra, il tronco ferroviario Fiuggi Centro-Alatri che aveva subito notevoli danni. La linea non ha avuto, da allora, altre variazioni e, attualmente, il suo sviluppo è di 94,309 chilometri. Percorriamola.

Il tracciato ferroviario, attraverso i quartieri periferici lungo la via Casilina, raggiunge Pantano Borghese, un piccolo centro tra i colli Albani e i monti Prenestini. Dopo pochi chilometri la linea piega a sinistra e si avvia verso la pittoresca e ombrosa via Prenestina, toccando Zagarolo. Ci lasciamo così alle spalle i resti grandiosi dell'acquedotto Claudio, e arriviamo a Palestrina, l'antica Preneste, centro archeologico di fama internazionale per i resti del tempio della Fortuna Primigenia e per il museo che raccoglie testimonianze del culto della dea Fortuna.

Da Palestrina, la linea ferroviaria si inoltra sempre più, tra tornanti e viadotti, sui monti Prenestini, lasciando a destra la valle del fiume Sacco e raggiunge Cavi e quindi Genazzano, cittadina ricca di ricordi della famiglia Colonna, che diede i natali al papa Martino V e al condottiero Prospero Colonna.

Si prosegue quindi verso la pianura di Olevano Romano, con ampio panorama sui monti circostanti e ci si inoltra nella campagna di Paliano, luogo di origine

Il caratteristico trenino dell'Acotral supera uno dei tanti manufatti della linea. Sotto, attraversamento di Fiuggi

Scheda tecnica

Lunghezza di costruzione: km. 96,078
Lunghezza di esercizio: km. 94,309
Tratta Roma Laziali-Grotte Celoni: doppio binario
Tratta Grotte Celoni-Alatri: binario semplice
Scartamento: m. 0,950
Raggio minimo di curva: m. 45
Pendenza massima: 60‰
Tipo di trazione: 1650 V. c.c.
Armamento: 36 UNI 3141; Vignole FS 27,6 e Phoenix UNI 3142
Segnalamento: tutte le stazioni da Roma Laziali ad Alatri sono provviste di segnali di protezione e partenza così suddivisi:
a) a luci sovrapposte le stazioni di Roma Laziali e Fiuggi
b) a luce fissa e schermo mobile a più aspetti di colore per la stazione di Centocelle
c) ad ala semaforica per tutte le altre stazioni
Blocco automatico: tra il sottovia Prenestino e il ponte Casilino
Stazioni: Roma Laziali, Centocelle, Torrenova, Grotte Celoni, Borghesiana, Pantano, Laghetto, Colonna, S. Cesareo, Zagarolo Scalo, Zagarolo Città, Palestrina, Cave, Genazzano, Olevano, Paliano, Serrone, Piglio, Acuto, Fiuggi, Vico nel Lazio, Guarcino, Alatri
Sottostazioni elettriche: Centocelle, Finocchio, S. Cesareo, Palestrina, Genazzano, Piglio, Fiuggi, Vico nel Lazio, Guarcino
Officina trazione: Centocelle
Tempo di percorrenza attuale: c.a 2,30 h
Costo annuo di esercizio: 5568 milioni
Viaggiatori trasportati: c.a 6000 al giorno.

La vecchia stazione delle "Ferrovie vicinali", dove negli anni trenta partivano i trenini della Roma-Fiuggi

della famiglia Colonna. Più avanti incontriamo Serrone, caratteristico per i resti di mura ciclopiche e per costruzioni romane.

Il tracciato della ferrovia accentua ora la salita e costeggia i valloni da cui si può dominare con lo sguardo lo splendido panorama offerto dalla sottostante valle del Sacco. Poco dopo, eccoci a Fiuggi, importante stazione termale, già nota all'epoca dei romani e nel medioevo. La città, antichissima, conserva nelle sue mura turrite e nel particolare di qualche edificio, tracce dell'architettura duecentesca.

La linea ferroviaria termina ad Alatri, in pittoresca posizione sulla vallata del fiume Cosa. Città preromana e quindi municipio romano indipendente, fu distrutta nel VI secolo e riedificata poco dopo. Dell'antichissima acropoli rimane tuttora la recinzione di mura ciclopiche lunga quasi due chilometri. Una linea caratteristica dunque, che tocca centri di notevole interesse storico e culturale. Percorrendola in compagnia del sig. Rodolfo Valentino, Capostazione di Serrone, esperto e grande appassionato di ferrovia, che si è prestato gentilmente a farci da guida, abbiamo posto alcune domande sui problemi della Roma-Fiuggi al personale di servizio. Il Capostazione di Palestrina, Alfonso Campanella, ci dice che le cose non vanno certo bene, che c'è un rilassamento generale. « Eppure — dice — la Roma-Fiuggi è una linea importante, soprattutto per il trasporto pendolare. Sarebbero quindi necessari cospicui investimenti per immettere in esercizio materiali nuovi, si dovrebbero eliminare le curve e questo a tutto vantaggio della velocità dei treni che è oggi piuttosto bassa, 50 Km/h. ». Il sig. Campanella ci spiega anche che la Roma-Fiuggi è l'unica ferrovia in Italia esercitata con il sistema della dirigenza locale e con il regime del giunto telegrafico, mediante apparati telegrafici Morse.

Da Palestrina raggiungiamo Piglio dove il Capostazione, Stelio Battisti, simpatico, gioviale, sportivo appassionato, ci ripete che la linea avrebbe bisogno di molti ammodernamenti. « E' una linea trafficata — afferma — infatti l'utenza preferisce servirsi del treno piuttosto che degli autobus e delle automobili e quindi il servizio andrebbe potenziato al massimo. Qualcosa si sta già facendo, tra Piglio e Acuto l'armamento è in fase di sostituzione, ma non è ancora abbastanza ».

Analogo è anche il parere di Vincenzo Carlodalatri, Capostazione di Fiuggi. « Per noi — dice — non esiste il problema dei pendolari come sul resto della linea, per noi esiste invece il problema dei turisti che sono tanti e che si servono in prevalenza del treno. La linea non va chiusa, va aggiornata, ammodernata, potenziata ». Tutti concordi dunque: la linea deve vivere.

« Deve vivere assolutamente — ci dice il sig. Valentino — vivere per i pendolari, per i turisti, per i villeggianti. Vivere perché è una linea utile e nello stesso tempo molto bella. Non dimentichiamoci che, soppressa la Roma-Fiuggi, si creerebbe un vuoto incolmabile venendo a mancare uno degli anelli centrali di tutto il sistema di trasporto ferroviario regionale».

E' senz'altro vero e per rendersene conto è sufficiente fare questo viaggio, specialmente d'inverno, con un treno del mattino. I valloni pullulano letteralmente di pendolari costituiti da braccianti, operai edili, lavoratori agricoli stagionali, impiegati, studenti, insegnanti. Un pubblico eterogeneo, numeroso, cui il treno offre, rispetto alla corriera, sensibili vantaggi. L'abbonamento settimanale a prezzo ridotto, ad esempio, e l'arrivo in orario al posto di lavoro grazie all'agevole penetrazione dei convogli nell'agglomerato urbano.

C'è confusione di prima mattina, gente che sale, che scende, risate di ragazzi, spintoni. Il vagone è stracolmo, in un angolo si gioca

Il Capostazione di Serrone, Rodolfo Valentino, un esperto di ferrovie e un vecchio amico di "Voci"

Alla ricerca del Dottor Faustus

« IL LUOGO era Palestrina, il paese nativo del compositore, detto anche Preneste, e ricordato da Dante nel ventisettesimo canto dell'Inferno come Prenestino, roccaforte dei principi Colonna, una cittadina pittoresca appoggiata ai monti, alla quale dalla piazza inferiore della chiesa si sale per una strada a ripiani ombreggiata dalle case e non proprio pulita... Al di là del luogo la strada diventa sentiero montano, passa davanti a un convento di cappuccini sulla vetta della collina fino all'acropoli, della quale rimangono miseri ruderi accanto alle rovine di un teatro antico ».

Chi si apprestasse a fare il suo primo incontro con Palestrina, troverebbe senz'altro alcune differenze tra la realtà attuale e la descrizione appena citata.

Nulla di strano. Il brano è, infatti, tratto da un celebre romanzo, il "Doctor Faustus" che Thomas Mann scrisse tra il 1943 e il 1947.

La situazione descritta, inoltre, è collocata nell'estate 1912. Tanto tempo fa, quindi. E non c'è da stupirsi se a Palestrina il sentiero romano è diventato una panoramicissima strada asfaltata, e se i "miseri ruderi", grazie ai bombardamenti dell' ultima guerra (una volta tanto dobbiamo davvero ringraziarli) che scoprirono il vasto complesso a cui appartenevano, sono adesso le ancora immense e quasi intatte vestigia del tempio della Fortuna Primigenia. Il tempio dell'antica Preneste, che esisteva già in epoca preromana, occupava lo spazio di un'intera città e si estendeva in altezza per tutto il declivo di un alto colle, era decorato da straordinari mosaici e abbellito da innumerevoli opere d'arte. La grande fiamma che ardeva sempre sulla sommità, serviva da punto di riferimento per i viandanti fino a trenta o quaranta miglia di distanza. Ma Palestrina, che già per queste

La strana musica di Palestrina

bellezze archeologiche meriterebbe di essere annoverata tra le cittadine più interessanti del Lazio, ha molte altre attrattive e curiosità.

Si può andare dal ricordo del celebre compositore Pierluigi, appunto, da Palestrina (1525-1594), all'ottimo vino che si può assaggiare nelle molte e caratteristiche cantine locali. C'è, poi, il panorama che è davvero superbo. « ...non ricordo di aver mai visto un simile splendore di tramonti. Uno strato d'oro spesso e oleoso nuotava, orlato di carminio, all'orizzonte occidentale: un vero fenomeno, di tanta bellezza che la vista poteva empire l'anima di una certa baldanza ». E' sempre Thomas Mann che nel suo "Doctor Faustus", descrive così i tramonti di Palestrina. Ma cosa c'entrano il celebre scrittore tedesco e il mitico Faustus con Palestrina? Ecco svelato il mistero: i due capitoli centrali del dramma del moderno Faust si svolgono interamente in questa città. Qui accade l'evento-cerniera intorno al quale ruotano le circa seicento pagine del romanzo di Mann; l'evento che fa di questo libro una complessa e drammatica metafora della condizione umana.

A Palestrina, insomma, all'interno di un antico e sontuoso palazzo avviene l'incontro tra il protagonista del "Doctor Faustus", Adrian Leverkün, musicista (è più che probabile che a ispirare questa figura sia stato il grande Schönberg, il compositore a cui dobbiamo la dodecafonia), nelle vesti di novello Faust, e un insolito Mefistofele, per l'occasione sotto le sembianze di un arrogante lenone. Ma quale il succo del patto diabolico che si consuma a Palestrina? Quale l'inganno al quale Faust-Adrian non saprà sfuggire, perché vi è già dentro, tutto?

Ventiquattro anni di creatività, di vette a cui nessun compositore arrivò mai, di esaltazione solitaria davanti al prodotto di orgiastici momenti di fantasia musicale contro l'anima, naturalmente, e l'amore. Faust non avrà sentimenti affettuosi per nessuno, mai. Fino alla morte. Una morte segnata dall'implacabile flagello della spirochaeta pallida che, annidata nel cervello del nostro Faust, sarà la madre insana dei suoi diabolici, esaltati capolavori. Questi i termini del "contratto", al quale Faust-Adrian non dà esplicito segno di accettazione, perché il sì l'ha già detto, giorno per giorno, nota dopo nota, costruendo il suo universo di suoni "infernali".

Ma perché tutto questo a Palestrina? Perché non a Wittenberg o alla Wartburg o a Lipsia, come, giustamente, Faust chiede a Mefistofele? Perché "sotto un cielo cattolico-pagano"? Ma anche il diavolo in persona, che nel romanzo di Mann è un diavolo tedesco, non sa sfuggire alle suggestioni della tradizione letteraria. « ...non metti in conto la vecchia nostalgia tedesca e la smania romantica di visitare la bella Italia! », la sua semplice, inevitabile risposta.

Palestrina, però, non è solo un fondale romantico — come ingenuamente dice il nostro diavolo — sulla cui scena viene rappresentata la più romantica delle tragedie. No. Palestrina è un luogo in qualche modo da sempre predestinato ad accogliere l'incontro di Adrian (Schönberg)-Faust con il Mefistofele dispensatore della febbre della creatività. Una creatività particolare, che produrrà opere particolari, di avanguardia (e non dimentichiamoci che per molti tutto ciò che sa di avanguardia è figlio del diavolo). Luogo predestinato per via di quel Pierluigi che vi nacque nel 1525. Anche lui musicista, anche lui innovatore (semplificò la polifonia caratteristica alla musica sacra del tempo, diventando il più famoso maestro della scrittura contrappuntistica), anche lui in stretto rapporto col sacro (che del diabolico, si sa, non è che l'altra faccia, il suo altro nome), avendo messo gran parte della sua creatività al servizio del papato.

La musica, dunque, e il suo rinnovamento sono la cifra, nemmeno tanto segreta, dell'opzione di Thomas Mann per Palestrina come simbolico punto di fuga del suo "Doctor Faustus".

Oggi, come al tempo del Faustus di Mann, dall' "acropoli" di Palestrina, si gode di un panorama ampio e suggestivo che fa riempire l'anima di "baldanza". Sembra davvero di abbracciare l'infinito. Ma dal confine, anche se ampio, del reale non si può mai uscire. Solo lui, il Tentatore può darci quest'illusione. Farci credere Dio per poi, invece, portarsi la nostra anima nei caldi vapori del suo scomodo inferno.

Per le vie di Palestrina questo diavolo discreto e silenzioso ancora si aggira e per chi lo sa ascoltare ancora ripete la sua promessa.

Ma la promessa, questo, in fondo, Mann ci vuole ricordare, dura solo il breve attimo di un'illusione. E, aggiungeremmo noi, per un'illusione l'anima non vale mai la pena di venderla.

TIZIANA GAZZINI

Ruderi del Tempio della Fortuna Primigenia

a carte, qualcuno sonnecchia, qualcuno legge il giornale. Nel corridoio ceste di frutta e persino dei polli con le zampe legate.

Questi sono gli utenti diciamo "normali" della Roma-Fiuggi, ma d'estate, durante la stagione turistico-termale, il quadro cambia completamente. In un pomeriggio di settembre è più facile vedere in corridoio una elegante borsa da viaggio piuttosto che una cesta di frutta. Pendolari dunque, ma anche villeggianti o persone dirette a Fiuggi per la cura delle acque. In sostanza i trenini bianco-azzurri sono sempre affollati. E infatti, tra tanti pareri, è ormai prevalso quello dei dirigenti regionali: la linea Roma-Fiuggi, come altre linee similari, non verrà soppressa, anzi verrà ammodernata e potenziata al massimo con sicuro beneficio per tutto il sistema di trasporto laziale.

MARINA DELLI COLLI

Le ferrovie secondarie di Arezzo

UN AMPIO e dettagliato panorama delle Ferrovie Secondarie di Arezzo, emerge dal volume ad esse dedicato dall'Ing. Piero Muscolino, noto ai ferrovieri non solo come Dirigente del Servizio Movimento ma anche come autore di numerose altre pubblicazioni ferroviarie.

Il volume, edito dalla "Modeltecnica", si apre con la descrizione storico-tecnica della ferrovia a scartamento ridotto Arezzo-Fossato di Vico. Nata nel 1886, la linea serviva a congiungere al capoluogo i comuni orientali della provincia e a costituire una trasversale fra il versante tirrenico e quello adriatico.

Se dal punto di vista paesaggistico poche altre linee potevano tenerle testa, non altrettanto poteva affermarsi per le sue caratteristiche tecniche. Le devastazioni subite dalla guerra, lo sviluppo della motorizzazione privata e l'esistenza di un'altra ferrovia che aveva in parte lo stesso percorso, decretarono la fine della Arezzo-Fossato di Vico, per la quale si cra pur ventilato un possibile ripristino.

Il volume tratta, poi, della Arezzo-Pratovecchio-Stia e ne traccia una breve storia che va dal 1888, anno della sua costruzione, alla fine della seconda guerra mondiale, periodo in cui fu gestita dalla Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie, ente che ha avuto grande importanza nelle costruzioni ferroviarie italiane e che ancora oggi possiede alcune linee nell'Italia nord-orientale. Segue, poi, la storia della Arezzo-Sinalunga, dalla sua nascita fino al 1944, gestita dalla società "La Ferroviaria Italiana" che, nel dopoguerra, incorporerà anche la linea della Società Veneta, potenziando così l'intera rete sia nel materiale fisso che in quello mobile. Uno sguardo ai possibili sviluppi futuri ed un elenco di aneddoti e curiosità chiudono il volume.

Illustrano il libro fotografie, in buona parte inedite, del materiale rotabile che ha circolato sulle linee nelle varie epoche. La documentazione è inoltre arricchita da numerose tabelle che contengono dati tecnici, statistici e prestazioni delle locomotive, e da una cartina delle zone attraversate dalle tre ferrovie.

WALTER GUADAGNO

Anni '30: nasce il carrello stradale

PER QUANTO riguarda il trasporto delle merci a carro, le norme legislative, che abbiamo visto la volta precedente, giovavano poco o niente alla ferrovia nell'azione di recupero del traffico perduto o nell'azione tesa, quanto meno, a impedire che altre quantità di traffico abbandonassero la ferrovia. Si comprese benissimo che non era sul piano legislativo che ci si doveva muovere, ma piuttosto sul piano organizzativo e tecnico. Non sarebbe stato né logico né giustificato un protezionismo a favore della ferrovia e a scapito del mezzo stradale; la cosa infatti avrebbe potuto assumere il significato di un freno posto dalla ferrovia alle iniziative delle industrie costruttrici di automezzi, che erano bene avviate e mostravano di possedere i presupposti di una cospicua fonte di lavoro; inoltre, l'automezzo cominciava ad apparire come un valido mezzo di progresso economico.

D'altra parte il trasporto su rotaia, rimanendo nel campo strettamente ferroviario, aveva ben poche possibilità di riuscita, pur introducendo innovazioni tecniche o ritocchi alla propria organizzazione interna per rendere i servizi più efficienti e graditi all'utenza. Il problema sarebbe rimasto pur sempre quello del trasporto delle merci da porta a porta, dal domicilio del mittente al domicilio del destinatario, problema che il mezzo ferroviario non riusciva a superare, essendo legato per sua natura alla rotaia e non potendo quindi andare oltre la fine di questa.

A questo punto si ebbe una intuizione geniale; bisognava fare in modo che il carro ferroviario circolasse sulle strade a somiglianza del camion: nacque così il carrello stradale, trainato da motrice a scoppio. Con esso i carri ferroviari potevano essere trasportati su strada fino al domicilio dei clienti (l'attrezzo, nel linguaggio corrente, fu subito battezzato "millepiedi"; appellativo espressivo che stava ad indicare come esso in effetti si presentava alla vista dei passanti con la sua moltitudine di piccole ruote. Non si dice una cosa fuori luogo se si afferma che il carrello stradale — concepito e realizzato per iniziativa ed opera delle ferrovie italiane — è da considerarsi il primo sistema di trasporto combinato strada-rotaia. Esso, quasi completamente sconosciuto presso le ferrovie estere, meriterebbe una attenzione maggiore da parte degli studiosi di tecnica dei trasporti, almeno per poterlo affiancare agli altri sistemi combinati di più recente concepimento, più efficienti, ma anche più costosi del carrello stradale, quanto a immobilizzi.

Si può osservare che sia questi ultimi sistemi sia il carrello stradale possono essere ricondotti al concetto comune di integrazione strada-rotaia che consiste nel far compiere alle merci le lunghe percorrenze per ferrovia e le brevi percorrenze, che intercorrono fra le stazioni e i luoghi di produzione o di consumo, per strada; risultano diverse soltanto le tecniche intermodali: con il carrello stradale è il carro ferroviario che compie le brevi distanze salendo su un mezzo stradale, mentre per gli altri sistemi è l'unità intermodale di carico (container, semirimorchio gommato o cassone di camion senza gomme) che viene posata su carro ferroviario per compiere le lunghe distanze.

Eravamo nell'anno 1932 e l'esperimento del primo carrello stradale fu iniziato, come era logico, a Milano, la capitale dell'industria; di lì si estese rapidamente a tutta Italia. Le attrezzature, sia le trattrici che i carrelli, erano di proprietà delle F.S., l'esercizio fu affidato all'INT, che lo ha gestito fino al 1949 da solo, come unico concessionario delle F.S.; dopodiché sono subentrate ad esso gradualmente le imprese private (l'INT ha cessato completamente la gestione nel 1969), alle quali oggi risulta affidato in circa 500 scali ferroviari.

Per la verità questo congegno che la ferrovia aveva concepito come cavallo di battaglia e tale poteva sembrare anche nell'aspetto, stando alle cronache arrivate fino a noi e dalle statistiche, non portò lo scompiglio nelle fila del mondo camionistico. Il risultato del servizio offerto con il carrello stradale consistette all'inizio solo in un certo rallentamento nell'aggressività del mezzo stradale. L'utenza trovò nel nuovo sistema un valido mezzo per il trasporto a domicilio di alcune merci particolari (vetrerie e porcellane, macchinari, merci pregiate, colli pesanti, merci deperibili, ecc.), alle quali non era conveniente far subire manipolazioni intermedie fuori degli stabilimenti e che, almeno a quei tempi, erano costrette a viaggiare per ferrovia, essendo provenienti o destinate all'estero o a località mal servite dall'autocarro (eccessiva distanza fra luogo di partenza e di arrivo, strade intermedie scomode, ecc.). Tutto sommato, il carrello stradale si rivelò, e si rivela tuttora in regime di libertà del mercato dei trasporti, più che un mezzo alternativo al camion, un mezzo insostituibile per un certo tipo di merci o per certi percorsi. D'altra parte i costi per effettuare il trasporto con carrello stradale dal domicilio al mittente alla stazione di partenza e dalla stazione di arrivo al domicilio del destinatario, sommati al costo del trasporto ferroviario, rendono complessivamente poco concorrenziale tale sistema rispetto ad un trasporto effettuato completamente per camion. Una remora ulteriore alla diffusione su larga scala del carrello stradale è da ricercarsi nella inadeguatezza (struttura, tortuosità e intensità di traffico) della viabilità minore italiana, cioè delle strade provinciali e comunali sub-urbane, nonché delle strade urbane, sulle quali in genere esso è costretto a circolare uscendo dalle stazioni.

Un ulteriore ostacolo alla libera circolazione, questa volta giuridico, risiede nel codice della strada, per il quale il carrello stradale è da considerarsi sempre "trasporto eccezionale" per il supero in larghezza delle dimensioni della sagoma stabilita per i veicoli stradali; in alcuni casi, oggi sempre più frequenti per il fatto che i carri ferroviari sono di dimensioni maggiori e permettono carichi sempre più pesanti, si viene a ricadere nel "trasporto eccezionale" anche per il supero del limite di peso per asse e per la lunghezza del convoglio costituito dalla motrice e dal rimorchio avente passo più lungo dei vecchi carrelli. Nonostante tutti questi intralci, il carrello stradale, che fra qualche tempo compirà cinquant'anni, fornisce ancora un ottimo servizio agli utenti della ferrovia; infatti nel 1977 sono stati carrellati 474.900 carri ferroviari, pari cioè al 15 per cento circa di tutto il traffico a carro, per tonnellate 8.736.635. E questo pur trovandoci in un periodo di crisi dei trasporti.

ALBERTO LENTINI

(2 / continua)

Il carrello stradale in azione e, a sinistra, un singolare esempio di trasporto eccezionale. Il carrello stradale, concepito e realizzato dalle FS, è da considerarsi il primo sistema di trasporto combinato strada-rotaia

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Un treno di emigrati che rientrano dalla Svizzera per votare, fa sosta sotto le pensiline di Roma Termini

In ripresa il traffico merci

Le merci inoltrate per ferrovia stanno registrando un confortevole aumento. Nel trimestre dicembre 1978 - febbraio 1979, le tonnellate/chilometro trasportate hanno segnato un progresso del 4,6% rispetto allo stesso periodo del 1977-78. In particolare — secondo le prime statistiche — nel mese di febbraio le tonn/km sono state pari a un miliardo e 341 milioni con un aumento dell'11,8% nei confronti del febbraio dello scorso anno. Nello stesso mese le tonnellate trasportate sono salite a 4.300.000 (+16,2%), mentre gli introiti della gestione hanno superato i 40 miliardi di lire.
Al marcato aumento (4.7%) del peso delle merci, nel mese di gennaio ha fatto, invece, riscontro una situazione di quasi stasi per le tonn/km (+ 0,9%).

124 miliardi alle linee abruzzesi

Lo stanziamento previsto per le linee ferroviarie abruzzesi è stato elevato da 79 a 124 miliardi di lire. Questa la conclusione dell'incontro svoltosi a Roma tra il Presidente della Regione Abruzzo, Ricciuti, e il Sottosegretario ai Trasporti, On. Degan.
Il Piano Integrativo delle FS, infatti, è stato così modificato: lo stanziamento di 17 miliardi e 700 milioni per il raddoppio della linea "Adriatica" è stato portato a 47 miliardi e 700 milioni con l'inclusione del tratto Vasto-Porto di Vasto; per gli impianti di Sulmona stazione, stanziamento da 500 milioni di lire a 4 miliardi e mezzo; per l'ultimazione degli impianti della stazione di Pescara, stanziamento da 38 miliardi e 300 milioni a 40 miliardi e mezzo; sono stati, inoltre, inclusi 3 miliardi destinati al tratto ferroviario Teramo-Giulianova.

Altri aumenti sono stati infine apportati agli stanziamenti previsti nel piano originariamente predisposto dalle FS, fino a raggiungere la cifra totale di 45 miliardi e 370 milioni di lire.

Le FS per le elezioni

In occasione delle elezioni politiche del 3-4 giugno, di quelle relative al Parlamento europeo del 10 giugno e delle elezioni per il rinnovo del Consiglio Regionale della Sardegna del 17-18 giugno, gli elettori residenti sul territorio nazionale potranno usufruire di una riduzione del 70% sulle tariffe ferroviarie sia per i viaggi in prima che in seconda classe. La validità dei biglietti di andata e ritorno sarà, inoltre, prolungata per venti giorni, compreso quello del rilascio, a partire dal 25 maggio prossimo e non oltre il 20 giugno; una proroga fino al 24 giugno sarà concessa ai partecipanti alle elezioni della Regione sarda.
Gli elettori residenti all'estero, invece, potranno viaggiare gratuitamente in seconda classe, e con la riduzione del 70% in prima; i biglietti avranno una validità di 30 giorni a partire dal 25 maggio e non oltre il 24 giugno. Per i viaggi di andata e ritorno sulle navi traghetto da Civitavecchia a Golfo Aranci e viceversa, sarà applicato il prezzo ridotto del posto ponte (2.600 lire) per i residenti in territorio nazionale, e la gratuità per i residenti all'estero.

Potenziamenti e nuove commesse

Per potenziare il traffico pendolare e per favorire un rilancio delle industrie del settore, il Consiglio di Amministrazione ha espresso parere favorevole per l'acquisto di 145 locomotive diesel ed elettriche, 850 carri, 90 elettromotori e 150 rimorchi, oltre che di alcune carrozze per media distanza e carrozze a due piani per servizi pendolari.
Il Consiglio di Amministrazione ha, altresì, espresso parere favorevole per la realizzazione di impianti di segnalamento e telecomunicazione su alcuni tratti della Cuneo-Ventimiglia; la sistemazione ed il potenziamento degli impianti telefonici sulla linea Valsavoia-Caltagirone; il ripristino del servizio ferroviario viaggiatori sul tratto di linea Siena-Buonconvento e l'immediato avvio delle trattative con i sindacati ed i consorzi autonomi di Genova, Savona e Napoli per il rinnovo delle convenzioni relative all'espletamento dei servizi di manovra carri.

lettere a "voci"

continua da pag. 3

samento del C.S. Titolare di Metaponto Sig. Judioux e dei Comandanti del Posto Polfer di Metaponto e Bolzano.
La prego di inviare, pubblicamente, attraverso « Voci della Rotaia » i miei più vivi ringraziamenti per l'affettuosità dimostratami con la loro continua e gentile presenza.
Un ringraziamento particolare, La prego voler ancora rendere pubblico, al Direttore Comp.le di Verona, Ing. Puccio, per l'alta sensibilità dimostratami con la personale cortese visita ed il vivo interessamento alla mia persona in ospedale.

Francesco Mestice - Staz. di Bolzano

In memoria di Salvatore Bella

Cara « Voci »,
anche a nome dei miei fratelli, Giuseppe, Manovale della Sezione Sanitaria Catania, e Salvatore, Operaio Qualificato dell'Officina Navigazione Messina, manifesto la mia amarezza e delusione nei confronti del « Giornale » che dovrebbe accogliere senza alcuna discriminazione gli articoli e gli annunci relativi ai colleghi tutti, siano essi Ispettori o Manovali, Dirigenti e Operai, Direttori e fattorini.
Il giorno 27.7.78 abbiamo avuto la sventura di perdere il padre, Salvatore, ex Assuntore P.L., e tramite il Titolare della Stazione di Carruba, fu inviato all'U.P.C. Palermo, per la conseguente pubblicazione, l'annuncio relativo. Abbiamo atteso invano che questo annuncio venisse pubblicato dal « vostro Giornale ». Personalmente, non voglio esprimere cosa ho pensato, è meglio farlo dedurre ai colleghi che seguono il « vostro Giornale ». A buon intenditore poche parole. Distinti saluti.

C. S. Sup. Carmelo Bella - Staz. di Carruba

● *Assicuriamo il collega Bella, di cui pure comprendiamo l'amarezza, che la mancata pubblicazione della triste notizia riguardante suo padre, Salvatore, è dovuta certamente a un disguido e non a una « scelta » operata dal redattore compartimentale o dalla redazione centrale. A tale proposito, cogliamo l'occasione per ricordare ai nostri lettori che spesso, per ragioni di spazio, siamo costretti ad operare dei tagli alle notizie compartimentali di « Tuttarete », ma questi tagli non riguardano mai, ripetiamo mai, le notizie concernenti i lutti.*

Donatori di sangue

Spero che questa mia venga pubblicata sul nostro periodico per rispondere al collega Massimo Ruggero Pacetti, in merito alla Sua lettera apparsa su « Voci della Rotaia » — mese di marzo — senza fare della polemica, ma per precisare su due punti.
1° punto. Là dove dice: « Evidentemente al Ministero dei Trasporti - Direzione Generale - manca totalmente quello slancio di generosità ecc. », vorrei informare il caro collega che esattamente dal 6 al 15 febbraio c.a. (l'autoemoteca era presente a Villa Patrizi il 12.2.79) tre persone da me conosciute — mia figlia, la madre di un collega del Ministero e un collega di Roma Termini — hanno avuto bisogno di sangue; ebbene tra i colleghi della D.G. e quelli dell'Ufficio Ragioneria D.G. - Via Nizza - oltre che il sottoscritto, vi è stato un tale slancio di generosità e spontaneità che solo tra noi ferrovieri è ancora possibile riscontrare.
2° punto. Donatori 20. Su questo punto potrei essere d'accordo che solo pochissimi si sono presentati, ma fare dell'erba un solo fascio non lo ritengo giusto.
Cordialmente.

Enrico Liberati - Servizio Movimento

Pubblichiamo volentieri la lettera del collega Liberati perché l'esperienza che egli ha potuto fare in prima persona della generosità che anima i ferrovieri della D.G. sta a conferma di una tradizione di solidarietà da sempre caratteristica di tutta la categoria. Ciò non toglie che nell'occasione a cui si riferiva la precedente lettera del collega Pacetti, era emersa una diversa realtà. E come giornale, ci interessava sottolinearla proprio per sensibilizzare i lettori al problema e per fare in modo che una prossima volta, in una simile circostanza, a donare il sangue non siano solo 20 ferrovieri, ma molti, molti di più.

dicono di noi

SULLA STAMPA

Stagione turistica e funzionalità dei trasporti sono due aspetti importanti dell'Italia estiva strettamente collegati fra loro. Il loro buon andamento sta a cuore a tutti, ai privati cittadini come potenziali utenti di servizi, agli operatori economici, ai responsabili politici.

Tutto Turismo

Aerei, treni, traghetti: avremo un'estate facile? Ci risponde il Ministro dei Trasporti e della Marina Mercantile on. Luigi Preti: « L'anno scorso furono effettuati 352 treni straordinari interni, 182 internazionali, 173 per il rientro all'estero degli emigrati. Quest'anno prevediamo di effettuarne un 30% in più. Oltretutto io sono convinto che il pubblico stia largamente riscoprendo il treno come mezzo di spostamenti turistici. E' un bene, perché certamente il treno consuma meno energia rispetto agli altri vettori ».

CORRIERE DELLA SERA

Quest'anno sui traghetti viaggeremo un po' meglio. Situazione critica ma non drammatica per quanti dovranno prendere i traghetti per andare in villeggiatura in Sardegna. Le Ferrovie dello Stato dispongono di cinque corse giornaliere tra Civitavecchia e Golfo Aranci e viceversa. Per cercare di evitare un sovraffollamento di partenti è stata riconfermata la prenotazione obbligatoria per persone e automezzi nei periodi particolarmente "caldi" e i posti vengono riservati a cominciare da due mesi prima del giorno di partenza della nave. (Max Monti).

Il Fiorino

Turismo in Sicilia: si potenzieranno i trasporti. Una efficace politica dei trasporti è condizione indispensabile per assecondare lo sviluppo dell'attività turistica in Sicilia. Bisogna garantire con adeguati servizi il superamento di quel forte handicap costituito dalla distanza dai bacini di provenienza delle correnti turistiche... Dovrebbero essere prolungati fino in Sicilia i treni internazionali specialmente per promuovere il turismo sociale anche nei periodi di bassa stagione e per promuovere il turismo della terza età. Con questi treni speciali, "personalizzati" le vacanze dovrebbero incominciare proprio a bordo dei vagoni.

IL PICCOLO

Nuovi collegamenti ferroviari fra Trieste e la Puglia e la Sicilia. Molto apprezzata risulterà l'istituzione di nuove, dirette e più rapide linee fra il Nord e il Mezzogiorno. Grazie alla creazione di nuovi collegamenti diretti fra le Venezie, la Puglia e la Sicilia è ora possibile partire da Trieste nel pomeriggio per raggiungere Bari alle 7 del mattino seguente, Lecce dopo altre due ore, Reggio Calabria alle 13,35, Catania e Palermo rispettivamente alle 16,28 e alle 18,26. Rispetto al passato queste linee si effettuano ora per tutto l'anno. Sono dotate di cuccette di prima e di seconda classe e di vetture letto.

IL SECOLO XIX

Da Genova in Calabria in cuccetta con l'auto al seguito. Le modifiche attuate sulla base delle richieste e dei suggerimenti dei viaggiatori. Durante il periodo estivo viene effettuato un servizio autocuccette Milano-Villa S. Giovanni, via Genova, con esclusivo servizio cuccette per viaggiatori che possono effettuare con tale treno anche la spedizione della propria auto. Si tratta di un vero salto di qualità dei servizi ferroviari a lungo percorso che porterà un notevole miglioramento. Anche nel settore merci le novità introdotte consentiranno di accelerare i traffici e di favorire i trasporti combinati strada-rotaia.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

Tutti al lavoro: il treno non attende

SI RICOMINCIA. Dopo una pausa che è durata fin troppo, lasciando in cantone problemi di rilievo notevole non solo per gli uomini che lavorano col treno, ma per l'Azienda nel suo complesso. Sia pure interrotta traumaticamente a metà del suo cammino, la settima legislatura repubblicana non è passata senza lasciare traccia. Nelle Commissioni della Camera e del Senato, soprattutto, il problema del trasporto ferroviario, al pari di quello della vita dell'Azienda e di quello dei suoi dipendenti, è stato presente e ne fanno fede i provvedimenti approvati e più ancora quelli rimasti "in sofferenza" per lo scioglimento anticipato del Parlamento. Questa non è certo la sede più opportuna per una analisi del voto che gli italiani hanno espresso il 3 ed il 4 giugno. Ciò che conta è che si riprenda subito il lavoro che è stato giocoforza sospendere. Il nuovo Parlamento terrà la sua prima seduta il 20 giugno e in quella data prenderà ufficialmente vita l'ottava legislatura. Ma sarebbe facile illusione pensare che, già in questa estate, ci si possa rimboccare le maniche e riprendere la strada nel punto in cui è stata abbandonata. Senatori e deputati dovranno, per primo, risolvere il delicato problema della nuova maggioranza e del nuovo governo e, pur con l'augurio che tutto possa procedere con speditezza e senza intoppi, non è certo pensabile che all'attività legislativa vera e propria si possa pervenire prima dell'inizio del prossimo autunno. Fino ad allora i parlamentari, vecchi e nuovi, avranno tempo per ripresentare quei progetti che non è stato possibile condurre in porto.

Quanti sono? Non staremo qui ad elencarli tutti, ma qualcuno vale pur la pena di ricordarlo, non fosse altro che per la sua preminenza sugli altri. Primo fra tutti, quello della riforma dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato. Nella settima legislatura proposte in tal senso furono presentate sia a Montecitorio che a Palazzo Madama nel tentativo di dare una soluzione al problema dei trasporti che si è posto all'attenzione delle forze politiche del Paese. Si è parlato della istituzione di un Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane o della istituzione di una Azienda per le Ferrovie dello Stato e ciò perché la stessa possa avere una maggiore flessibilità ed una maggiore aderenza a quelli che sono gli attuali concetti informatori della politica dei trasporti.

La Conferenza nazionale dei trasporti ha di recente ribadito il ruolo centrale delle ferrovie nel quadro di un riequilibrio del sistema dei trasporti nel nostro Paese, sia sul piano della efficienza che su quello dell'economia, sostenendo per questo la necessità della riforma dell'Azienda ferroviaria che si pone come una esigenza oltre che per assicurare la massima funzionalità del servizio, per una nuova politica dei trasporti nell'interesse della collettività nazionale. E di questa necessità si sono fatti interpreti i lavoratori, e per essi le varie componenti del movimento sindacale.

Un primo passo non certo di riforma, ma di riordinamento fu tentato nel 1966, attraverso la presentazione da parte del Ministero dei Trasporti, di un disegno di legge che però non ebbe l'atteso seguito in Parlamento. Nel 1969, ancora il Ministero, costituì una Commissione per il riordinamento dell'Azienda, la quale arrivò a redigere un nuovo testo che non riuscì però a varcare i cancelli di Villa Patrizi. Ora i tempi sono più maturi ed una soluzione del problema della riforma appare indifferibile. Dalla riforma dell'Azienda al potenziamento della rete ferroviaria il passo è breve. Il ministro Vittorino Colombo ha presentato, nella legislatura che si è conclusa anzitempo, un piano di finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di intervento per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti che interessa tutto il territorio nazionale. Singole iniziative di parlamentari riguardano la spesa di quaranta miliardi di lire per la posa di un secondo binario elettrificato sul sedime già predisposto del tronco ferroviario Savona-Mongifrone- San Giuseppe di Cairo, l'assunzione della linea ferroviaria Benevento-Cancello della Valle Caudina nella rete nazionale, il ripristino e la sistemazione della tratta Firenze-San Piero a Sieve per il completamento della linea Firenze-Faenza-Ravella. E potremmo continuare, ma lo spazio ci consente soltanto qualche accenno al personale, ai ferrovieri.

All'istituzione di un premio di produzione per tutto il personale dipendente dall'Azienda e ad altri provvedimenti in suo favore ha pensato il Ministro Colombo, mentre prima di lui, Lattanzio aveva concepito una contribuzione dell'Azienda in favore del Dopolavoro ferroviario: un modo come un altro per promuovere il proficuo impiego del tempo libero creando e incrementando le strutture necessarie.

SALVATORE BRANCATI

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

Il lungo viaggio della "commedia all'italiana"

Dai telefoni bianchi alle brigate rosse

ABBIAMO sempre pensato che fosse troppo semplicistico distinguere un pubblico che va al cinema per "pensare" da uno che va al cinema per divertirsi ed evadere dal tran-tran quotidiano: poiché spesso si tratta delle stesse persone. Di conseguenza ci sembra altrettanto insensato l'atteggiamento di una certa parte della critica di considerare con minore attenzione il cinema "comico" rispetto a quello drammatico, il cinema "commerciale" rispetto a quello cosiddetto "d'autore". Un modo di giudicare errato in assoluto ma che in Italia, in particolare, ha prodotto danni notevoli proprio perché ha condizionato negativamente l'unico "genere" cinematografico precipuamente nazionale: la commedia all'italiana. Solo ora si comincia a correre ai ripari, ma non tanto per le rivalutazioni critiche, quasi sempre affrettate e snobistiche (si è cominciato con Totò e si è finito con il panegirico dei "telefoni bianchi"), quanto attraverso alcuni momenti più seri di riflessione, come ad esempio quello offerto dalla bellissima Mostra "La città del cinema", allestita in questi giorni al Palazzo delle Esposizioni di Roma, e che consigliamo di visitare a tutti quelli che ne hanno la possibilità. Attraverso l'esposizione di una gran massa di materiali tecnici ed artistici, di documenti e carteggi inediti, con lo svelamento dei "trucchi" cinematografici più caratteristici e la proposta di celebri scenografie, costumi e ricostruzioni di ambiente, al visitatore viene data la possibilità di comprendere quanto sia profondo e indissolubile l'intreccio fra la storia di un paese e il cinema (che è, d'accordo, invenzione e fantasia, ma anche lavoro, investimento di capitali e quindi anche confronto e compromesso politico). E dalla Mostra emerge chiaramente anche un'altra cosa, che mentre nelle altre cinematografie la storia nazionale viene ripercorsa e celebrata nelle opere dei grandi maestri, nei capolavori che danno corpo e sostanza alle antologie e alle cineteche (negli USA da *Nascita di una nazione* di Griffith fino ad *Apocalypse Now* sulla guerra del Vietnam; in URSS dalle opere storico-politiche di Ejzenstein fino ai film problematici e ideologici di Tarkowski ecc.), in Italia se si vuol conoscere la nostra storia, se si vogliono avere nozioni precise sull'evoluzione del costume, non si deve guardare tanto ai film di Antonioni, di Fellini e, anche, di Visconti, film spesso troppo ancorati a una nostalgia profonda nei confronti delle arti più nobili e antiche (la pittura e la letteratura), ma bisognerà invece fare ricorso soprattutto agli artigiani del cinema, da Mattoli a Matarazzo, da Totò alla coppia Nazzari-Sanson, dai film di Freda ai film mitologici di Cottafavi, fino alle commedie di Risi e Comencini e ai western di Leone e Sollima, e poi a una scuola di attori come Tognazzi, Sordi, Gassman, Manfredi, Stefania Sandrelli e Catherine Spaak. Sono stati costoro che, affrontando il problema del pubblico (cioè di quello che esso vuole), hanno anche compreso, forse inconsapevolmente, che il film è qualcosa che non si esaurisce sullo schermo ma si prolunga nelle sale e, quindi, incide realmente nella società che lo produce. Questo è vero sempre, oggi come per il passato. Non è difficile, infatti, prevedere che tra qualche anno ci sarà qualcuno che riscoprirà *Caro papà*, il film di Dino Risi, interpretato da Vittorio Gassman, che attualmente sta circolando sui nostri schermi tra una notevole disattenzione della critica. E tale riscoperta non avverrà per i meriti artistici del film (che formalmente è appena dignitoso), ma perché rappresenta il primo esempio in cui il cinema italiano affronta direttamente il tema del terrorismo politico, cioè il fenomeno di maggiore pregnanza e attualità per il nostro Paese.

Vittorio Gassman in una scena di "Caro papà", l'ultimo film di Dino Risi

Il protagonista del film, Albino Millozza, è un affarista sempre in bilico tra multinazionali e sottogoverno, amico di politici corrotti e squali dell'alta finanza, cattivo marito, pessimo padre, odioso padrone. In più gliene capitano di tutte, la moglie si suicida, l'amante lo sfrutta, la figlia si droga, il figlio (ecco lo sguardo lanciato all'attualità) naviga politicamente fra gruppi eversivi e Brigate Rosse. Il protagonista viene a conoscenza di quest'ultimo fatto casualmente, sfogliando una piccola agenda del figlio in cui sono annotate le inquietanti riflessioni politiche del giovane. Messo sull'avviso, Albino effettua delle indagini e si convince che il figlio è collegato con un gruppo di terroristi; cerca allora di recuperare il tempo perduto, di riallacciare un dialogo con lui, ma è troppo tardi. Un giorno, infine, legge sul diario che nel corso di un processo svolto chissà dove e contro chissà chi, il gruppo ha deciso una condanna a morte da effettuarsi in una data imprecisata. Albino intuisce con angoscia che la vittima predestinata è lui, e quello che più lo turba non è la paura della morte ma sapere che il figlio possa essere implicato nel tribunale che ha emesso la sentenza. Il film termina drammaticamente ma il finale non ci svela se il figlio sia o no estraneo a quel gruppo e a quella decisione. Ma evidentemente non importa, *Caro papà* non è un giallo in cui l'enigma debba essere necessariamente svelato, ma anzi proprio per la delicatezza della materia è forse meglio che tutto rimanga vago e allusivo. Resta da dire piuttosto del semplicismo con cui Risi tenta una analisi sociologica del fenomeno terroristico, che sembrerebbe risalire a due semplici fattori: l'egoismo e la disonestà della classe "agiata" (i cui figli, allevati in quella atmosfera morale, diventano quasi gli alfieri di un "ordine nuovo") e la rottura traumatica di ogni tipo di dialogo fra le varie generazioni. Purtroppo ben più complesse e articolate sono le cause del terrorismo. Ma evidentemente non era questo che si richiedeva a *Caro papà*, che rimane forse proprio per i suoi difetti un esempio quasi perfetto di quel genere cinematografico di cui si diceva all'inizio. *Caro papà* è un film che grazie al fatto di non dover tener presenti gli impacci del rigore ideologico (nella commedia all'italiana si parla, di politica come di sesso, con una schiettezza che spesso è vietata al genere "serio") riesce a far emergere con notevole rilievo tutta l'inquietudine e l'angoscia di una situazione politica ed esistenziale che ci riguarda da vicino.

Sotto il segno del barocco

UNA CONFESSIONE è d'obbligo. Fin dalle prime pagine, anzi, fino dal titolo, "La torre dell'orologio", l'ultimo libro dello scrittore Franco Simongini (Simongini lavora come giornalista alla RAI-TV e, lo ricordiamo volentieri, è figlio di un ex Capo Stazione di Roma Termini) ci ha presi, conquistati. Siamo passati subito dalla sua parte, per forza. Anche noi, infatti, come l'autore e come il personaggio-guida di questo romanzo, il pittore Guelfo, amiamo il barocco, la Roma barocca e, soprattutto, il Borromini che del Barocco incarna l'anima più fantastica ed esoterica. Tutto comincia, in questo giallo quasi fanta-politico, davanti alla torre dell'orologio del convento dei Filippini, appunto opera del Borromini. La morte violenta di una sartina scoperta da una troupe televisiva che sta girando un servizio sul pittore Guelfo, e che per questo si trova sulla sua terrazza situata proprio di fronte alla torre dell'orologio, ci preannuncia già i temi, le allusioni, le atmosfere di cui il romanzo è pieno.

Una situazione da giallo descritta con toni realistici che però si situa in un contesto (la torre, la casa di Guelfo, il pittore, l'azione della macchina da presa e la sua implicita metafora) che immediatamente entra in scena non per fare da fondale o per caratterizzarla in questo o quel modo, ma per riempirla, popolarla di ciò che usualmente è considerato solo come decorazione, ornamento.

In questo senso troviamo che il libro di Simongini è veramente un libro "barocco". Proprio questa inversione stilistica dei termini narrativi, che trasforma la vicenda centrale — il misterioso omicidio della sartina Carmela e le relative indagini — in un pretesto che consente all'autore la rappresentazione di ciò che più gli urge: stabilire la mappa e le coordinate di una storia culturale, della sua sedimentazione, della sua architettura, ripropone il meccanismo che contraddistingue il linguaggio manieristico-barocco. Una mappa per orientarsi in un palazzo pieno di specchi illusori, riflessi e rimandi. Un palazzo barocco dove Borromini si incontra con Burri, Magritte con il Barocci, Pollock con Rubens, e così via di seguito.

L'arte la si gode in questo libro come una qualunque altra parte della vita e in essa non si riconosce altro che una delle possibili dimensioni esistenziali.

Accanto a tutto ciò, si situa, poi, in un altro gioco barocco, l'illusione della prospettiva temporale. All'inizio sembra di essere ai giorni nostri, in una Roma quotidiana

Franco Simongini e la Torre dell'Orologio in una foto di Alberto Burri

dove la vita scorre secondo le regole consuete e dove la tragica morte di Carmela irrompe con violenza proprio perché, evento drammatico, rompe con le regole di un vivere apparentemente tranquillo. Poi, col dipanarsi della matassa, pian piano vediamo comparire strani personaggi, ma anche se la loro presenza è una presenza-assenza (di loro in genere si parla soltanto) è una presenza inquietante, e più la loro schiera si infittisce e più l'inquietudine del lettore aumenta. E' il disagio di chi trova esasperata nell'ironia una realtà che tende a non vedere, a rimuovere. Roma, nel libro di Simongini, è territorio di colonizzazione. A colonizzarla, tutti, ma soprattutto gli arabi, i levantini detentori della più ricca fonte di ricchezza: il petrolio.

Ne "La torre dell'orologio", a tanto potere economico fa riscontro una prostituzione totale e dilagante che trascina con sé il potere politico, quello scientifico, e ogni altro ganglo della vita di questa probabile/improbabile Roma - Bisanzio. Unica isola non comprata e non comprabile, l'arte. Anche se Guelfo vende i suoi quadri a personaggi-larve legati alla grande colonizzazione, l'arte, la sua arte è intatta, come intatto resta il senso dell'arte che si incontra per le strade, nelle chiese e nelle piazze di Roma.

Ma gli arabi di Simongini non li intendiamo realisticamente, che a forza di aver paura delle colonizzazioni più o meno reali, si finisce per sviluppare un deprecabile razzismo reattivo (chi non ricorda il "pericolo ebreo" di cui parlava Hitler?), quanto piuttosto, come una sorta di metafora dell'arabo, del "giallo", insomma del diverso, che ciascuno di noi si porta dentro. Ed è questo il colonizzatore più pericoloso, ma col quale è inutile ingaggiare lotte all'ultimo sangue. La tattica migliore per renderlo inoffensivo è, infatti, quella di imparare a conviverci: unico modo per non essere colonizzati, per non diventare colonizzatori.

TIZIANA GAZZINI

Franco Simongini, "La torre dell'orologio", ed. Rizzoli, pp. 199; L. 6.500.

Con Proudhon a caccia di streghe

« CORRE e cammina male: le si adatta meglio la danza, soprattutto il valzer, in cui è guidata dal ballerino, e anche il lento passo delle processioni. Ma soprattutto non riesce a pensare: colpa del suo cervello che, pesando meno di quello dell'uomo, vale anche qualitativamente di meno ».

Questa è l'opinione che ha della donna Pierre-Joseph Proudhon, filosofo francese dell'ottocento, uno dei padri del socialismo libertario. Tra il 1860 e il 1863, Proudhon scrisse infatti "La pornocrazia o le donne nei tempi moderni", libro in cui teorizza l'inferiorità naturale, fisica e morale della donna nei confronti dell'uomo. Il titolo dell'opera è già di per sé significativo. Porné, in greco, significa cortigiana, la pornocrazia è dunque il governo delle cortigiane. E intendiamoci subito sul significato da dare alla parola "cortigiana": per Proudhon infatti può, anzi, deve essere definita tale qualsiasi donna capace di esprimere le proprie idee, capace di sopravvanzare l'uomo.

La realizzazione, il fine unico del "fragile essere", sono naturalmente il matrimonio e la maternità. « Ogni donna che sogni qualcosa di diverso, per esempio l'emancipazione, perde, ipso facto, la santità dell'anima, l'acutezza della mente, la verginità del cuore e si incammina sulla via del peccato ».

Ma supponiamo invece che una donna debba lavorare per vivere. All'epoca di Proudhon i mestieri o le professioni aperti alle donne si contavano sulle dita di una sola mano; esaminiamoli un attimo con gli occhi del filosofo francese. Può forse fare la vivandiera una donna? No di certo, sarebbe costretta a portare i pantaloni e diventerebbe sgraziata. La levatrice? No per carità, tutti sanno che l'ostetricia è "una scienza scabrosa", che se ne occupino quindi gli uomini. L'attrice forse? Neanche per sogno, una donna che fa l'attrice o è destinata al libero amore oppure, se si accontenta del marito, pretende — audacia inaudita — di contare in casa quanto lui. Può fare allora la scrittrice? Qui Proudhon si mostra più arrendevole. Sì, se c'è qualche donna dotata di talento eccezionale, scriva pure, ma "a condizione che anche quando scrive, essa resti moglie e madre".

Il ritornello è sempre lo stesso. Moglie, madre.

Noi siamo ben lungi naturalmente dal criticare queste due funzioni della donna; un compagno liberamente scelto, un figlio realmente voluto, rappresentano senz'altro, per qualsiasi donna, una realizzazione. Ma la vita, la realtà sociale di una donna non è fatta e non può essere fatta soltanto di questo. Certo il 1860 non sono i giorni nostri, di tempo ne è trascorso molto, di strada la società ne ha percorsa moltissima. Eppure, anche per quell'epoca, le idee di Proudhon brillavano per misoginia. In fondo, come afferma Mario Spinella, Proudhon, padre del socialismo libertario, di libertario ha ben poco. Il suo socialismo è infatti piccolo borghese, senza classe operaia, di tipo contadino-artigiano.

Oggi, in pieno revival proudhoniano, si tentano di giustificare le affermazioni del filosofo francese ripetendo che "La pornocrazia" è un'opera secondaria, di scarsa importanza, che si tratta di un Proudhon minore. Ma noi ci troviamo pienamente d'accordo con Beniamino Placido che, nell'introduzione al libro, afferma che « nessuna opera come "La pornocrazia" rappresenta Proudhon al suo meglio. Che coincide ampiamente col suo peggio: un impasto pasticciato di lucidità e confusione, di astuzia e generosità, di velleitarismo e di ribellismo ».

MARINA DELLI COLLI

Pierre-Joseph Proudhon - "La pornocrazia o le donne nei tempi moderni" - Dedalo libri - L. 3.500.

Alcune significative immagini tratte dallo sceneggiato televisivo "Olocausto", mandato in onda dalla TV con grande successo

L'«olocausto» della ragione

INDUBBIAMENTE le vicende drammatiche di famiglie o intere stirpi, sono tra i materiali che maggiormente si prestano al successo televisivo. Recente è la messa in onda dell'assai discusso "Radici" (storia di una famiglia di negri e della loro condizione di schiavi) che ha riscosso un travolgente successo di pubblico, attuale (durerà fino a tutto giugno, per un totale di otto puntate) quella di "Olocausto", lo sceneggiato TV realizzato in America e che ha per tema la storia di due famiglie durante il nazismo: una di ebrei, l'altra di ariani, l'una di perseguitati, l'altra di persecutori. Nell'uno e nell'altro caso, storie di popoli oppressi e dispersi. Ma mentre in "Radici" il popolo oppressore è l'americano, in "Olocausto" è il cuore della civilissima Europa, la Germania della "Bauhaus" di Gropius e dell'espressionismo di Lang, a generare il mostro dell'intolleranza nei confronti del semitismo. Così l'America, dopo essersi fatta una sorta di autocritica con "Radici", pare che voglia riportare in equilibrio il confronto con l'Europa, ricordando quali efferatezze da noi sono state consumate.

Se questa può essere considerata la ragione "inconscia" che ha spinto gli americani a realizzare, dopo "Radici", "Olocausto", senz'altro la ragione più concreta è stata quella di sfruttare un mercato televisivo già sperimentato con successo. E il calcolo si è dimostrato esatto. "Olocausto" è già stato acquistato da 31 Paesi e sarà quindi visto da centinaia di milioni di persone.

Questo kolossal (18 settimane di riprese, 160 chilometri di pellicola, 150 attori, un migliaio di comparse, per un costo di 6 milioni di dollari, circa 5 miliardi di lire) è di marca hollywoodiana e come ogni buon prodotto dell'enorme "fabbrica" del cinema americano, è confezionato con irreprensibile professionismo. Ne è regista Marvin Chomsky che, tra l'altro, ha diretto sei dei dodici episodi di "Radici".

Una filiazione diretta, quindi, tra i due sceneggiati. Ma a "Olocausto" mancava qualcosa. Se "Radici" è stato tratto dall'omonimo romanzo di A. Haley, "Olocausto" ha avuto il "suo" libro solo dopo aver avuto una sceneggiatura. Opportunamente rivisitata, essa stessa è stata data alle stampe. L' "Olocausto" letterario non ha avuto minore successo di quello televisivo: il romanzo avrebbe già tirato un milione di copie e sarebbe stato tradotto in 14 lingue per essere venduto in altrettanti Paesi.

Un successo nel successo.

Ma quali le sue ragioni? Quali le condizioni che lo consentono?

Prima di tutto, bisogna dire che il sistema produttivo americano — hollywoodiano, in questo caso — una volta che propone una merce più che dignitosa, sa bene come piazzarla. Un esempio: Hollywood ha prodotto il film "La febbre del sabato sera" e nel giro di poco tempo i giovani di mezzo mondo si sono ammalati di travoltismo.

Quindi crediamo che non sia il particolare contenuto dello sceneggiato (le persecuzioni degli ebrei, il nazismo, ecc.) ad avere il merito del successo di "Olocausto". Probabilmente i 18 milioni di telespettatori che in Italia hanno assistito alla sua prima puntata, sarebbero stati altrettanti per una qualsiasi altra storia che avesse avuto, beninteso, lo stesso battage pubblicitario e lo stesso, garantito, "marchio" di fabbrica.

Ciò non toglie che il contenuto di "Olocausto" meriti un discorso a sé. Certo, la storia delle famiglie Weiss e Dorf induce reazioni, fa pensare. I Weiss, ebrei, scompariranno dopo le immaginabili traversie che li disperderanno nei vari campi di sterminio. Tutti, ad eccezione di un figlio, Rudi, che sopravvissuto all' "olocausto", assume le vesti del narratore, come accade anche in "Radici". I Dorf, ariani, arriveranno ai gradi massimi della gerarchia nazista, dopo aver operato e aver messo tutti i propri talenti al servizio dello sterminio degli ebrei. Le vicende individuali hanno per sfondo la tragedia di un intero popolo, gli orrori dei "campi", ricostruiti con impressionante realismo e girati in un vero campo di sterminio, quello di Mathausen.

E', insomma, una materia esplosiva, giacché sensi di colpa e sentimenti di vendetta non sono ancora del tutto sopiti negli animi dei reali interpreti di questa amara pagina di storia.

Chi ha paura di ricordare, perché ha sofferto o ha fatto soffrire, e chi, invece, vuole ripercorrere con la memoria, quelle vicende non per esorcizzarle, ma per trovarvi uno stimolo per continuare a impegnarsi affinché certi ingranaggi non entrino più in funzione, formano i due partiti in cui si dividono gli spettatori di "Olocausto". Da quanto è emerso negli altri Paesi, comunque, sembra che il partito più numeroso sia il secondo, anche in Germania, dove "Olocausto" ha creato una drammatica spaccatura dell'opinione pubblica. Da un'indagine condotta proprio in Germania sugli esiti dello sceneggiato, emerge, comunque, che il trenta per cento degli spettatori ritiene ancora che il nazionalsocialismo di Hitler fosse un'idea buona ma mal realizzata.

Dobbiamo dire, in conclusione, che siamo d'accordo con quanto è stato scritto prendendo spunto da questo dato e che, cioè, il limite della trasmissione sta proprio nell'aver puntato un po' troppo sulle emozioni, trascurando una più approfondita analisi delle condizioni politico-economiche che hanno portato al nazismo e alla conseguente "soluzione finale" e senza indicare con la sufficiente chiarezza come questi momenti fossero indissolubilmente legati tra loro.

Se si vuole condannare un genocidio — cosa che senz'altro "Olocausto" fa e fa in modo indubbiamente più che efficace — suscitare commozione e sdegno, però, non basta. L'uomo contro il quale Hitler e il nazismo si sono scagliati è, non dimentichiamolo, un uomo dotato soprattutto di ragione.

TIZIANA GAZZINI

Uno stormo di Gin

L'UOMO primitivo, di fronte ai misteri della natura, non trova di meglio che attribuirli ad esseri soprannaturali. Non andò esente da questo polidemonismo il paganesimo arabo che chiamò quegli spiriti Gin, non rinnegati, caso mai degradati, dal monoteismo islamico all'avvento del Profeta.

Poesia e musica, le arti che, non figurative, possono maggiormente assecondare la fantasìa, sono ricche di opere popolate di spiriti. Hugo pensò ai Gin quando scrisse il poema "Les orientales", espresso in una curiosa grafia a forma romboidale: dal primo verso brevissimo a quello centrale della massima lunghezza all'ultimo di nuovo brevissimo in un crescendo e decrescendo lineare nel corso dello spiegamento. Grafia che vuol visivamente rappresentare nello spazio o nel tempo, come al lettore più piaccia, il volo notturno di uno stormo di demoniaci terrificanti Gin. Magìa e natura si confondono in una sorta di fiabesco paganesimo.

Ma che c'entra tutto ciò con la musica? César Frank, il grande pianista e organista, di origine tedesca, di nascita belga, di sentimenti francesi, compositore complesso un po' per la difficoltà di contemperare l'istinto atavico germanico con i sentimenti e le tendenze della patria di adozione e un po' per il suo intendere la musica come "costruzione", "architettura" e non come emotiva improvvisazione, Frank, dicevo, si è occupato di Gin nel poema sinfonico per piano ed orchestra "Les Djins" nel quale tenta di imitare l'espressione figurativa di Hugo.

Musica a soggetto, dunque, ma soggetto di pura fantasìa, indefinibile, non determinante se non per la fortuita espressione formale. Un poema breve (circa 13 minuti) in tre parti legate, nel quale è forse difficile individuare l'andamento a "losanga", ma facilissimo avvertire il preannuncio sull'orizzonte di una minaccia dato dalle note basse dell'orchestra cui si associa la melodia lamentosa del piano, l'irrompere sulla scena dei demoni terrificanti, descritti dall'insieme orchestrale dal quale emergono gli ottoni con sonorità da giudizio universale (di sapore lisztiano dei Preludes). Mentre lo stormo si avvia a scomparire sull'orizzonte, rimane la sensazione di iniziale stupore, di irreprimibile terrore e di residua angoscia, tratteggiata dalla melodìa del piano che chiude il poema con gli ultimi palpiti di sofferenza. Troppa fantasia? Può darsi. Il brano è comunque godibile.

L'ho trovato per caso, nella ricerca della sinfonia su un canto di montagna francese di D'Indy, le cui incisioni sono rare, in un disco di importazione (ANGEL S 37247 - quadrafonico SQ) dove sono anche riportati, di Frank, le note Variazioni sinfoniche e, appunto, le Djins. L'incisione lascia un po' a desiderare. Pianismo ottimo di Aldo Ciccolini. Note esaurienti in inglese, forse un tantinello fantasiose.

GIANFRANCO ANGELERI

L.A. & N.Y.

Settimo long playing per Alan Sorrenti, l'artista napoletano che la scorsa estate ha lanciato la celeberrima "Figli delle stelle". "L.A. & N.Y.", letteralmente Los Angeles & New York, è il titolo di questo lavoro registrato, come è facile da supporre, nelle due metropoli statunitensi. E' un lavoro che sanziona il definitivo allontanamento dalle caratteristiche del primo Sorrenti, quello, per intenderci di "Aria" e di "Come un vecchio incensiere all'alba di un villaggio deserto" che lo posero all'attenzione della critica specializzata. Questo progressivo allontanamento da quella prima ispirazione (?) è cominciato già in "Alan Sorrenti" (l'album che porta il suo nome e che fu inciso subito dopo il successo di "Dicitencello vuje") e portato a compimento nei successivi "Sienteme, it's time to land", "Figli delle stelle" e l'ultimissimo "L.A. & N.Y." registrati tutti negli Stati Uniti. Questo distacco, che ha un po' ghettizzato Sorrenti agli occhi della critica e dei suoi primi estimatori, in realtà rileva una certa maturazione, forse involuzione, che lo ha portato alla ricerca di una musica fatta per le grandi platee. In questo ultimo lavoro, da cui sono tratte alcune delle musiche del suo film "Figli delle stelle", rileviamo una grossa approssimazione nei testi, evidentemente volutamente "facili", testi che forse erano la maggiore forza poetica delle sue prime canzoni. "Tu sei l'unica donna per me", "Per sempre tu" e "Provaci" sono i titoli italiani di questo lavoro, indubbiamente gradevoli all'ascolto, specie il primo, ma che in realtà fanno parte di un mondo musicale piuttosto a contrasto con il primo Sorrenti. Il disco è stato curat da ben quattro produttori americani e da una serie infinita ottimi musicisti, cosa questa che ricorda i colossal tipo "Ben Hur" o "Cleopatra". Il disco è in circolazione per la etichetta EMI Italiana.

PAOLO MAGLIOZZI

Il bambino e la città

QUANTI e quali sono i problemi dei bambini che vivono nelle grandi città? Infiniti e complessi. La grande città è un organismo con esigenze molto diverse da quelle dei cuccioli d'uomo. Ai bambini servono spazi naturali ampi e puliti in cui crescere sani e con la possibilità di conoscere piante, acque, animali, altre persone; le città offrono caos, commerci, inquinamento, inganni e pericoli. Il fenomeno della crescita rapida delle grandi città rispetto alla lentezza con cui l'organismo umano si adatta a diverse condizioni ambientali crea inoltre insospettate complicazioni.

Alla conferenza dei sindaci delle grandi città, tenuta a Milano nel mese di aprile parallelamente al mese di aprile parallelamente alla Fiera Campionaria, i relatori hanno ben chiarito la vastità e varietà dei problemi. Saleh al Banyan, dell'Università di Riad, ha spiegato quanto sia difficile nei Paesi arabi fronteggiare i problemi di una rapida urbanizzazione, che nel bambino genera grande ansia per la contraddizione che esiste tra il messaggio ancora tradizionale e rurale della famiglia e quello moderno dei mass-media; la francese Chombert De Laume ha ricordato che alcuni centri storici delle capitali europee escludono i bambini dal gioco ma permettono loro di conoscere l'ambiente non essendo troppo caotici mentre al contrario i quartieri moderni hanno spazi per l'infanzia ma ghettizzano i ragazzi, e questi sono solo alcuni degli esempi. Nella nostra Italia i problemi sono moltissimi. Chi di noi non ha l'esperienza dei bambini costretti a giocare in cortili di cemento o in giardini comunali che sono piccoli appezzamenti di terriccio e ghiaia con allusioni alle piante e ai fiori? Le iniziative degli amministratori delle grandi città oggi puntano non solo a strappare alla speculazione edilizia gli spazi in quanto tali, ma ad organizzare in questi spazi dei campi-gioco.

Finora vi erano nella ideazione di questi centri tre filoni: uno "tutto selvaggio" tipo campi Robinson, uno "tutto sportivo", con attrezzature per l'esercizio fisico e un terzo che si potrebbe definire "ipertecnologico" per cui si mettevano a disposizione dei bambini giochi complicati e costosi come treni, razzi e automobili. Tutte queste concezioni sono sbilanciate fra loro, o si fa troppo o non si fa nulla per i ragazzi.

E' stata cercata una idea nuova. I "campi-gioco" dovranno in futuro offrire ai ragazzi degli stimoli o "reattivi" alla fantasia del bambino, senza indirizzarlo verso schemi di gioco e di vita associativa già fissata dagli adulti. In ogni campo vi è una "base", cioè un edificio cui far riferimento, dove vi sono animatori a disposizione degli utenti e molto materiale per attività di ogni tipo. La base e tutti gli altri edifici sparsi nel campo hanno la caratteristica di essere incompiuti: la struttura architettonica è aperta e si presta a varianti nella disposizione degli spazi a seconda delle esigenze dei bambini. I luoghi di svago non devono essere solo dei posti dove "lasciar sfogare" i bambini ma un ambiente dove sia possibile apprendere.

A tale fine si consiglia, per esempio, di organizzare dei « percorsi botanici » dove frequentando un vivaio sia possibile imparare a coltivare piante che poi il bambino, sotto sua responsabilità, può portare via e trapiantare dove crede. E questa è solo una delle cose che si possono fare, certamente artificiale, ma non è artificiale la megalopoli?

PATRIZIA CIMINI

Un bambino di borgata alle prese con uno dei giochi più antichi del mondo: la fionda

La stampa è nata in Corea

NEL MONDO occidentale, come ben sapete, si attribuisce al tedesco Gutenberg l'invenzione dei caratteri di stampa mobili in metallo, intorno al 1450. Ma la verità è che in Corea, già da più di due secoli, si fondevano almeno sei tipi di caratteri differenti.

Un illustre letterato, Lee Kyu-bo, che fu anche primo ministro del re Kojong della dinastia Kryo, racconta che verso l'anno 1234 fu stampato il primo libro con caratteri di metallo. Si trattava di ventotto esemplari di un'opera di Confucio intitolata *Sang-jong-ye-mun* ("Testo dei riti del passato e del presente").

Era una grande innovazione e nacque proprio in quel paese dove l'arte della stampa aveva una precedente storia. Già 500 anni prima dell'invenzione dei caratteri mobili in metallo, durante la dinastia Silla, si praticava la xilografia, cioè l'arte di stampare i libri mediante tavole di legno su cui erano incise a rilievo righe di scrittura. Tale procedimento appare in Cina tra gli anni 712 e 756, al tempo della dinastia T'ang, con la quale la dinastia di Silla si era alleata verso il 680, per giungere all'unificazione della penisola coreana. Si suppone, perciò, che la Corea accogliesse subito la tecnica di stampa mediante tavole di legno incise. E, come a volte avviene, portò alla massima perfezione ciò che aveva ricevuto da un'altra cultura.

Il più antico testo del mondo, stampato in xilografia, fino ad oggi conservato, pare che sia il *Dharani-sutra*, piccolo libro buddista scoperto nel 1966 nel tempio Pul-guk-sa di Kyong-ju. Gli storici sono d'accordo nel determinare che il testo è stato stampato, sotto il patrocinio di Silla, intorno all'anno 751. Il più antico testo cinese, stampato con lo stesso procedimento, è invece il *Sutra del diamante*, che risale all'868. Al confronto, quello coreano di Pul-guk-sa si rivela di fattura più perfetta, pur essendo anteriore.

La biblioteca dell'antico monastero coreano di Hacin-sa dove ancora si conservano le placche di legno che servirono a stampare nel XIII sec. i testi sacri buddisti

Antichità della parrucca

Nel Museo di Torino è conservata una parrucca di rispettabile età. E' stata trovata nella tomba di Mrije, faraone della XVIII dinastia. E' di lana e di capelli molto grossi, di color nero carico, con ondulazioni piccole e fitte che finiscono a treccioline. Cinquant'anni fa, scavando tombe sumeriche, l'archeologo Leonardo Wooley trovò un'altra splendida parrucca di cinquemila anni fa: una superba e preziosa acconciatura regale.

Siamo abituati a collegare l'idea della parrucca con il Settecento, il secolo della cipria e dei cicisbei, ma in realtà l'usanza di aggiungere capelli finti, trecce e posticci per aumentare il volume della capigliatura è, come si vede, antichissima. D'altra parte, ci sono testimonianze sicure che in Grecia la portavano comunemente uomini e donne: un uso forse importato dall'Egitto. Secondo Senofonte, era usata dai Persi, dai Medi e dai Lidi. In Italia la introdussero i popoli Japigi, stabilitisi in Puglia, e a Roma diventò di moda nel primo periodo dell'Impero.

Il gigante Bilal

Un giovane di vent'anni che vive a Tripoli cresce di un centimetro al mese: è alto adesso due metri e quindici centimetri e, stando ai medici, non crescerà più fra cinque anni, quando però avrà raggiunto l'altezza di due metri e 75 centimetri. Si chiama Bilal Ahmed Hussein, è di origine siriana, pesa 120 chili e porta scarpe numero 52. I suoi compagni lo incitano a dedicarsi allo sport in cui più d'ogni altro potrebbe "sfondare": la pallacanestro. Ma Bilal è indeciso. Soprattutto è triste perché, data la sua statura, non riesce a trovare una fidanzata. O meglio: i parenti delle ragazze che riesce a trovare lo mettono garbatamente ma immancabilmente alla porta. Sempre.

Premiato Salvatore Ascenzi

Col volume di fiabe *C'era una volta in Italia* (Editrice Le Stelle, Milano) Salvatore Ascenzi ha vinto l'edizione 1978 del Premio letterario internazionale "Autori per l'Europa", sezione "Letteratura per l'infanzia". Al Premio, indetto dall'Agenzia giornalistica Passaporto sotto l'egida della Regione Lazio, hanno partecipato scrittori di otto nazioni (USA, Inghilterra, Cile, Perù, Francia, Germania, Svizzera, Italia).

● *La redazione di "Voci della Rotaia" si congratula vivamente con Salvatore Ascenzi, valido collaboratore della rivista, per l'ambita affermazione.*

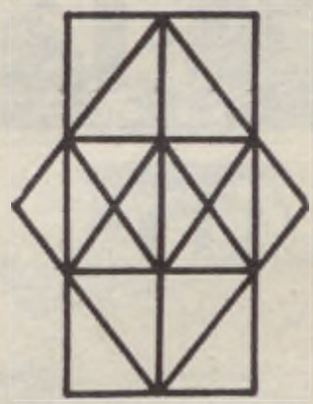
Libri per voi

"Alla scoperta dell'interno delle cose" di Silverio Pisu, Ed. Piccoli, Milano, p. 160, L. 8.500. Questo libro, illustratissimo, intende dare ai ragazzi la possibilità di vedere in trasparenza le cose più comuni e quelle meno consuete: dagli aviogetti agli aerei da turismo, dalle navi spaziali ai bastimenti, ai pescherecci, dalle scale mobili agli ascensori, dai centri televisivi alle stazioni ferroviarie, ecc. Tutto quello che, insomma, i ragazzi vorrebbero vedere com'è fatto dentro, ma che non possono avere a disposizione per smontarlo o demolirlo. (Età: 7-14 anni).

"I panzer avanzano su Mosca" di Gianni Padoan, Ed. Capitol, Bologna, 1978, L. 3.000. Questo è l'ottavo libro che l'A. ha scritto sugli eventi della seconda guerra mondiale. Il volume segue le memorie di un ex ufficiale tedesco del Corpo corazzato di Guderian, la punta di diamante dell'operazione Barbarossa per la quale le truppe di Hitler dovevano piombare su Mosca. (Età: 13-15 anni).

"La vita e i costumi del Medioevo" di Domenico Volpi, Ed. Mursia, Milano, 1978, L. 9.500. Dopo una rapida scorsa agli avvenimenti del millennio medioevale (476-1492), l'A. esamina la vita quotidiana di quei tempi cogliendola nei suoi più peculiari aspetti (il cibo, il modo di vestirsi, la casa, gli arnesi di lavoro, ecc.) e ritraendola da diverse angolazioni: in città e in campagna, nel castello e nel monastero. (Età: scuola media e oltre).

Abilità grafica



Siete in grado di ridisegnare la figura che vedete partendo da un punto X senza mai passare due volte sulla stessa linea? Se non ci riuscite, seguite la traccia del disegno piccolo: vedrete che non era poi tanto difficile.

Edilizia ferroviaria

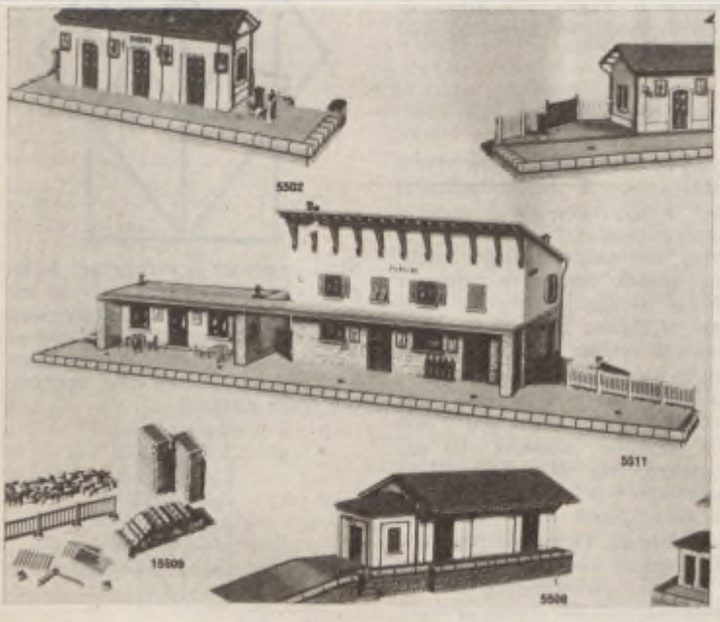
LA COSTRUZIONE di un plastico comporta anche la soluzione di svariati problemi circa l'armonica e realistica composizione degli spazi disponibili. Essi, però, sono due obiettivi contrastanti perché la riproduzione in scala di elementi del paesaggio, anche secondari, richiederebbe uno spazio assolutamente introvabile negli angusti locali domestici. E' per tale motivo che le montagne riprodotte sui plastici non sarebbero, in realtà, neanche degne del nome di collinette oppure i piccoli centri abitati non potrebbero considerarsi nemmeno delle frazioni. Conseguentemente esiste in commercio una grande quantità di edifici ferroviari minori mentre non potremmo trovare mai un fabbricato viaggiatori di una stazione avente una certa importanza. L'edilizia ferroviaria dà esteticamente il contributo decisivo alla trasformazione del circuito in linea ferroviaria vera e propria. Anche chi non è esperto, alla vista di un plastico, va immediatamente a vedere dove si trova la "stazione" (intendendo per essa il F.V.) e solo dopo incomincia a notare se esistono altri elementi ferroviari a lui noti quali i passaggi a livello, i segnali luminosi, le pensiline, i sottopassaggi, il deposito locomotive. Circa la riproduzione commerciale degli elementi di edilizia ferroviaria esiste un'ampia scelta di pezzi riproducenti costruzioni di tipo mitteleuropeo; fortunatamente non mancano modelli di manufatti nel caratteristico stile italiano.

Un primo esempio ci è offerto dal fabbricato viaggiatori, prodotto dalla Rivarossi, della stazione di Pergine, tipica costruzione da collocare su linea secondaria di montagna. Il modello è venduto sia in confezione già montato, sia in scatola di montaggio; in quest'ultimo caso non solo si ottiene un buon risparmio sul prezzo d'acquisto ma viene offerta la possibilità al modellista, anche principiante, di costruire e colorare (perfino i colori si trovano sul catalogo della Casa comasca) con facilità un pezzo che potrà utilmente figurare sul plastico.

Una bella pensilina con scale di accesso al sottopassaggio si trova, invece, sul catalogo Lima; il prezzo molto accessibile ne consiglia l'acquisto di almeno una coppia da installare in una stazione di transito di media importanza.

Infine la ditta tedesca Pola è forse l'unica Casa straniera ad offrire qualche accessorio edilizio in stile italiano. Segnaliamo, in particolare, l'art. B519 che rappresenta il modello di uno dei tanti graziosi caselli ferroviari che giacciono lungo le nostre linee. Anch'esso, come del resto tutta la produzione di questa marca, è in scatola di montaggio per cui la costruzione di tale accessorio costituisce un utile esercizio di modellismo per il principiante nonché un divertente passatempo per l'esperto.

WALTER GUADAGNO



Nota su "dormitorio"

FRA coloro che hanno avuto notizia del concorso di "Voci" per la ricerca di una denominazione da sostituire a quella ormai inadeguata di Dormitorio, termine inadatto per indicare gli edifici di moderna struttura che l'Azienda mette ora a disposizione dei dipendenti che pernottano fuori residenza, alcuni probabilmente sono rimasti perplessi circa l'opportunità di una simile iniziativa. Si può certo giustificare il bisogno di un nome nuovo, da assegnare, come un'etichetta, ad un potente locomotore che stia per circolare sulla nostra rete fra l'interesse e la curiosità generale, ma non è altrettanto facile comprendere quali motivazioni inducano alla scelta di una espressione che debba, come nel caso di Dormitorio, sovrapporsi ad altra che sia concettualmente affine. Le buone ragioni, è inutile dirlo, non mancano; non ci si accanisce contro una parola per capriccio o per effetto di un momento di malumore.

Se Dormitorio non sta più bene, ciò accade perché è venuta meno quella caratteristica che principalmente contraddistingue i locali che vengono così chiamati: intendiamo l'esistenza di un enorme « stanzone dove sono disposti parecchi letti » (Palazzi, "Nuovissimo dizionario della lingua italiana"). Pertanto non si deve tener conto del solo significato generico di Dormitorio, cioè quello di « luogo dove molti stanno a dormire » (che si addice pure ad un comune albergo), ma bisogna piuttosto considerare che un Dormitorio propriamente detto è tale in quanto si compone di « una grande stanza preparata perché vi dormano molti ».

Poiché oggigiorno lo stanzone con la simmetrica disposizione dei letti è scomparso, crediamo, un po' dappertutto, non è più il caso di mantenere valido l'uso della parola Dormitorio; cosicché il relativo aggiornamento terminologico giunge propizio e merita di essere accolto con favore.

Osserviamo ancora che Dormitorio, voce dotta che proviene dal lat. *dormitorium* (in Plinio il Giovane), porta con sé un poco simpatico gravame di riferimenti sensoriali: infatti chi sente pronunziare Dormitorio è portato ad associare mentalmente ricordi poco gradevoli di caserma, di collegio e sim.; può essere anche evocata l'idea del Dormitorio pubblico, ricovero di persone particolarmente bisognose e prive di abitazione. Luoghi in genere che non dispongono all'entusiasmo, perché gli stanzoni sono poco idonei per conciliare il sonno ristoratore; ne era persuaso anche il Tommaseo se ha ritenuto di poter dare di Dormitorio questa significativa definizione: « luogo dove la gente si annoja; pur felice se potesse dormire ».

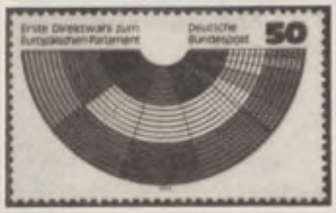
L'importanza psicologica di questi riferimenti sensoriali non va trascurata; se ne deve avere riguardo specie quando si introducono termini nuovi. Ne sia esempio questo aneddoto riferito dal Migliorini: « ...E invano proposi a un autorevole membro della Costituente, mentre l'assemblea era riunita, di raccomandare che venisse codificata la forma *referendo* in luogo di *referendum:* a parte il fatto che forse era ormai troppo tardi per l'itinerario della legge, egli mi risposte che *referendo* avrebbe potuto fra il popolo essere confuso con *reverendo*, e quindi favorire una parte politica a spese di altre... ».

CARMELO NERI

FILATELIA

PARLAMENTO EUROPEO

Il giorno 14 febbraio le Poste della Germania Occidentale hanno emesso un francobollo commemorativo per celebrare le elezioni per il Parlamento europeo. Un bel francobollo riproducente simbolicamente l'emiciclo parlamentare suddiviso in vari settori, definiti con colori e dimensioni diverse in base alle future rappresentanze politiche.



ITALIA

Penultimo francobollo della serie « Alti valori ». Emesso il 12-4-1979 ha il facciale di L. 2.000 e rispetto ai precedenti si differenzia soltanto per i colori del fondo della vignetta. E' stato stampato in fogli da 20 esemplari.

Il giorno 23 è stata emessa la serie ordinaria di cinque valori denominata « Uomini illustri ». I francobolli, tutti del facciale di L. 170, riproducono, secondo uno schema unico, ritratti dei singoli personaggi commemorati. In alto della vignetta sono stati riportati gli anni di nascita e di morte dei singoli personaggi. Essi sono: Carlo Maderno, architetto (1556-1629); Lazzaro Spallanzani, biologo (1729-1799); Ugo Foscolo, poeta (1778-1827); Massimo Bontempelli, scrittore (1878-1960); Francesco Severi, matematico (1879-1961).

Il giorno 30 aprile è stata emessa la ricorrente serie di due valori celebrativa dell'IDEA EUROPEA. Le vignette ispirate al tema « Mezzi di comunicazione postale » raffigurano rispettivamente un apparecchio telegrafico a stilo in uso nello Stato Pontificio dal 1853 al 1870 (L. 170) ed un particolare di colombo viaggiatore con il contenitore di messaggi (L. 220). Tiratura: dieci milioni di serie complete.

SAN MARINO

Il giorno 29 marzo le Poste della Repubblica di San Marino hanno emesso due serie:

— la prima celebrativa del centenario della nascita del grande fisico Albert Einstein, nato ad Ulma il 14 marzo del 1879 e morto a Princeton il 18 aprile 1955. La vignetta riproduce il volto del famoso scienziato. Il francobollo, del facciale di L. 120 è stato stampato in 700.000 esemplari;

— la seconda è dedicata all'Europa. L'emissione di quest'anno, il cui tema, in conformità agli indirizzi concordati in seno alla C.E.P.T., è dedicato alla storia postale, illustra due antichi mezzi di trasporto utilizzati per il servizio postale:

a) la diligenza a cavalli — (in servizio alla fine del secolo scorso) del facciale di L. 220;

b) la prima autocorriera (queste furono in servizio tra il 1915 ed il 1925) del facciale di L. 170.

I bozzetti sono stati ispirati a fotografie e disegni dell'epoca. Tiratura: 850.000 serie complete

FILATELIA FERROVIARIA

Il 22 marzo a Milano, organizzata dal Circolo Ricreativo Aziendale delle Ferrovie Nord Milano, si è svolta una manifestazione filatelica nella ricorrenza del Centenario della linea Milano-Saronno. In quella occasione le Poste italiane hanno utilizzato per la timbratura delle cartoline un timbro speciale.

SEBASTIANO DI MAURO

Un premio a chi diffonde "Voci"

Per proporre l'abbonamento a "Voci" ai nuovi assunti e per raggiungere quei colleghi che, pur essendo da tempo in Ferrovia, ancora non hanno sottoscritto l'abbonamento, chiediamo un aiuto ai nostri lettori. Ci rivolgiamo a tutti gli amici di "Voci" affinché facciano conoscere ai colleghi la nostra rivista. Ed è proprio per facilitare tale opera di diffusione che, da questo momento, ci si potrà abbonare al giornale anche compilando la seguente scheda, che deve essere fatta pervenire, riempita in ogni sua parte, alla redazione centrale tramite posta di servizio.

Per ringraziare i nostri nuovi "collaboratori", invieremo a chi ci procurerà almeno quattro abbonamenti un simpatico dono.

E' importante che l'abbonato di "Voci" che ci invierà la scheda, la completi con i dati che lo riguardano.

TAGLIARE SEGUENDO IL TRATTEGGIO

Chiedo di ricevere mensilmente **in omaggio** per l'anno in corso il Periodico aziendale "Voci della rotaia", con l'intesa che al termine di detto periodo il Mensile stesso mi verrà inviato previo pagamento di L. 1.000 (mille) **annue** (a titolo di parziale rimborso delle spese di spedizione), di cui autorizzo la trattenuta a ruolo (circolare n. PAG. 1 - Doc. Per. Az. 8093 del 13 agosto 1959).

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ....(firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ....(firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ....(firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

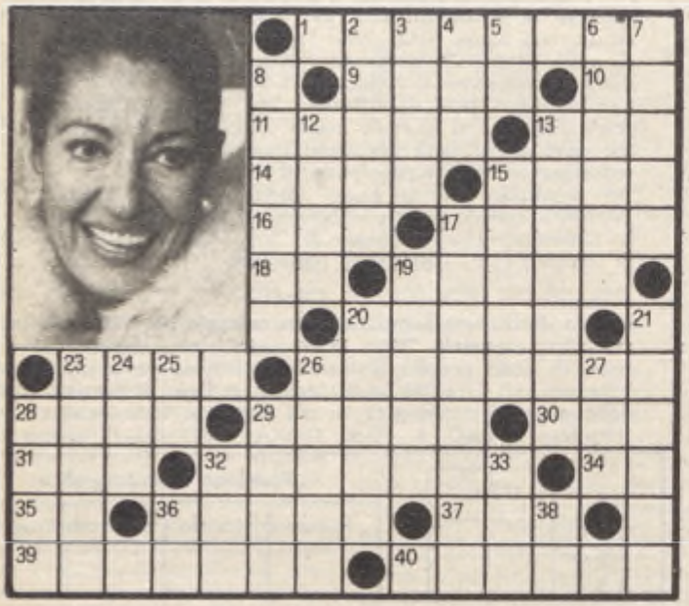
Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ....(firma) .....

IL PROPONENTE

Nome _____ **Cognome** _____

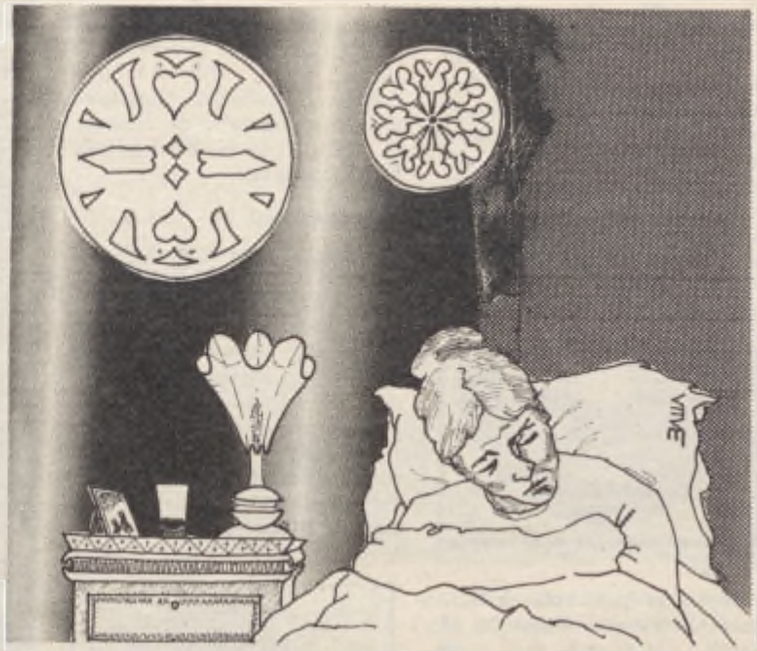
Matricola _____ **(firma)** _____

CRUCIVERBA di Salvatore CHIESA



ORIZZONTALI: 1) Attira... disgrazia; 9) Insenatura di mare; 10) L'Erbio; 11) Il nome del personaggio in foto; 13) Insieme; 14) Altro nome di Troia; 15) Le vittime della corrida; 16) Nuova per il poeta; 17) Il gigantesco guerriero dell'esercito filisteo; 18) Taranto; 19) Il nome della Fracci; 20) Pene pecuniarie; 23) Una combinazione al lotto; 26) La scienza... delle oche e degli asini; 28) Può essere viziata; 29) Fissazioni; 30) Il nome della Margret; 31) Uccello fossile; 32) Wagner musicò quelli di Norimberga; 34) Monogramma di Tassoni; 35) Enna; 36) Organi di movimento dei pesci; 37) La verde raganella; 39) La forma un popolo; 40) Il cognome del personaggio in foto.

VERTICALI: 2) La moglie di Cecina Peto; 3) Sposo di Giocasta, padre di Edipo; 4) La Negri poetessa; 5) Avversativa; 6) Ipotesi scientifica; 7) Una cassetta piena di dolcezza... 8) Dramma pastorale del Tasso; 12) Il rischio che si corre; 13) Compagno di lavoro; 15) Ingiustizia, errore; 17) Passaggio sotterraneo; 19) Pelle per cinture; 20) Termina con la vetta; 21) Città e porto del Brasile; 23) La patria di S. Carlo Borromeo; 24) Possessivo; 25) Bari; 26) In bocca al lupo; 27) L'Istituto che assicura; 28) A fine preghiera; 29) Thomas, celebre romanziere tedesco; 32) Questa cosa; 33) Fiume della Francia; 36) Pisa; 38) Alessandria.



QUIZ GIALLO — Un morto di troppo

La vecchia Rosalind Wint, da qualche tempo costretta a letto da vari malanni, è stata rinvenuta cadavere dalla cameriera Rosy verso le 8 del mattino. Un flacone e un bicchiere con ancora due dita di un liquido azzurrino si trovano sul comodino quando arriva il capitano Delly, chiamato dal dottor Swanson, medico della Wint, che ha facilmente accertata la causa della morte della sua paziente: avvelenamento. Rosy dichiara: « Ieri sera, come sempre, sono entrata nella camera della mia padrona verso le 21 — il nipote Rex che ne stava uscendo può testimoniarlo — per prepararle la solita medicina che la signora prendeva metà subito e metà verso le 2 del mattino quando io, che dormo nella stanza attigua, la svegliavo bussando alla porta. Ho dunque preso il bicchiere e dopo averlo ben lavato l'ho riempito per tre quarti d'acqua aggiungendoci 20 gocce di medicina. Mi sono quindi ritirata nella mia stanza chiudendomi a chiave. Nessuno è potuto entrare nella notte dalla mia padrona: sarebbe dovuto passare attraverso la mia stanza: il che è impossibile ». Il capitano Delly ispeziona accuratamente la stanza: tutte le finestre sono ben chiuse dall'interno. Sulla parete del letto e su quella di fronte, due rosoni forati comunicano rispettivamente con un angolo cieco di corridoio e con la stanza di Rosy. Anche il nipote Rex, che conviveva con la nonna, ha poco da raccontare: è uscito da casa verso le 21 ed è rientrato a mezzanotte. La Wint alle due aveva scambiato qualche parola con la cameriera che l'aveva svegliata per farle prendere la seconda metà della medicina. Il caso sembrava insolubile quando un fatto nuovo fece scoprire al capitano la verità: Gigì, il barboncino dell'uccisa, veniva trovato morto, avvelenato, in giardino: dalla bocca gli pendeva un cordoncino lungo circa tre metri. Chi è il colpevole?

Soluzione: Il colpevole è Rex. Rientrato a mezzanotte si recò nell'angolo cieco del corridoio. Legò una pastiglia di veleno ad un cordoncino che lasciò penzolare, attraverso uno dei rosoni posto sulla parete del letto della nonna, fino a farlo posare sul fondo del bicchiere posto sul comodino. Sciolsasi la pastiglia, rilitò il cordoncino e lo seppellisce in giardino dove Gigì, il barboncino, lo riscavò e ci si avvelenò mordicchiandone l'estremità alla quale era stata attaccata la pastiglia velenosa.

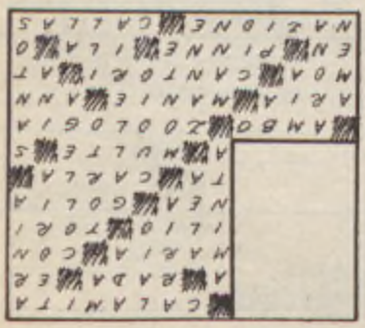
I VESTITI DEI GEMELLI

Una mamma previdente pensò di comprare per i suoi 2 gemelli maschi 3 giacche, 4 paia di calzoni e 5 camicie. Essi protestarono affermando che avevano poca varietà di vestiti. Ma la mamma spiegò loro pazientemente che essi potevano vestire in molti modi. In quanti?

Sol.: I gemelli avevano 6x12x20 = 1440 modi diversi di vestire.

SCRITTA MISTERIOSA

VEDO ONSO TELMO MINA UCHIDI



Più che una scritta misteriosa si tratta di un invito alla prudenza. Quale?

Sol.: DOVE SONO MOLTE MA-NI, CHIUDI.

ANAGRAMMI

Anagrammare le seguenti coppie di parole in modo da trovare una terza serie di vocaboli le cui iniziali dovranno formare il nome di una nazione europea.

1. ROSPO SERPE
2. PRESO PERSO
3. SORSI PETTO
4. VILLA CERTO
5. SCONTO REUMA
6. SIGNORA ALTI
7. SCOLARA ETTO
8. MALIGNI NOTA
9. DOLCE ARNIA
10. GATTO NERO

Definizioni: 1. Floride; 2. Tiranno; 3. Deferente; 4. Il Re di una poesia del Giusti; 5. Ottenebramento; 6. Gazzettiere; 7. Presta attenzione; 8. Generosità; 9. Notissima commedia di Goldoni; 10. Piccolo strumento portatile.

Sol.: 1. PROSPEROSE; 2. OPPRESSORE; 3. RISPETTOSO; 4. TRAVICELLO; 5. OSCURAMENTO; 6. GIORNALISTA; 7. ASCOLTATORE; 8. LONGANIMITA'; 9. LOCANDIERA; 10. ORGANETTO.

La nazione è il PORTOGALLO

RIORDINAMENTO

Ad ogni opera lirica affiancate il personaggio esatto. Le iniziali dei nomi trovati formeranno il titolo di un'opera di Puccini.

PAGLIACCI = NEMORINO
BALLO IN MASCHERA = OSAKA
BARBIERE DI SIVIGLIA = ULRICA
TROVATORE = DESDEMONA
ELISIR D'AMORE = AZUCENA
OTELLO = TURIDDU
IRIS = TONIO
CAVALLERIA RUSTICANA = ROSINA

Sol.: TONIO, ULRICA, ROSINA, AZUCENA, NEMORINO, DESDEMONA, OSAKA, TURIDDU.

L'opera è TURANDOT.

LE FERROVIE DEL MEDIO ORIENTE

Costruite per la maggior parte sotto l'impero ottomano, le ferrovie mediorientali attraversano, come si vede dalla cartina, centri e zone spesso toccati oggi dalla guerra arabo-israeliana

Una locomotiva a cremagliera si "arrampica" sul tratto da Beyruth a Jdita-Chtaura

FINO alla prima guerra mondiale, gli Stati che oggi sono sulla scena calda del Medio Oriente, non erano altro che semplici provincie del grande impero ottomano. Il sovrano di Costantinopoli esercitava, infatti, il suo potere sino alle rive del Mar Rosso, dell'oceano Indiano, del golfo Persico, alle frontiere dell'attuale Iran. La sconfitta del 1918 provocò lo smembramento dell'impero, già notevolmente amputato di tutti i possedimenti balcanici a seguito della guerra balcanica del 1912-1913. Così tutto il Medio Oriente venne occupato dalle truppe franco-inglesi mentre la Società delle Nazioni provvedeva alla spartizione dei territori tra le potenze vincitrici del conflitto.
Alla Francia veniva affidato il mandato di amministrare il Libano e la Siria; alla Gran Bretagna era invece affidato il mandato per la Palestina e la Transgiordania che si andavano così ad aggiungere agli altri territori su cui la Corona britannica esercitava la sua influenza in quella zona: Egitto, Irak e Penisola Arabica. Solo all'inizio del secondo conflitto mondiale, il Libano e la Siria si liberarono della tutela francese e divennero Stati indipendenti.
In Palestina, il movimento sionista, irrobustito dalla massiccia immigrazione ebraica, riuscì, nel 1948, a proclamare lo Stato d'Israele, mentre, nello stesso periodo si costituiva il regno di Giordania. Insomma, la sovranità degli Stati che abbiamo ricordato è molto recente e pertanto le ferrovie che oggi amministrano sono state in realtà costruite per la maggior parte sotto l'impero ottomano.

LA FERROVIA DA BEYRUTH A DAMASCO

Il 26 ottobre 1891, una società francese otteneva dal governo della Sublime Porta la concessione di una ferrovia tra Beyruth e Damasco. Lo scartamento era fissato a m. 1.050 per consentire la congiunzione di questa linea con quella da Damasco a M'Zerib che era stata affidata qualche settimana prima alla compagnia belga dei "Tramways di Damasco e ferrovie economiche della Siria".
Prima dell'avvento della ferrovia, le città di Beyruth e Damasco erano state collegate in modo soddisfacente da una carrozzabile i cui lavori erano stati portati a termine nel settembre del 1861. In trent'anni il traffico delle merci, nei due sensi, era enormemente aumentato per cui la società, fondata da Edmond Perthuis, che aveva realizzato la strada, decise di costruire tra Beyruth e Damasco una linea ferroviaria; per questo scopo, nel 1890, si costituì un gruppo di studio che nell'anno seguente divenne la "Société ottomane de la voie ferrée economique de Beyruth a Damas".
Anche se la concessione era stata ottenuta abbastanza agevolmente, ben altri ostacoli si presentavano ancora davanti alla società costruttrice: per superare, infatti, le due catene del Libano e dell'Anti-Libano bisognava scalare montagne situate a 1490 e 1400 metri di quota, costruire numerose opere d'arte e traforare un tunnel di 4 km. a 1200 m. d'altezza. Inoltre, per rispettare le caratteristiche che avrebbe dovuto avere la linea in funzione sia delle previsioni del traffico sia della potenza limitata delle locomotive dell'epoca, il progetto definitivo prevedeva una linea con uno sviluppo di 190 km. con notevoli difficoltà di costruzione, per la qual cosa il preventivo delle spese necessarie superava notevolmente il capitale della società. Fu allora che l'ing. Geoffroy propose di adottare il sistema di ferrovia a cremagliera per scalare le pendici del monte Libano; questa soluzione, che permetteva di accorciare la linea di 43 km. e di ridurre le spese di circa 10 milioni di franchi oro, fu accolta dal generale entusiasmo del Consiglio di amministrazione della società concessionaria. Come già si è accennato, era stato adottato lo scartamento di m. 1.050 poiché la linea doveva raccordarsi a Damasco con quella per Hauran.

D'altra parte, il 4 gennaio del 1892 le due compagnie si fusero prendendo il nome di "Société des Chemins de fer ottomans économique de Beyrouth à Damas et du Hauran en Syrie". I lavori, affidati alla famosa Société des Batignolles, iniziarono alla fine del 1892 e i primi treni cominciarono a circolare il 3 agosto del 1895. La strada ferrata inizia praticamente dalle sponde del Mediterraneo, dal porto di Beyruth, e superata la breve piana su cui si stende la "città dei cedri", attacca quasi subito le pendici del monte Libano con una rampa a cremagliera di 70 per mille; il tracciato attraverso il massiccio montuoso misura circa 40 km. Superato il monte El Baidon, a quota 1468 m., la ferrovia scende verso la piana di Bekâa sino alla stazione di Maallaka ove termina la sezione a cremagliera. Traversa, poi, per 15 km. la valle del Nahr el Litani prima di arrivare alle falde dell'Anti-Libano che viene superato questa volta senza l'ausilio della cremagliera. Dopo un secondo colle, a metri 1405, la strada ferrata ridiscende verso Damasco.

Lungo i 147 km. della linea si possono contare ben 841 opere d'arte di cui 24 di notevole importanza; tra queste ultime sono da ricordare il viadotto su l'Ouadi Zezer, in curva e lungo 120 m. con 4 archi; quello che sorpassa il Nahr Djellala anch'esso su 4 archi e, infine, un altro viadotto in curva di 130 m. di lunghezza sul Khan Mrad. Oltre a queste opere sono da ricordare numerosi ponti metallici da 10 a 20 metri di luce e 4 tunnel.

All'inizio dell'esercizio il parco trazione era costituito da 10 locomotive tender a cremagliera con rodiggio 0-301 (numerazione francese), con le ruote dentate per la cremagliera situate tra il primo e il secondo asse. Le costruzioni ferroviarie nel Libano e nella Siria negli anni seguenti furono praticamente monopolizzate dalla società francese D.H.P. (Compagnie du chemin de fer de Damas à Hamath et Prolongements) sorta a seguito di varie fusioni e partecipazioni incrociate. Nell'ottobre del 1906 la D.H.P. portava a termine la linea Rayak-Aleppo di 332 km. a scartamento standard di m. 1.435 e 5 anni più tardi una linea di 102 km. (anch'essa a scartamento standard) collegava Homs a Tripoli. Nel 1942, per motivi strategici, fu costruita da reggimenti del genio degli alleati, sotto la direzione di tecnici australiani, una linea, parallela alla costa libanese. Questa linea era raccordata a sud con la ferrovia del canale di Suez attraverso El Arish, Gaza e Haifa; purtroppo, qualche anno dopo, è storia recente, il precipitare degli avvenimenti in quella zona portò alla interruzione di questa importante via di comunicazione.

Attualmente il Libano, la cui superficie è di poco superiore ai 10.000 km. quadrati, possiede una rete ferroviaria di 417 km. Diventata nel 1951 di proprietà dello Stato libanese, la rete fu tuttavia esercitata per altri dieci anni dalla vecchia compagnia D.H.P. Nel 1961, infine, è stato creato "l'Office des chemins de fer de l'Etat Libanais et du trasport en commun de Beyrouth et de sa banlieue" che, da quella data, gestisce direttamente l'esercizio di tutte le linee sul territorio nazionale.

ROBERTO FUSCO

Treni e gatti a Ypres

IN QUESTI ultimi tempi i discorsi fatti a vari livelli, culturali e politici, attraverso i "mass-media", ci hanno abituato a parlare delle città come di persone. E' giusto quindi attribuire alle città comportamenti tratti dal patrimonio folkloristico degli abitanti o derivati dalle loro abitudini di vita quotidiana.

Ypres è una città belga, vicina a Bruxelles nelle Fiandre Occidentali, il cui nome purtroppo evoca tristi ricordi legati alla 2ª guerra mondiale, ma che attualmente vuole vivere con allegria e superare i lugubri vapori che le alitano intorno. Infatti, per la domenica di Pentecoste, organizza una festa particolarmente allegra e curiosa: la festa dei gatti.

La tradizione di amare i gatti è antica nel nord-Europa, così come è antico il bisogno di associare il gatto ai mezzi di trasporto. Basta pensare alla favola della Francia del Nord "Il gatto con gli stivali" o alle antiche leggende come quella germanica che narra della dea Freya, compagna di Wotan e regina dell'Amore, che viaggiava nel cielo su un carro tirato da una coppia di gatti. I belgi amarono e amano i gatti e con questa festa, che viene chiamata "Kattestoet", intendono confermarlo. Gli onori di casa, alla festa, vengono fatti, per conto della città, dal Borgomastro, dai suoi scabini, e dal locale Capostazione, perché molti visitatori arrivano in treno; anzi a tale scopo i Soci dell'Associazione "Amici-del-vapore" allestiscono un convoglio speciale e la locomotiva diventa l'attrazione della giornata di festa. Intorno al convoglio, locomotiva in testa, si affollano tutti, abitanti e figure speciali del corteo che sfilerà in seguito per le strade della città. I ragazzi fanno conoscenza con la locomotiva a vapore, i grandi fanno acquisti nello spazio-boutique allestito nel convoglio, gli anziani si riposano e ricordano i vecchi tempi. La festa vera e propria comunque non vuole solo dare al gatto una testimonianza d'affetto, ma ricordare un gesto fatto dal Signore di Ypres. Nel VII secolo, per dimostrare pubblicamente l'avvenuta evangelizzazione della città e il rifiuto di tutti i simboli pagani, egli fece gettare dall'alto della torre di guardia un gatto nero, simbolo di diavoleria e paganesimo. Durante la "Kattestoet" il gatto che viene lanciato è di péluche: ne vengono lanciati molti esemplari che tutti cercano di prendere perché sono considerati portafortuna. Chi non riesce a prendere un "péluche" lo compra; gli artigiani di Ypres ne forniscono di tutti i tipi a buon mercato.

Un particolare della sfilata nelle strade di Ypres per la "festa dei gatti": il carro della dea Freya

Una foto d'epoca della bella stazione di Ypres

PATRIZIA CIMINI

In breve da...

IRAQ

Nell'ambito del programma di investimenti nel settore dei trasporti messo a punto dal Governo della Repubblica Irachena, un ruolo fondamentale è stato affidato ai collegamenti ferroviari.

E' oggi in corso di costruzione la ferrovia Baghdad-Hsaibah-Akashat di 515 km che, anche per le sue elevatissime caratteristiche tecniche, rappresenta il più importante progetto ferroviario in via di realizzazione nei Paesi in via di sviluppo e forse nel mondo. La direzione dei lavori è affidata alla società di consulenza italiana SOTECNI S.p.A., che in Iraq ha già elaborato vari progetti ferroviari esecutivi per una lunghezza totale di 947 km.

Alla stessa società è stata inoltre recentemente aggiudicata, dopo una gara internazionale che ha visto presenti le più importanti società del settore, la progettazione dell'anello ferroviario della città di Baghdad, che ha il compito di raccordare tutte le linee che convergono nella capitale irachena, ed il rifacimento dell'attuale stazione centrale insieme con un complesso di officine per il materiale mobile e gli impianti fissi, depositi locomotive, scali merci e di smistamento, magazzini, approvvigionamenti etc. che rappresenteranno il "cuore" delle nuove ferrovie irachene. L'incarico affidato alla società italiana comprende, oltre la progettazione esecutiva, anche la direzione dei lavori di costruzione dell'importante opera. Sotto la direzione e responsabilità della SOTECNI, partecipa al progetto, su propria richiesta, anche la Consulting francese SOFRERAIL.

SPAGNA

Sessantadue treni, con automotrici diesel, prodotti dalla Fiat ferroviaria Savigliano, sono stati acquistati dalle Ferrovie spagnole (R.E.N.F.E.). L'importo complessivo della fornitura è di 16 miliardi di lire. Ogni treno, la cui carrozzeria sarà realizzata dall'industria spagnola C.A.F., è composto da due automatrici e verrà adibito al trasporto passeggeri. Infine, sono in fase di conclusione anche le trattative per un'ulteriore fornitura per l'importo di oltre due miliardi di lire per i rimorchi delle automotrici.

FRANCIA

In Francia da una dozzina di anni il traffico viaggiatori sui treni rapidi ed espressi registra un'espansione annua media del 3,5%; anzi, nei primi otto mesi del 1978, l'incremento ha raggiunto il 4,3% nei confronti dello stesso periodo dell'anno precedente.

Alla Société nationale des chemins de fer si è preso atto con soddisfazione di questi risultati: essi confortano la politica della Società che si può compendiare nel miglioramento del confort dei viaggiatori e nella riduzione della durata dei viaggi.

Per raggiungere il primo obiettivo la Sncf ha provveduto a rinnovare in modo massiccio il parco carrozze, con il nuovo materiale denominato "Corail". Questi convogli di carrozze climatizzate comprendono inoltre "carrozze bar-corail", concepite quale luogo di relax. Al miglior gradimento del mezzo ferroviario risponde anche l'aumento del parco di carrozze-cuccette, mentre nelle stazioni si stanno rinnovando gli impianti, anche per quanto riguarda le sale di attesa.

Il materiale "Corail" è studiato per raggiungere velocità di 200 km-h e risponde quindi alla richiesta di maggiore rapidità.

A questo stesso scopo si deve la creazione della nuova direttissima Parigi-Lione, che dovrà consentire velocità fra i 260 e i 300 all'ora; i lavori procedono nei termini stabiliti che prevedono l'ultimazione per il 1982.

FERROVIE IN CINA

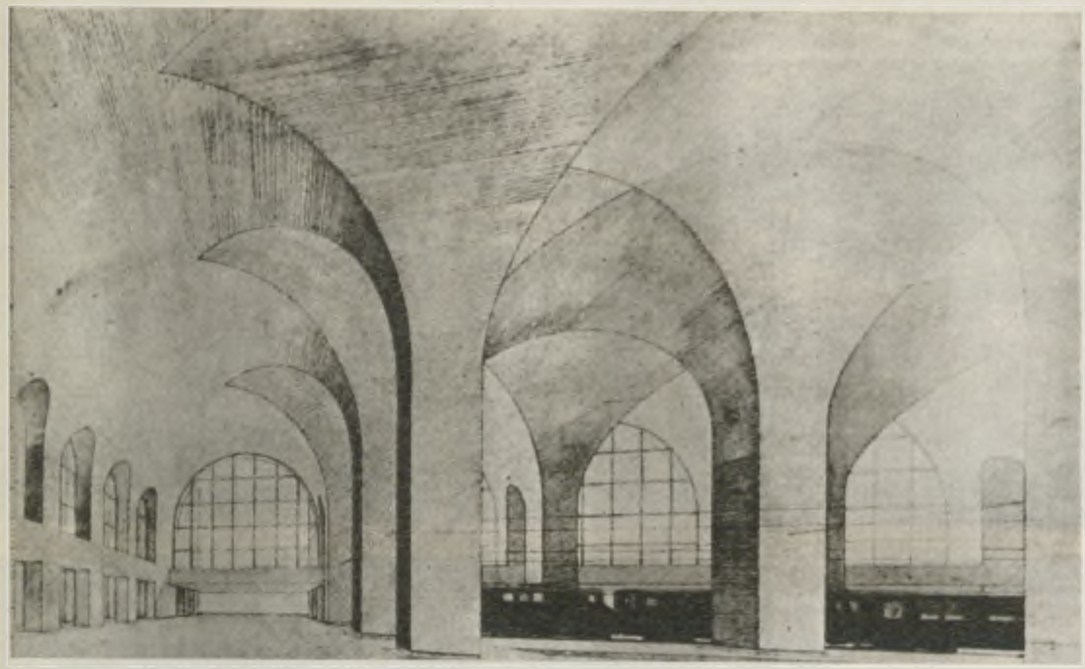
La rete ferroviaria cinese si è arricchita di un'altra grande arteria: la Hsiangfan-Chungking che collega la zona sud-occidentale con quella centro meridionale dell'immenso Paese. Essa parte da Hsiangfan, direttamente collegata all'antica ed industriosa Wuhan, capoluogo della provincia dell'Hupeh, ad est, ed arriva a Chungking nella provincia del Szechuan, ad ovest, coprendo un tratto di 916 chilometri.

La costruzione della ferrovia ebbe inizio nel 1970 ed ha richiesto un eccezionale sforzo da parte di tecnici e maestranze per la particolare asperità del territorio. La linea attraversa, infatti, le zone montuose di Wutang, Tapa e Huaying ed è costretta a valicare tre volte il fiume Hankiang, 7 volte il Chiangchun e 33 (!!) volte i fiumi Houho e Chialing. La presenza di molti fiumi e montagne, ha reso necessaria la costruzione di ben 405 gallerie di cui 12 lunghe più di 3.000 metri e di 716 (!) ponti, il più alto dei quali è di 76 metri ed il più lungo di 1600 metri.

Questa nuova grande impresa rappresenta indubbiamente un'importante tappa nella storia delle costruzioni ferroviarie, e non solo di quel paese, riflettendo così l'immagine più fedele della modernizzazione auspicata dai nuovi dirigenti di Pechino.

ARTURO TRINITO

(Nelle foto, alcuni aspetti della nuova linea Hsiangfan-Chungking)



I "propilei" della colonia del Calambrone; a sinistra un disegno per la stazione di Trieste e, sotto, la centrale termica della stazione di Firenze

Angiolo Mazzoni: un architetto di regime?

MOSTRE, convegni, tavole rotonde, libri: la stazione, di recente al centro di numerose iniziative culturali e di studio, sta vivendo un momento di grande attualità.

Parigi, negli ultimi mesi, ha promosso sul tema una serie di manifestazioni di cui certamente la più clamorosa è quella organizzata dal CCI del Centro George Pompidou intitolata "Le temps des gares" e di cui ci siamo occupati anche nel numero scorso: una mostra dedicata alla storia, all'attualità, al futuro della stazione che, fatto il giro di alcune città europee, sarà al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano nell'ottobre prossimo.

La "cattedrale del ferro", dunque, promette di essere nei prossimi anni la vedette delle cronache di architettura e non solo di quelle. Della stazione come una delle espressioni privilegiate di un dominio culturale e politico e di colui che ne è stato forse il progettista e realizzatore più fertile e sconcertante degli ultimi cinquant'anni, si è occupato recentemente Alfredo Forti nel libro "Angiolo Mazzoni, architetto fra fascismo e libertà" (Ed. Edam, L. 6.000). Di certo una delle figure più inquietanti e significative del panorama artistico-culturale degli anni '30-'40, Angiolo Mazzoni del Grande è oggi probabilmente conosciuto solo alla critica d'arte futurista e a qualche anziano funzionario delle Ferrovie che lo ricorda come il più instancabile inventore di architetture ferroviarie durante il regime.

Forti, nella sua opera, partendo da un'analisi dei temi e delle istanze del Futurismo, dagli inizi alla maturazione fino alla crisi, e riconoscendogli il "demerito" di aver dato voce all'arroganza intenzionale e provocatoria di tanta cultura fascista senza difendere quanto di positivamente anarchico ed eversivo il movimento avesse in sé, giunge ad indagare sulla produzione e sulla personalità mazzoniana, tentando di recuperarle ad un giudizio più obiettivo, dopo che gran parte della critica politicizzata si era affrettata a liquidarle.

Angiolo Mazzoni nasce a Bologna nel 1894; nel 1919 si laurea in Ingegneria Civile alla Scuola di applicazione per Ingegneri di Roma; nell' aprile del 1921 è assunto nelle FS al Servizio Speciale Lavori di Milano; nel 1924 viene trasferito a Roma al Servizio Lavori e Costruzioni della Direzione Generale FS. Inizia da allora un'intensa attività di progettista di uffici, stazioni, palazzi postali: già, allora il Ministero era detto delle Comunicazioni.

Qual è il clima in cui opera Mazzoni e in che modo egli si propone nell'ambiente politico e culturale di quegli anni? Funzionario dello Stato, titolare di un potere ambito ed insidiato, nel 1933 aderisce al Futurismo e nel '34 inizia la condirezione della rivista "Sant'Elia". Il fascismo intanto tentava di condizionare ogni aspetto della cultura, assorbendola e neutralizzandola.

Mazzoni ha il rigore del professionista e l'audacia dell'intellettuale: egli ha le "sue" fonti e le "sue" coordinate culturali: Hoffman, Mendelson, Mackintosh, Loos; la cultura fascista futurista gli impone una "sua" connotazione ideologica. A qualcuno pare un connubio impossibile, la coerenza stilistica è difficile: il razionalista Pagano polemizza.

Solo una programmatica versatilità consente un abile sfruttamento di quella possibilità di "fare comunque" che il potere di stato conferisce. Scrive Forti: « ... se subito dopo o insieme a un'opera tradizionale riusciva ad imporre un'opera moderna (...) anche questo, senza che se ne avvedesse, era l'atto politico che oggi ce lo fa riconoscere come rappresentante di un significativo momento di confluenza tra razionalismo, costruttivismo, neofuturismo e novecentismo, cioè tra cultura e reazione ».

I Palazzi Postali di Ferrara, Nuoro, Agrigento, Ragusa, Trento, le stazioni di Siena, Venezia, Reggio Emilia, Montecatini, Reggio Calabria, Latina, Messina Centrale e Marittima, Roma Tiburtina, gli edifici termici fiorentini, la colonia di Calambrone, i progetti per le stazioni di Trieste, Roma Termini, Firenze: molta enfasi classicista ma anche ricerca spregiudicata e fantastica. Quadri, mosaici, sculture, vetrate, audacia di movimento e di colore — l'uso della ceramica blu, del marmo rosa, del rame scintillante — fanno delle opere pubbliche di Mazzoni delle architetture magiche e metafisiche: grandi edifici onirici, segno di una solitudine in un presente immaginario che somiglia al passato e vagheggia il futuro.

ANNA D'ANGELO

incontri con...

RASCEL: a domanda risponde

RENATO Ranucci, nato a Roma, di professione attore o, meglio, uomo di spettacolo per completare la frase corrente "animale di teatro", in arte "RASCEL". Perché Rascel?

— Devo subito correggere, o deludere, se non sorprendere: perché Ranucci Renato, in arte Rascel, non è nato a Roma. Perché, come tutti i figli di artisti — e anche di militari, se vogliamo — si nasce un po' dove capita. Ossia, io sono nato in una bella città: Torino. Allora i miei genitori recitavano al Politeama Chiarella e io sono nato, precisamente, in Via Principe Tommaso, una strada torinese piena di Teatri come il famoso "Maffei" dove, più tardi, quando smisi il latte di mia madre, cominciai a lavorare anch'io; e questa la si deve prendere come battuta ma, invece, il fatto che io, figlio di un romano di sette generazioni sia nato a Torino, è vero! Sono stato battezzato a Roma però e, quindi, sono romano a tutti gli effetti. Noi siamo "borghigiani". Di quella famosa "spina" del Rione Borgo che poi è diventata Via della Conciliazione. E detto questo, sistemata la questione "anagrafica", ripeto che sono romano, che ho cantato Roma in tutti i modi, che a Roma sono andato a scuola, che a Roma ci abito, che faccio il tifo per la "Roma". Ma veniamo alla domanda: "perché Rascel?" Bisogna dire che, purtroppo, gli italiani soffrono di una certa esteromania e, anche quando cominciai a lavorare, il problema si poneva per chi di noi faceva questo mestiere e si chiamava Bartoletti, Cicchellini, Ranulli, eccetera. Così, ciascuno andava a cercare qualche nome di maggior richiamo. Io, per esempio, mi sono chiamato Ronny Boy e Harry Slaven, ma ci sono casi clamorosi e molto più noti come quello di Wanda Osiris, tanto per ricordarne uno. E poiché Ronny Boy e Harry Slaven non mi andavano bene di misura, di suono, di tutto diciamo, mi misi in cerca di un altro nome d'arte, di quello che gli inglesi definiscono Stage-name. Lavoravo proprio a Torino con una piccola orchestra. Era l'epoca dei tanghi argentini. Dirigevo un gruppo di romani diventati, per l'occasione, tutti argentini. Nella squadra della Juventus giocavano, allora, alcuni argentini che, vedendo gli striscioni per la strada, vennero a sentirci suonare, contenti che "fossero arrivati i loro connazionali". Debbo dire che si meravigliarono molto quando si accorsero che parlavamo tutti in romanesco e, di argentino, conoscevamo soltanto le parole dei tanghi che eseguivamo.

— Ma allora, questo nome d'arte venne trovato tra gli argentini?

— Nacque dopo uno spettacolo. Uscito dal Maffei presi per Corso Vittorio Emanuele II. Verso la stazione. In una grossa profumeria la scatola di cipria, una enorme scatola pubblicitaria che occupava tutta la vetrina, portava in mezzo alla sua scritta, la parola "RACHEL". Mi soffermai a guardare quella scatola e, subito, come se usassi la macchina da presa, provai a porre in sovrimpressione un "Renato" su quel Rachel. E lo lessi, mentalmente, visualizzato. Mi piacque.

— E come mai Rascel?

— Gli italiani non sono molto portati per le lingue e, infatti, divenni "Rakél" (abbiamo scritto il nome con la K per facilità del lettore), e questo non mi piaceva. Allora mi dissi, adesso vi faccio vedere come si deve pronunciare. E tolsi la "acca" e ci aggiunsi una "esse". E finalmente divenni "RASCEL".

— E Rascel che rapporto ha con lo sport?

— Vorrei vedere se qualche grande Casa di Medicinali per longevi mi facesse fare qualche "Carosello". Perché io, con l'età che mi ritrovo, con i miei anni che dicono me li porto bene, sono sempre disponibile a tutto: disponibile soprattutto per lo sport. Ho cominciato alle Scuole Elementari e non ho smesso mai. Gioco tre volte la settimana a tennis; ogni anno faccio due piccole stagioni di sci e una stagione al mare! Questa è la ragione della buona salute. Non credo in terapia migliore e fino a che avrò la forza di tenere in mano una racchetta, di stare su un paio di sci, di muovere le braccia per nuotare, non guarderò certo il mio certificato di nascita per fare dello sport.

— Rascel e il canto?

— A sei anni e mezzo sono entrato nel Coro della Cappella Sistina che dirigeva il famoso Don Lorenzo Perosi.

— Rascel musicista?

— Con un inizio di quel tipo, non poteva essere altrimenti...

— Rascel compositore?

— Non l'ho mai raccontato, ma io scrivo lo score-musicale. Cioè, "score", per chi non lo sapesse, significa comporre la musica di tutto uno spettacolo, dall'introduzione al finale, passando quindi attraverso la musica descrittiva, quella del balletto e, insomma, tutta la musica che accompagna uno spettacolo. Ho scritto anche un'operetta per il grande Tino Rossi, che ha tenuto il cartellone per due anni al "Mogador" di Parigi.

— Rascel cantautore: è stato forse il primo?

— Forse. Ripensandoci poi, direi proprio di sì.

— Rascel e il cinema?

— Nel 1942 ho fatto un film che s'intitolava "Pazzo d'amore". Se posso dire qualcosa in proposito, devo collegarmi alla mia attività in genere. Cioè, credo di essere sempre arrivato con qualche decina d'anni in anticipo. Questo film, per esempio, un "Helzapoppin" ante litteram, cioè un film uscito nove anni prima.

— Rascel non ha detto di tanti films, come "Il cappotto" tanto per citarne uno, tutte pellicole che hanno trovato collocazione nelle cineteche; ma c'è anche Rascel attore, Rascel e il teatro, quindi. Ed ecco la domanda: se non avesse fatto l'attore, cosa avrebbe fatto Rascel?

— L'uomo di spettacolo, comunque. Perché lo spettacolo io l'ho fatto in tutti i modi. Con la "batteria": ho suonato nelle sale da ballo ed avevo 14 anni quando sono salito in palcoscenico con le prime orchestre jazz. Cantando, ballando e recitando. Come comico e per rappresentazioni teatrali, diciamo, più impegnate. Interpretando testi di Garinei e Giovannini, Jonesco, Campanile e Courteline e Zurchmayer.

— Accenna cioè a "Il capitano di Kopenick" che ha rappresentato per la prima volta a Roma, al Teatro Argentina, ma Rascel potrebbe continuare a citare titoli come "La Prospettiva Nevskij" di Gogol e altri ancora. Facciamo invece un salto di argomento: Rascel come occupa il suo tempo libero?

— Io non sono stato un ragazzo come lo è mio figlio Cesare, per esempio. Lui è un bambino come non lo sono stato io. Perché io non ho giocato. O meglio, ho preso a giocare subito con qualche cosa che era già un mestiere, una professione. Sono stato cantante, attore, musicista, ballerino, ballerino di tap-dance e mi sono misurato con i più grandi del genere tipo i Nicholas Brothers e Luis Douglas — cioè, diciamo, che ho sempre lavorato considerando il lavoro anche un divertimento. Perché io mi diverto a comporre, a recitare, a cantare. Per cui, questi, forse, sono anche i miei hobbies. Posso aggiungere che essendo io un autodidatta, ho riempito il tempo libero studiando. Ed ho fatto studi anche strani: ho studiato "anatomia", per esempio. Il grande Professor Luigi Biancalana mi disse che in 10 anni, anche senza il background degli studi, avrei potuto diventare un chirurgo: ho avuto una grande passione per l'alta chirurgia!

— Rascel e l'immediato futuro? Artistico, s'intende.

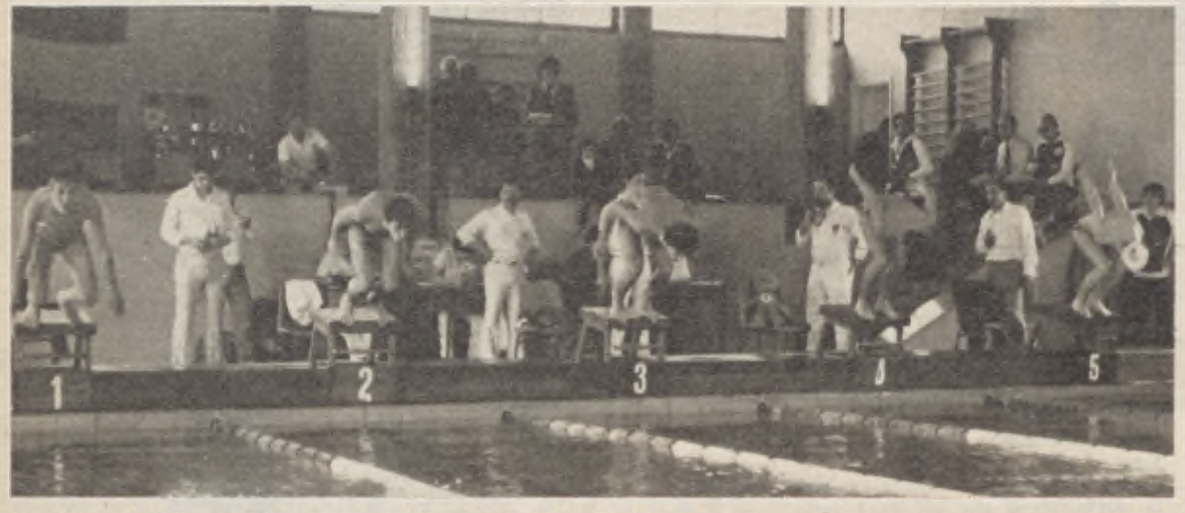
— Un grosso spettacolo musicale con alcune piccole evasioni dal canone tradizionale della rivista. Debutterò al Teatro Sistina in settembre. E poi, televisione. E questo perché io non mi fermo mai! Non potrei. Non posso. Sono del 1912.

— Ci tiene a dirlo? Lo possiamo scrivere?

— Certo. E non voglio fermarmi. Fino a che ho delle cose da dire. Fino a che non mi accorgessi che sono superato. Questo è il punto.

NINO BRAGIAI

6° Raduno nazionale di nuoto a Pistoia



Un momento delle gare disputate nella piscina "Fedi" di Pistoia

SI E' SVOLTO a Pistoia, organizzato dalla locale Sezione D.L.F. e indetto dall'Ufficio Centrale D.L.F. il VI Raduno Nazionale Ferroviario di Nuoto.

Primo record, la partecipazione: circa 600, fra atleti, accompagnatori e familiari, hanno letteralmente invaso Pistoia, mettendo a dura prova la pur solida organizzazione che ha saputo far fronte all'oneroso impegno, grazie soprattutto all'abile direzione del Presidente del Sodalizio pistoiese, sig. Emilio Berti, validamente coadiuvato dal Consigliere allo sport sig. Silvano Chiti e dai collaboratori che, bisogna dirlo, non hanno lesinato in attivismo e competenza.

La visita allo zoo di Pistoia (Valle del Vincio) e lo spettacolo teatrale presentato dal Gruppo Bricolage del D.L.F., hanno costituito un diversivo apprezzatissimo, soprattutto il primo, ovviamente per i più giovani, che hanno trovato, nella visita, un'occasione di incontro con la natura in un ambiente molto suggestivo.

Anche la visita effettuata al centro storico della città, ha lasciato un piacevole ricordo nei raduni sti, per le costruzioni medioevali ivi numerose. Significativo è stato anche l'incontro degli ospiti con gli amministratori locali, avvenuto nella Sala Maggiore del Comune.

Le gare si sono svolte in perfetta regolarità (anche grazie alla collaborazione di un'efficiente équipe di giudici di gara e cronometristi) nella piscina "S. Fedi" dove si sono battuti, fino all'ultima bracciata, circa 400 ragazzi.

Nella classifica per D.L.F., al primo posto si è piazzata Bologna, al secondo Pistoia, al terzo Livorno. Le classifiche individuali per specialità sono riportate di seguito.

Alla cerimonia della premiazione erano presenti il Direttore Compartimentale di Firenze, Ing. Ferdinando Salvatori, il Capo dell'Ufficio Centrale 7ª D.L.F., Dr. Giovanni Romano, l'Assessore allo Sport del Comune di Pistoia, Sig. Enea Cotti, l'Assessore Provinciale allo Sport, sig. Onorio Galligani, il Presidente dell'ARCI Provinciale, Sig. Alfio Fedi, il Presidente dell'UISP Provinciale, Sig. Paolo Tesi, il Presidente del D.L.F. di Firenze, Sig. Paolo Bichi, le delegazioni dei D.L.F. partecipanti e tanti appassionati di nuoto.

V. C.

ORDINI DI ARRIVO E CLASSIFICHE

Mt. 200 misti "assoluti" femminili
1) Chiti Paola (Dlf. Pistoia); 2) Zagnoni Fabrizia (Dlf. Bologna); 3) Tabaroni Argentina (Dlf. Bologna).

Mt. 200 misti "assoluti" maschili
1) Bani Alfredo (Dlf. Pistoia); 2) Astoriti Massimo (Dlf. Bologna); 3) Gamberini Fabrizio (Dlf. Bologna).

Mt. 100 farfalla "esordienti A" maschili
1) Allodi Michele (Dlf. Cremona); 2) Bernini David (Dlf. Livorno); 3) Caraffa Fabrizio (Dlf. Asti).

Mt. 100 farfalla "ragazzi" femminili
1) Marchesi Lucia (Dlf. Cremona);

Collettiva di arti figurative a Roma

LA CONSUETA Mostra collettiva di Arti Figurative del Compartimento di Roma, tenutasi nei locali del Centro d'Arte "La Bitta", ha permesso di prendere visione di una serie di realtà relative alla situazione di questa tanto bistrattata musa nell'ambito delle iniziative dopolavoristiche compartimentali.

A creare una situazione particolare è stata l'eliminazione dei premi acquisto, che in altri D.L.F. continuano ad essere elargiti, nel tentativo di eliminare la corsa al premio come unica forza motrice nell'ambito di attività sociali.

Encomiabile la risposta all'appello del gruppo pittori di Civitavecchia, che risponde da anni entusiasticamente ad ogni iniziativa riscuotendo continue affermazioni.

Una gradita sorpresa è venuta da alcuni "allievi" del Corso di Pittura, recentemente istituito dal Dopolavoro di Roma e diretto dalla Prof. Marcella Clarici, che, con la loro partecipazione, hanno consentito di far apprezzare gli ottimi risultati raggiunti in così breve tempo.

Del gruppo dei pittori "anziani" del Compartimento di Roma, invece, soltanto due o tre hanno risposto all'invito tra cui l'ormai noto Batosi e la Sig.ra Morelli, premiata con una coppa del D.L.F. di Roma.

La serata conclusiva vedeva premiati, con coppe messe a disposizione dal Centro d'Arte "La Bitta": Gino Soprano e Pietro Tavani, per il gruppo di Civitavecchia; con coppe del D.L.F. di Roma: la Sig.na Elena Morelli e Aldo Bonifazi, di Roma.

Evidentemente l'eliminazione dei premi acquisto ha provocato un disorientamento nei pittori del Compartimento di Roma visto che la loro partecipazione alla manifestazione è stata assai scarsa.

Criticarli per questo è perlomeno discutibile, visto che l'eliminazione dei giudizi di valore, in tal caso in forma di premio acquisto, si rivela a tutt'oggi utopica.

In realtà, eliminando i premi, ci si illude di ritornare a innocenze arcaiche quantomai improbabili in un mondo ormai troppo disincantato.

Credere di poter tornare all'antica purezza con iniziative siffatte, significherebbe voler cercare una situazione culturale pre-ottocentesca, antecedente all'arte come oggetto di mercato, in barba ad un Vincent Van Gogh che tentò tutta la vita di vendere un quadro e vi riuscì una volta soltanto, grazie all'affetto del fratello, prima di morire.

Il problema, comunque, è di difficile soluzione e non consente soluzioni affrettate.

VITTORIO CIOFANI

Aldo Bonifazi, del D.L.F. di Roma, mentre riceve il suo premio

AI LETTORI

Un premio a chi collabora a diffondere "Voci della Rotaia" procurando nuovi abbonati. Per le modalità vedere a pag. 25

2) Lima Valeria (Dlf. Catania); 3) Castellani Roberta (Dlf. Livorno).

Mt. 100 farfalla "ragazzi" maschili
1) Santi Andrea (Dlf. Asti); 2) Serra Luca (Dlf. Bologna); 3) Capecchi Lorenzo (Dlf. Pistoia).

Mt. 100 farfalla "assoluti" femminili
1) Zagnoni Fabrizia (Dlf. Bologna); 2) Rastelli Sandra (Dlf. Pistoia); 3) Chiti Silvia (Dlf. Pistoia).

Mt. 100 farfalla "assoluti" maschili
1) Baldi Gino (Dlf. Bologna); 2) Ferlito Alfio (Dlf. Catania); 3) Chiti Massimo (Dlf. Pistoia).

Mt. 50 dorso "esordienti c/b" femminili
1) La Rocca Maria Rosaria (Dlf. Napoli); 2) De Vincentis Alice (Dlf. Livorno); 3) Macera Paola (Dlf. Livorno).

Mt. 50 dorso "esordienti c/b" maschili
1) Benedetti Claudio (Dlf. Bologna); 2) Orlandi Andrea (Dlf. Bologna); 3) Vitale Paolo (Dlf. Catania).

Mt. 100 dorso "esordienti A" femminili
1) Della Rosa Nicoletta (Dlf. Rimini); 2) Momenté Desiree (Dlf. Asti); 3) Nencioni Roberta (Dlf. Livorno).

Mt. 100 dorso "esordienti A" maschili
1) Gentili Maurizio (Dlf. Cremona); 2) Allodi Michele (Dlf. Cremona); 3) Ciappini Stefano (Dlf. Rimini).

Mt. 100 dorso "ragazzi" femminili
1) Prato Elena (Dlf. Asti); 2) Marchini Anna Maria (Dlf. Asti); 3) Penna Daniela (Dlf. Asti).

Mt. 100 dorso "ragazzi" maschili
1) Santi Andrea (Dlf. Asti); 2) Caroti Antonio (Dlf. Livorno); 3) Ronchietto Riccardo (Dlf. Cremona).

Mt. 100 dorso "assoluti" femminili
1) Checchi Patrizia (Dlf. Bologna); 2) Caraffa Roberta (Dlf. Asti); 3) Vanin Margherita (Dlf. Rimini).

Mt. 100 dorso "assoluti" maschili
1) Astoriti Massimo (Dlf. Bologna); 2) Benedetti Giampiero (Dlf. Bologna); 3) Filidei Fausto (Dlf. Livorno).

Mt. 50 rana "esordienti c/b" femminili
1) Allodi Paola (Dlf. Cremona); 2) Bardini Brigida (Dlf. Pistoia) 3) Garofalo Deborah (Dlf. Siracusa).

Mt. 50 rana "esordienti c/b" maschili
1) Cordio Antonio (Dlf. Catania); 2) Marchese Wiliams (Dlf. Genova); 3) Bolzoni Francesco (Dlf. Cremona).

Mt. 100 rana "esordienti A" femminili
1) Momenté Desiree (Dlf. Asti); 2) Consani Monica (Dlf. Livorno); 3) Corsini Giovanna (Dlf. Pistoia).

Mt. 100 rana "esordienti A" maschili
1) Vercelli Franco (Dlf. Asti); 2) Ragazzon Luca (Dlf. Asti); 3) Gentili Maurizio (Dlf. Cremona).

Mt. 100 rana "ragazzi" femminili
1) Marchesi Lucia (Dlf. Cremona); 2) Santelli Daniela (Dlf. Livorno); 3) Pecchini Anna (Dlf. Cremona).

Mt. 100 rana "ragazzi" maschili
1) Varaldi Claudio (Dlf. Asti); 2) Serra Luca (Dlf. Bologna); 3) Ciampolini Marco (Dlf. Livorno).

Mt. 100 Rana "assoluti" femminili
1) Finocchi Susanna (Dlf. Pistoia); 2) Checchi Patrizia (Dlf. Bologna); 3) Lamarina Carla (Dlf. Treviso).

Mt. 100 rana "assoluti" maschili
1) Gamberini Fabrizio (Dlf. Bologna); 2) Martelli Massimo (Dlf. Bologna); 3) Aldrovandi Paolo (Dlf. Bologna).

Mt. 50 stile libero "esordienti c/b" femminili
1) La Rocca Maria Rosaria (Dlf. Napoli); 2) Cecchi Claudia (Dlf. Livorno); 3) Allodi Paola (Dlf. Cremona).

Mt. 50 stile libero "esordienti c/b" maschili
1) Montalto Gaetano (Dlf. Catania); 2) Dini Riccardo (Dlf. Livorno); 3) Vitale Paolo (Dlf. Catania).

Mt. 100 stile libero "esordienti A" femminili
1) Della Rosa Elisabetta (Dlf. Rimini); 2) Della Rosa Nicoletta (Dlf. Rimini); 3) Perdichizzi Eleonora (Dlf. Catania).

Mt. 100 stile libero "esordienti A" maschili
1) Vercelli Franco (Dlf. Asti); 2) Caraffa Fabrizio (Dlf. Asti) 3) Bertolini Fabrizio (Dlf. Asti).

Mt. 100 stile libero "ragazzi" femminili
1) Marchini Anna Maria (Dlf. Asti); 2) Lima Valeria (Dlf. Catania); 3) Musso Sabrina (Dlf. Asti).

Mt. 100 stile libero "ragazzi" maschili
1) Varaldi Claudio (Dlf. Asti); 2) Capecchi Lorenzo (Dlf. Pistoia); 3) Natali Franco (Dlf. Pistoia).

Mt. 100 stile libero "assoluti" femminili
1)Caraffa Roberta (Dlf. Asti); 2) Chiti Paola (Dlf. Pistoia); 3) Colombo Anna Maria (Dlf. Rimini).

Mt. 100 stile libero "assoluti" maschili
1) Baldi Gino (Dlf. Bologna); 2) Vernazza Claudio (Dlf. Livorno); 3) Ferlito Alfio (Dlf. Catania).

CLASSIFICHE FINALI

Punteggio sezioni D.L.F.

1.	Class.	Bologna	p. 329
2.	»	Pistoia	» 290
3.	»	Livorno	» 241
4.	»	Asti	» 208
5.	»	Catania	» 175
6.	»	Cremona	» 141
7.	»	Rimini	» 121
8.	»	Napoli	» 100
9.	»	Genova	» 14
10.	»	Treviso	» 10
11.	»	Siracusa	» 6

Corso sub a Foggia

IL SETTORE Sub della Sezione D.L.F. di Foggia, con la collaborazione della Ditta Falasieri e la locale Sezione F.I.P.S., organizza un Corso di avviamento all'uso dell'ARA (auto-respiratore ad aria), di caccia subacquea e di salvamento.

Il Corso si articola in 15 lezioni che avranno luogo in località "Baia di Campi", sulla Testa del Gargano (km 11 a sud di Vieste), a partire dal *26 giugno 1979* e saranno condotte dal collega sub Pino Cammarota, del D.L.F. di Foggia, ex campione ed esperto di tecniche di salvamento. Nel corso delle lezioni, per le quali la AMF - Mares Sub ha messo a disposizione attrezzature ed assistenza tecnica, il noto campione Rodolfo Betti (detto Marò) si esibirà in tecniche particolari di caccia subacquea. Iscrizioni ed eventuali informazioni, si ricevono presso la segreteria del D.L.F. di Foggia a partire dal 31 maggio 1979.

La lodevole iniziativa del Sodalizio foggiano, che si deve soprattutto all'appassionata opera di Pino Cammarota ed all'entusiastica adesione di tutto il Direttivo, Presidente in testa, è il risultato di una serie di esperienze, in tal senso già ampiamente verificate, ed alla particolare richiesta dei giovani figli di ferrovieri che vedono in essa un'occasione, più unica che rara, per fare dello sport in un campo molto delicato e per il quale occorre avere una seria preparazione che non può, certo, indulgere a leggerezze o superficialità. A tal riguardo l'impegno e la provata competenza di Cammarota, che si avvale, tra l'altro, di una qualificata collaborazione sul piano tecnico, offerta dal Sig. Betti, risulta più che determinante.

Chi scrive, ha vissuto, lo scorso anno, l'esperienza di un analogo Corso: ebbene oltre alla stimolante attività svolta, bisogna dire che l'alloggiamento in un vero e proprio "campo", con tende messe a disposizione dal D.L.F., nell'insenatura di Baia di Campi, sita in uno dei più suggestivi tratti della già stupenda Costa Garganica, è risultato quanto mai idoneo per unire all'utilità indiscussa del Corso una valida esperienza di vita in comune, durante la quale i ragazzi possono senza dubbio alcuno verificare di persona e dal vivo come la collaborazione ed il senso di responsabilità di ciascuno siano elementi indispensabili per il vivere sociale.

In tal senso i colleghi del Dopolavoro di Foggia che affiancano Pino Cammarota, primo fra tutti il Presidente Sig. Pasquale Giovine, sono tutti a pari merito, da congratulare: tra le tante incombenze cui si sottopongono con entusiasmo, si sono visti anziani (me lo permetette Pellicano e Pierino?) ma aitanti colleghi trasformati in abili cuochi e piacevoli animatori delle serate Campesi, con musiche, canti e simpatiche brevi rappresentazioni comiche.

Un augurio, dunque, che il "Corso-79" possa concludersi per il meglio ed un'esortazione ai giovani appassionati sub perché non perdano questa occasione, forse irripetibile.

VITTORIO CIOFANI

Calendario turistico - Luglio 1979

ITINERARIO	Sezione Organ.	Data partenza	GG.	Quota * circa L.
Ungheria: Budapest	Firenze	1.7	7	120.000
Romania: Tour dei Carpazi	Firenze	1.7	17	240.000
URSS - Polonia: Varsavia-Brest-Mosca-Leningrado	Bologna	2.7	14	287.000
Tour dell'Europa Orientale	Roma	3.7	17	450.000
Austria-Polonia-URSS-Ungheria	Reggio C.	3.7	17	450.000
Jugoslavia-Romania	Bologna	4.7	13	165.000
Bulgaria: Tour dei Monasteri	Milano	6.7	8	280.000
Austria: Vienna e dintorni	Bologna	6.7	6	130.000
Spagna: Barcellona-Madrid	Cagliari	6.7	9	198.000
Francia: Lourdes	Palermo	6.7	5	59.000
Spagna: Barcellona-Palma di Mayorca (aereo)	Verona	6.7	8	290.000
Cecoslovacchia: Praga-Lidice-Konopiste	Bologna	7.7	7	80.000
Austria: Vienna-Salisburgo-Innsbruk	Firenze	8.7	6	180.000
Francia: Lourdes	Bari	9.7	6	70.000
Francia: Parigi-Versailles (A.T.C.)	Ancona	9.7	9	d.s.
Francia: Parigi-Castelli della Loira	Firenze	11.7	8	227.000
Francia: Parigi	Cagliari	12.7	5	132.000
Francia: Parigi-Castelli della Loira	Cagliari	14.7	7	200.000
URSS: Mosca-Minsk-Leningrado (aereo)	Bologna	14.7	9	390.000
Finlandia: (A.T.C.)	Napoli/ Trieste	14.7		d.s.
Polonia: Varsavia-Cracovia-Zakopane-Wrockaw (A.T.C.)	Venezia/ Napoli	15.7	9	175.000
Cecoslovacchia: Praga classica	Firenze	15.7	7	118.000
Inghilterra: Londra-Windsor	Trieste	15.7	8	175.000
Grecia: Patrasso-Corinto	Reggio C.	18.7	10	285.000
Inghilterra: Scozia	Firenze	18.7	12	448.000
Inghilterra-Francia: Londra-Parigi	Reggio C.	18.7	11	300.000
Jugoslavia: Dubrovnik-Bocche di Cattaro-Cettigne-Mostar	Reggio C.	19.7	8	240.000
Repubblica Federale Tedesca	Torino	20.7	8	280.000
Cecoslovacchia: Praga classica	Firenze	22.7	7	118.000
URSS: Le città d'arte della Russia (aereo)	Milano	22.7	15	480.000
Francia-Svizzera: Parigi-Ginevra	Reggio C.	22.7	8	260.000
Francia: Parigi	Roma	26.7	6	99.000
Francia: Lourdes-S. Sebastiano	Cagliari	27.7	6	120.000
CROCIERE				
Grecia-Turchia	Verona/ Trento	15.7	11	380.000
Grecia-Jugoslavia	Milano	28.7	8	250.000
TURISMO GIOVANILE				
Inghilterra: Londra	Bologna	7.7	9	85.000
Tunisia: Hammamet (soggiorno)	Bologna	13.7	15	300.000
Inghilterra: Londra	Bologna	14.7	9	85.000
Inghilterra: Londra	Bologna	23.7	9	85.000
Inghilterra: Londra	Roma	31.7	10	85.000
SOGGIORNI				
Calabria: Siderno	Firenze	1.7.	8	75.000
Val d'Aosta	Firenze	1.7	8	169.000
Val d'Aosta	Firenze	8.7	8	169.000
Romania: Neptum	Torino	29.7	15	250.000

(*) In caso di variazione nei corsi dei cambi, il prezzo forfettario indicato per ciascun viaggio potrà essere correlativamente aggiornato.

Qua e là per i DLF

IL D.L.F. DI BOLOGNA, in occasione dell'anno internazionale del fanciullo, ha promosso una serie di incontri e manifestazioni sportivo-culturali per i ragazzi dei centri formativi del Sodalizio. La prima di queste iniziative — la visita al "Centro Addestramento Polizia Ferroviaria" di Bologna (unico in Italia) — ha visto una larga partecipazione non solo dei ragazzi, ma anche dei loro genitori ed istruttori. Ha ricevuto la comitiva il Direttore della Scuola, vice-questore dott. Renato Servidio, che ha salutato il folto gruppo nell'Aula Magna ed ha efficacemente illustrato il ruolo della Polizia in seno alla nostra Azienda. Al documentario sulla "Lunga storia della Polfer" — trasmesso attraverso circuito televisivo chiuso — è seguita la proiezione del cortometraggio "113 risponde". Quindi, su invito del dott. Servidio, si è svolto un vivace dibattito fra i ragazzi e lo stesso direttore della scuola coadiuvato dal M.llo Caruccio, il quale ha riscosso grande simpatia fra i giovani. Grande impressione ha suscitato l'argomento della droga, problema attualissimo, di cui si è ampiamente trattato e discusso con i ragazzi, sottolineandone gli effetti negativi attraverso la proiezione di diapositive e la visione di campioni di droga. Un "pacifico assalto" alle attrezzature didattiche, alle aule in cui si svolgevano le lezioni (con dimostrazioni sul funzionamento delle armi e sull'uso del giubbotto antiproiettile), alla palestra (dove si è potuto assistere a saggi di judo) ed allo spaccio della scuola (per un rinfresco a tutti gli intervenuti) ha concluso la visita.

IN OCCASIONE di un viaggio di ferrovieri francesi in Italia, organizzato dall'Ufficio Centrale D.L.F. in collaborazione con la Sezione di Venezia, il sig. Roberto Le Roux, rappresentante dell'Association Touristique des Cheminots Française, ha consegnato al sig. Emilio Micheluz, Presidente del D.L.F. veneziano, una somma da mettere a disposizione degli orfani di ferrovieri.

L'APPLICATO CAPO Sergio Zadro, in servizio presso il Rep. 14.E di Portogruaro, ha conseguito il brevetto internazionale "Gamba d'Argento", per aver percorso, in marce non competitive effettuate nel corso del 1978, la bella distanza totale di km. 1.313.
Alcuni esempi delle più lunghe marce effettuate dal nostro singolare collega: Firenze-Faenza (Il Passatore) km. 107,500; Venezia-Pordenone km. 87,500; Sedegliano-Tamarox km. 72; Pordenone-Caorle km. 55,300; Marcia delle Nazioni km. 50; "Tagliamento" km. 50.

UN CONDUTTORE del Gruppo Sportivo DLF di Ancona, Orlando Santini, è stato il trionfatore della 2ª edizione della Maratona del Conero, recentemente svoltasi, già diventata una classica fra le competizioni podistiche nazionali. Oltre al Santini si sono messi in luce Fabio Ferri (7°) e Bruno Mengoni (9°); nella categoria "Amatori", Fausto Scuppa (6°) e Giuliano Gagliardi (16°), e fra i "Pulcini", Francesca Scozzari (5°) di soli otto anni. Questi brillanti risultati hanno fatto aggiudicare al DLF di Ancona il Trofeo in palio per la Società 1ª classificata. Tanto più esaltanti i successi conseguiti dai bravi atleti in quanto la maratona di questo anno è risultata l'edizione dei record per numero di partecipanti (quasi 600), per il tempo impiegato dal vincitore: 2h e 32' (media oraria km. 16,655) e per la massiccia presenza di atleti provenienti da ogni regione d'Italia ed anche dall'estero. Altro record, non omologabile ma non per questo meno significativo, è quello rappresentato dal percorso che si snoda per i classici 42 km. sulla riviera del Conero, indubbiamente il tratto di costa più bello e suggestivo del medio Adriatico. Ci è gradito inviare da queste colonne un plauso ed un incoraggiamento al vincitore che affronta non pochi sacrifici per allenarsi. Basti pensare che il Santini, che abita a Jesi, a circa 30 km. da Ancona dove presta servizio, per coprire la distanza non si serve abitualmente di altri mezzi che non siano le proprie gambe!

ORGANIZZATA dal D.L.F. di Sulmona, con la collaborazione dei gruppi sportivi "Della Valle" e "Confetti Mario Pelino", ha avuto luogo la "1ª prova Campionato Regionale di Cicloturismo d'Abruzzo", per gli iscritti alla federazione ciclistica italiana.
Alle ore 8, nella stupenda Piazza Garibaldi della città di Ovidio, i partecipanti si sono dati appuntamento per il disbrigo dei preliminari, prima della partenza stabilita per le ore 9.
Una splendida giornata primaverile ha accompagnato la policroma carovana lungo tutto il percorso, snodantesi per l'intera valle peligna. Lo stupendo spettacolo offerto dai trecentocinquanta atleti, fra i quali si contavano molti giovanissimi ed anziani, con le loro splendide divise e luccicanti biciclette, ha allietato il numeroso pubblico presente lungo le strade per applaudire la carovana. L'impegno profuso da tutti gli atleti nel portare a termine la prova è stata ammirevole.
Al rientro della carovana sulla stessa Piazza Garibaldi, oltre alle migliaia di spettatori, c'erano ad attenderla i dirigenti del D.L.F. di Sulmona, unitamente agli sportivissimi comm. Carlo De Panfilis e prof. Olindo Pelino.

ANCHE QUEST'ANNO, com'è ormai tradizione da dieci anni a questa parte, si è svolta a Tarvisio la gara di sci di fine stagione tra i soci del Dopolavoro Ferroviario di Trieste. La manifestazione è particolarmente riuscita grazie alla collaborazione della locale scuola di sci e dei responsabili della rinnovata società Funivie Lussari, con grande soddisfazione dei dirigenti e dei soci del Dopolavoro Ferroviario. Si sono laureati campioni sociali 1979 per la Categoria "Senior femminile" Muran Alessandra e per la Categoria "Aspiranti Juniores Maschile" Zelesnicar Paolo.

NEL QUADRO dei rapporti di lavoro tra l'Azienda e l'Agenzia di Viaggi Wasteels con sedi in Italia, a Londra e a Parigi, è sorta una simpatica iniziativa. Il Torneo calcistico dell'amicizia che consiste in un quadrangolare (incontri ad eliminazione diretta) fra tre squadre della Wasteels, rispettivamente delle sedi di Milano, Parigi e Londra e una squadra di ferrovieri (G.S. Servizio Commerciale).
Dopo le edizioni di Londra e di Parigi, il quadrangolare si è svolto quest'anno a Marino in coincidenza con il sabato e la domenica di Pasqua. La formazione delle F.S., che ha guadagnato onorevolmente il secondo posto, era composta dai seguenti dirigenti e giocatori: Presidente: Corrado Tarantino; Direttore sportivo: Sergio Caliciotti; Segretario: Adriano Trocchi. Giocatori: Giovanni Cullari - Riccardo De Laurentis - Giulio De Sisto - Giuseppe Di Stefano - Enrico Maggi - Carlo Monderna - Michele Moscatelli - Antonino Nicosia - Giancarlo Nisi - Marcello Pichi - Giuseppe Rocchi - Luigi Rossi - Giovanni Riccardi - Mario Ruzzeddu - Franco Scarponi - Silvio Subelli - Angelo Vella.

ALLA PRESENZA di Autorità politiche, sindacali, ferroviarie e di un foltissimo pubblico di Soci e cittadini, nel salone della Sottosezione di Ponticelli, si è proceduto alla premiazione della "1ª Rassegna di Fotografia" indetta dal D.L.F. di Napoli e realizzata dai colleghi di Ponticelli. Le opere presentate, in numero di novantasette, sono state inviate anche da Soci di altre Sezioni del Dopolavoro del Compartimento di Napoli e sono rimaste esposte negli stessi locali della Sottosezione per otto giorni.

è bene saperlo

NOTIZIE UTILI PER VOI E LE VOSTRE FAMIGLIE

OBBLIGAZIONI AMMINISTRAZIONE DELLE F.S.

Il giorno 21.5.1979 sono state estratte a sorte le serie di obbligazioni da rimborsare il 1.7.1979.
Informazioni presso le Banche o direttamente al Servizio Ragioneria F.S. - Piazza della Croce Rossa, Roma.

BORSE DI STUDIO O.P.A.F.S. ANNO SCOLASTICO 1978-1979 A FAVORE DI ORFANI DI FERROVIERI DECEDUTI IN ATTIVITA' DI SERVIZIO

Gli interessati potranno consultare gli elenchi presso le SEGRETERIE COMPARTIMENTALI o direttamente presso l'O.P.A.F.S.

TRADIZIONI NOSTRE

ENCOMI

Il Direttore Generale ha conferito, per eccezionale comportamento in servizio, i seguenti encomi:
Guardiano: Vincenzo Clemente; **Manovale:** Cosimo Buzzerio; **Manovratore:** Tullio D'Ascanio; **Primo Deviatore:** Piero Brambilla; **Capotreno:** Giovanni Pasquale.

ELOGI

Per aver compiuto atti di onestà, sono stati elogiati dal Direttore Generale i seguenti agenti:
Manovale: Luigi Cerchiara, Aldo Crosa, Salvatore Ferrara, Dino Fiorucci, Roberto Pandolfi, Carmine Siciliano; **Manovratore:** Fausto Gandolfi; **1° Manovr.:** Gianfranco Genova, Adelio Pozzali, Lorenzo Riccobono; **Manovr. C.:** Ermanno Vezzari; **Deviatore:** Donato Fortunato, Siliano Ciantelli; **1° Deviatore:** Renato Di Martino, Vasco Quieti; **Verificatore:** Luigi Ciaramitaro, Umberto Morgante, Pacifico Santinelli, Gianpaolo Spagnoletti; **Aus. Fermata:** Domenico Nettis; **Aus. Stazione:** Agostino Pinto, Antonio Pelagatti; **Gestore:** Renzo Brianese; **Gest. C.:** Giuseppe Eramo; **Op. Qualificato:** Angelo Casalone, Mario Secolo, Francesco Lorenzini; **Op. Armamento:** Giacomo Fratini, Giuseppe Monti, Anzio Romano, Gastone Squazzero; **Op. Special.:** Carmelo Massimino; **Op. Spec. Arm.:** Giuseppe Meneghello, Emidio Fortunato; **Commesso:** Mario Leardini, Amorino Mauro; **Ass. Stazione:** Giovanni Boffito, Nicola Aldo Musti, Goffredo Garassini; **Conduttore:** Guido De Rosa, Claudio Di Zoglio, Rosolino Ghisolfi, Gianfranco Zardini, Rosario Lanugara; **Macchinista:** Alberto D'Agostini; **C. Treno:** Vittorio Moscatello; **C. Gest.:** Renato Cervellin, Rinello Cosci, Francesco Mollica, Angelo Piliego, Sandra Del Zotto, Francesco Falcone; **C. Gest. Sup.:** Marcello Bosio, Salvatore Malito, Giacomo Romei, Giuseppe Gregorace; **C. Staz. Sovr.:** Francesco Carlotta, Antonio Le Rose; **Dev. Sup. 1ª Cl.:** Romualdo Pittarello; **Contr. Viagg.:** Antonio Fiorotto; **C. Tecnico Linea:** Nando Guerzoni; **Capo Stazione:** Antonino Valenti, Ercoliano Visca, Graziano Zennaro; **Segretario:** Bartolomeo Tartaglia; **Segr. Sup.:** Renato D'Onofrio.

* * *

Presso la Biblioteca della Direzione Generale sono a disposizione degli interessati le seguenti nuove pubblicazioni:
— **Francesco Garri: Lezioni di diritto amministrativo.** Vol. 1° L'organizzazione amministrativa, pagg. 138; Vol. 2° Attività ed atti amministrativi, pagg. 149; Vol. 3° La giustizia amministrativa, pagg. 188.
— **Mario D'Antino: Lezioni di diritto civile (CAFI).** Vol. 1° Parte Generale pagg. 285; Vol. 2° Delle obbligazioni e dei contratti, pagg. 207.
— **M. Bianchi - V. Rizzo: Tecnica della circolazione ferroviaria (CIFI),** pagine 285.

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

CONTINUO l'illustrazione del settore previdenziale regolato dalla cosiddetta legge finanziaria per la formazione del bilancio dello Stato per il 1979.

Il 2° comma dello stesso art. 17 dispone che la limitazione all'applicazione della perequazione automatica introdotta con l'art. 1, penultimo comma, del D.L. 23.12.1977, n. 942, così come modificato dalla legge di conversione 27.2.1978, n. 41, è estesa anche alle pensioni del settore pubblico indicate nell'art. 1 della L. 29.4.1976, n. 177.

In sostanza la norma ha introdotto anche per i pensionati dei regimi previdenziali pubblici un limite alla rivalutazione percentuale che opera annualmente sulle pensioni, ai sensi dell'art. 10 della L. 3.6.1975, n. 160. Scopo della disposizione è di stabilire, con carattere di uniformità, per tutti i regimi previdenziali obbligatori, pubblici e privati, un importo massimo di pensione oltre il quale non può essere conferito l'aumento in misura percentuale a titolo di perequazione automatica. Il predetto importo, che per esplicita previsione di legge, viene fissato in base alle disposizioni dell'assicurazione generale obbligatoria, corrisponde attualmente ad una pensione annua lorda di L. 10.800.000 rapportata a tredici mensilità e ad una pensione mensile lorda di L. 775.385. I predetti limiti di somma devono essere presi a riferimento per l'adeguamento delle pensioni dei dipendenti pubblici, comprese ovviamente quelle ferroviarie.

Pertanto, l'incremento percentuale del 2,9 stabilito in via convenzionale per l'anno 1979 con l'art. 18 della legge in oggetto, non può essere attribuito sugli importi dei trattamenti di quiescenza eccedenti il limite di L. 775.385 mensili lorde (L. 10.080.000 : 13) considerato al netto degli assegni accessori, quali l'indennità integrativa speciale e le quote di aggiunta di famiglia, che, com'è noto, in base al vigente ordinamento non rientrano nella retribuzione pensionabile.

In concreto, per l'anno 1979, la variazione percentuale del 2,9 può assicurare un incremento massimo lordo mensile di L. 22.486 (775.385 x 2,9). Di conseguenza le pensioni annue lorde ferroviarie — le quali è risaputo sono rapportate a dodici mensilità —, il cui importo annuo in godimento al 31.12.1978 superi la cifra lorda di L. 10.080.000, otterranno una maggiorazione annua di L. 269.832 (L. 22.486 x 12); naturalmente il predetto importo di lire 22.486 mensili sarà corrisposto anche sulla tredicesima mensilità.

Si segnala, infine, che il provvedimento di riordino generale del sistema pensionistico prevede un aggiornamento automatico del suindicato limite (L. 10.080.000), al quale occorrerà adeguarsi non appena il provvedimento stesso avrà riportato l'approvazione parlamentare.

Riprenderò l'argomento il prossimo mese.

Risposte in breve

Ragguaglio il cav. **Giuseppino Scarpa** di Macomer che il problema dell'aumento periodico coincidente con la data di decorrenza dell'esonero è stato radicalmente risolto con l'art. 14 della L. 6.2.1979, n. 42 che ha introdotto nuove norme in materia di stato giuridico e di trattamento economico per il personale delle F.S. in servizio al 1°.10.1978. E' evidente che tale disposizione non è applicabile nei confronti di coloro che sono cessati dal servizio prima della data anzidetta, per i quali resta valido quanto ho scritto nel n. 5 del 1977. In ordine all'altro problema sollevato dal richiedente (calcolo della 13ª mensilità nella indennità di buonuscita e riscatto delle campagne di guerra agli stessi fini), le notizie pubblicate lo scorso ed il presente mese dovrebbero essere sufficienti a consentirgli di regolarsi nel modo che ritiene più opportuno.

Faccio presente al sig. **Sergio Centeleghe** di Mestre che quando l'anticipazione di pensione viene chiusa, nel senso che sono indicati alla competente D.P. del tesoro sia l'ultimo mese in cui viene corrisposta sia l'ammontare complessivo delle anticipazioni effettuate, non è più possibile variarne l'importo mensile per adeguarlo alla nuova misura della scala mobile decorrente dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi. Tali aumenti, peraltro, risulteranno automaticamente inclusi nella liquidazione del conguaglio — derivante dalla differenza tra l'ammontare complessivo delle quote definitive della pensione effettivamente dovute e l'importo delle anticipazioni di fatto erogate dalle F.S. attraverso la B.N. del lavoro — relativo al periodo anteriore all'attivazione dei pagamenti da parte della prefata Direzione, alla quale compete appunto la definizione del conguaglio stesso.

Segnalo al sig. **Errico Autiero** di Portici che nel n. 5 dello scorso anno di questo periodico, precisamente a pag. 35, troverà tutte le indicazioni necessarie al caso prospettato.

Circa le varie istanze presentate dal sig. **Aldo Cicerale** di S. Severo intese ad ottenere il riscatto delle campagne di guerra ai fini della buonuscita, preciso ancora una volta che l'OPAFS considera valide a tali fini soltanto le domande presentate a partire dal 10.9.1977 (data di entrata in vigore della legge n. 582 del 1977) dai dipendenti in servizio alla data predetta. Consegue che ai ferrovieri cessati anteriormente, i quali abbiano presentato una tale domanda durante l'attività di servizio, non rimane che attendere l'esito dell'impugnativa regolata dall'art. 44 della legge n. 829 del 1973, ove sia stata utilmente instaurata. Ricordo che in ordine a tale questione fin dal marzo 1978 feci presente l'opportunità di cautelarsi nei confronti degli intendimenti dell'OPAFS, che già d'allora si andavano delineando verso l'interpretazione restrittiva, in seguito adottata, della legge n. 582.

In merito alla mancata attribuzione dell'anticipazione dell'aumento periodico di stipendio al sig. **Guido Genoni** di Milano non posso che condividere il suo rammarico: si tratta, infatti, di una circostanza che attiene al rapporto d'impiego, sulla quale non si poteva e né si può in alcun modo interferire.

Mi auguro che alla sig.ra **Giuseppina Izzo** ved. **Panza** di Benevento non sia sfuggita una risposta apparsa nel numero di aprile che si attaglia perfettamente al caso da lei prospettato. Questo semplice riferimento risponde al desiderio di riservatezza espresso dall'interessata.

Risponde al vero che nella liquidazione di pensione del sig. **Danilo Granucci** di Cerasomma non è stato tenuto conto del servizio non di ruolo già riconosciuto con precedente autonomo provvedimento. Stia, però, tranquillo perché il suo trattamento si trova già in fase di revisione meccanografica e, entro un certo periodo, il procedimento sarà portato a termine. Al ricevimento della copia del nuovo decreto potrà accertare l'esattezza del servizio utile complessivo.

Preciso al sig. **Antonio Fissore** di Cuneo che gli esonerati nel corso del 1977 sono esclusi dall'aumento del 9,2 per cento relativo alla perequazione automatica del 1978. Peraltro, in favore dei collocati a riposo durante il 1977 dovrebbe essere sancito un adeguamento legislativo per la correzione delle disparità insorte nei loro confronti rispetto ai colleghi cessati nel 1976 e quelli che possono beneficiare delle nuove tabelle derivanti dai rinnovi contrattuali.

Per quanto riguarda i versamenti effettuati in favore dell'INPS, è necessario che l'interessato richieda alla sede provinciale del predetto Istituto il duplicato del proprio libretto personale, che, consentendo di conoscere l'esatta posizione assicurativa, permetterà di fornire le precisazioni richieste.

La prima parte della precedente risposta è valida anche per il sig. **Michele Tartaglione** di S. Marinella.

Allorché il sig. **Girolamo Conigliaro** di Palermo avrà compiuto il sessantesimo anno, egli potrà chiedere all'INPS la corresponsione della cosiddetta pensione supplementare utilizzando l'apposito modulo in distribuzione presso gli uffici dell'Ente previdenziale. La determinazione di detto trattamento avverrà in base ai soli contributi versati nell'assicurazione generale; infatti, nel caso in esame, non può essere domandato l'accreditamento di contributi figurativi relativi al periodo di servizio militare prestato nell'arco di tempo 10 giugno 1940-15 ottobre 1946, dato che detto servizio è stato incluso nella liquidazione della pensione ferroviaria e nell'ordinamento quiescenziale vige il principio che un periodo di servizio deve essere sempre valutato una sola volta, pur se utile in base a più di uno degli ordinamenti previdenziali.

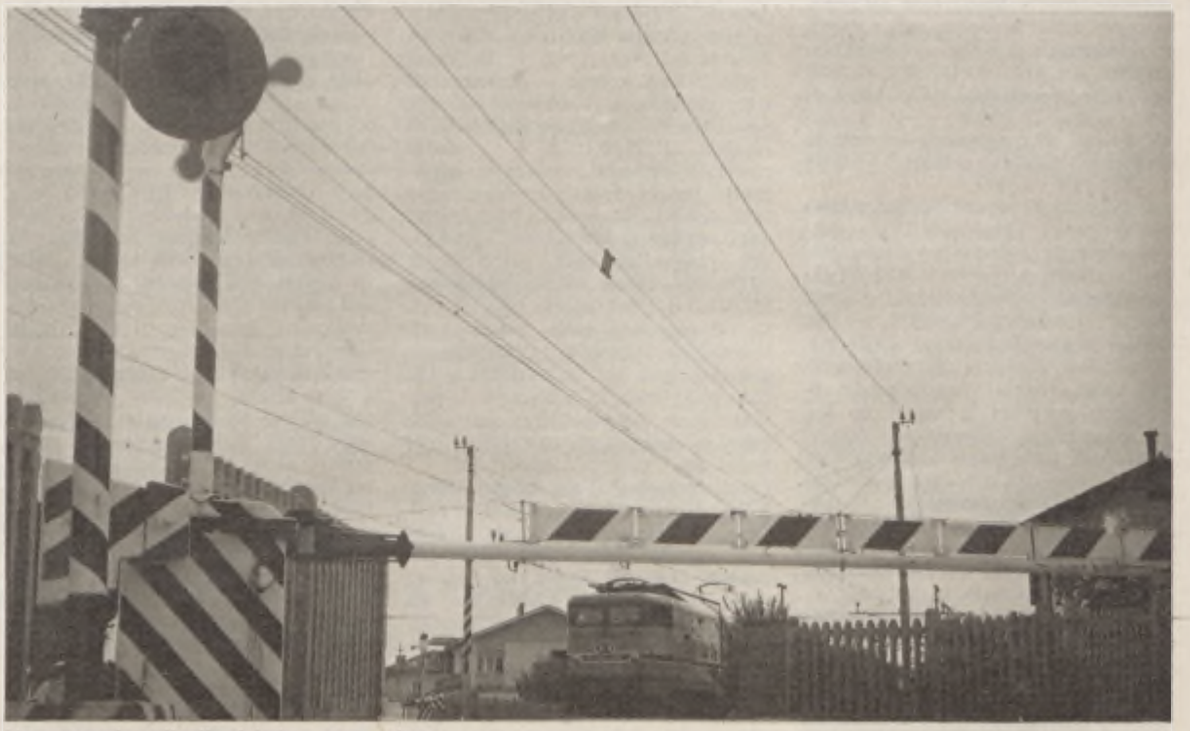
Le notizie che seguono sono dirette al sig. **Mario Zavoli** di Rimini: a) gli esonerati durante il 1978 hanno titolo dal 1°.1.1979 all'aumento del 2,9 per cento relativo alla perequazione automatica; b) la moglie "lavoratrice", a seconda che sia dipendente pubblica o privata, per il marito pensionato può percepire la quota di aggiunta di famiglia o l'assegno familiare, a condizione che, nel primo caso, sia sprovvisto di reddito di lavoro dipendente od autonomo d'importo superiore a lire 10 mila mensili e, nel secondo caso, sia sprovvisto di reddito di qualsiasi natura, ivi compresa la pensione di cui è in godimento, superiore a lire 159 mila mensili. Tale parametro vale per quest'anno e viene adeguato annualmente con riferimento all'importo della pensione INPS integrata al minimo maggiorato del trenta per cento; c) l'art. 26 della legge n. 775 del 1970 — nei termini più volte indicati in questa rubrica — per quanto riguarda la valutabilità del periodo di ruolo ha trovato la sua soluzione con l'art. 18 del nuovo ordinamento approvato con la legge n. 42 del 1979; d) ho accennato agli ultimi sviluppi sul computo della 13ª mensilità nella liquidazione della indennità di buonuscita nel numero di marzo di quest'anno; e) l'equo indennizzo non è ancora operante per il personale delle F.S., non appena lo diverrà ne darò ampia informazione.

Informo il sig. **Aldo Tucci** di Pesaro che il suo trattamento di quiescenza si trova in fase di modifica dovendosi computare un ulteriore periodo che consente di elevare la durata complessiva del servizio utile a pensione da 33 a 37 anni, con la conseguente elevazione del coefficiente di calcolo dal 72 all'80 per cento della base pensionabile.

AGLI AMICI ABBONATI

Col numero di giugno verrà sospeso l'invio del giornale agli abbonati che non hanno ancora rinnovato l'abbonamento per il 1979 (L. 500 per i Pensionati FS e L. 3000 privati). Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale 921015 intestato a Servizio Ragion. F.S. periodico aziendale Voci della Rotaia, Dir. Gen. F.S. 00100 Roma.

La battaglia dei P.L.



Un passaggio a livello del tipo automatico; una garanzia di sicurezza per tutti.

SPERDUTO nella campagna veneta c'era, fino a non molto tempo fa, un passaggio a livello del tipo in consegna a privati.
Esso, se consentiva agli abitanti del luogo di recarsi dalle loro case e dai campi alla città vicina oltrepassando la strada ferrata, comportava tuttavia dei disagi: al momento di attraversarlo, infatti, ogni utente doveva aprire gli appositi lucchetti, superare in fretta la sede ferroviaria dopo aver guardato con la massima attenzione da ambedue i lati per assicurarsi che non ci fosse un treno in arrivo, quindi richiudere attentamente e bloccare le sbarre. Queste operazioni — dovendo essere ripetute più volte al giorno — venivano talvolta eseguite distrattamente: l'attraversamento diveniva pertanto occasione di grave pericolo per l'incolumità delle persone.
Ma, in particolari circostanze, anche l'attenzione più scrupolosa non era sufficiente a far avvertire la minacciosa vicinanza di un convoglio in transito. Nella zona, infatti, in lunghi periodi dell'anno, grava la nebbia: quando la visuale è di pochi metri, la sagoma di un treno è visibile pochi attimi prima dell'arrivo del convoglio e anche il rumore dalle rotaie si spande come ovattato nell'aria umida circostante così da segnalare il pericolo troppo tardi.
Inevitabile che, in tale situazione, si verificassero degli incidenti, talvolta, purtroppo, con gravi conseguenze.
Gli abitanti del luogo costretti ad affrontare ogni giorno, più volte al giorno, il pericolo avendo sempre di fronte lo spettro della morte, erano esasperati. E l'esasperazione, si sa, è uno stato d'animo che non consente una obiettiva valutazione dei fatti e delle responsabilità né un sereno impegno per la ricerca di una possibile soluzione dei problemi.
Quella gente non voleva nemmeno sentir parlare della necessità di una maggior prudenza nell'atto di attraversare la sede ferroviaria: poiché il fattore di rischio consisteva nella presenza del binario da attraversare, essi ritenevano che spettasse all'Azienda ferroviaria eliminare la specifica situazione di pericolo adottando le opportune misure di sicurezza. E quando dalle Ferrovie veniva avanzata l' "inverosimile" proposta di una soppressione del passaggio a livello, con conseguente necessità di raggiungerne uno più lontano e meglio protetto, quelle persone — sentendosi come "prigioniere" della strada ferrata — perdevano letteralmente la testa, per cui le animate discussioni con i ferrovieri si tramutavano, spesso, in aspri litigi.
La situazione degenerò a tal punto che intervenne la polizia ferroviaria denunciando alcune persone. La vicenda arrivò, così, in Pretura. Davanti al Pretore, dopo una prima fase dominata dalle invettive, a poco a poco, si passò ad un esame sempre più consapevole dei problemi e delle particolari circostanze che avevano determinato la difficile situazione.
Grazie all'autorevole, intelligente intervento del magistrato, ciascun contendente prese a valutare con maggiore serenità di spirito le ragioni della controparte. Le Ferrovie divennero più sensibili nei confronti dei problemi pratici di quella gente. Gli utenti del passaggio a livello, a loro volta, capirono che il problema della sicurezza non era limitato al caso specifico che a loro interessava ma era di dimensioni assai più ampie, giacché investiva nel loro complesso tutti i passaggi a livello, ognuno dei quali costituiva un pericolo.
A poco a poco venne in luce in modo evidente l'impegno in atto da parte sia delle F.S. che delle autorità comunali locali nello studio di provvedimenti idonei a consentire una circolazione dei treni in condizioni di sicurezza sia per i viaggiatori e per il personale ferroviario in servizio sia per gli utenti della strada. Data l'inesistenza di un tipo di passaggio a livello completamente sicuro, l'unica soluzione radicale e definitiva del problema consisteva nella sua soppressione.
A questo punto, però, sorgevano due ordini di difficoltà: primo, individuare le opere sostitutive dei passaggi a livello soppressi, secondo — non certo meno rilevante — stabilire a chi dovesse far carico la spesa per tali opere. La soluzione di tali problemi andava cercata sulla base di un'aperta collaborazione fra le F.S. e il Comune, dato che l'interesse era di entrambi, alle F.S. premendo la sicurezza del servizio ferroviario, al Comune l'incolumità dei cittadini sulle strade. Risultava evidente la necessità di pervenire ad una suddivisione fra le due parti della spesa da sostenere per le opere sostitutive; in tal senso erano già in corso trattative: le F.S. mettevano a disposizione uno stanziamento abbastanza ragguardevole, il Comune, a sua volta, a poco a poco si andava rendendo conto della necessità di un concreto intervento, doveroso per la salvaguardia di un diritto fondamentale dei cittadini.
I cittadini, nel caso particolare gli utenti del passaggio a livello, a loro volta si erano finalmente resi conto della complessità della questione, complessità che comportava la necessità di elaborare un piano generale sul quale impostare la ricerca di soluzioni definitive (in sostituzione dello specifico passaggio a livello era prevista la costruzione di un cavalcaferrovia). Ma avevano capito un'altra cosa, molto importante: che i loro problemi vitali erano stati capiti e sarebbero stati risolti con intelligenza e buona volontà.
Le loro aspettative si sono recentemente in parte realizzate — in attesa di una futura soluzione definitiva — grazie all'ammodernamento del vecchio passaggio a livello realizzato sulla base di un accordo intervenuto tra le F.S. e il Comune, accordo che non solo ha consentito di decidere in merito ai dispositivi meccanici da installare allo scopo di conseguire un miglioramento sul piano della sicurezza, ma ha portato ad un concreto contributo nella spesa da parte del Comune.
Questa storia, pur rappresentando un caso limite, è esemplare: in essa si intrecciano — esasperate — le complesse difficoltà cui va incontro l'Azienda nell'atto di intraprendere un'opera rinnovatrice dell'esercizio ferroviario ispirata a criteri di gestione più razionali per sicurezza ed economicità.

LAURA FACCHINELLI

Ferrara - Ravenna - Rimini: un nuovo percorso a trazione elettrica

CON l'inizio dell'orario estivo 1979 si realizza il completamento e l'attivazione dell'elettrificazione a corrente continua 3 KV della linea Ferrara - Ravenna - Rimini, già attivata nella tratta Rimini-Ravenna nel settembre 1977.

L'elettrificazione fa parte dei provvedimenti compresi nel "Piano di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato", per migliorare l'efficienza delle comunicazioni ferroviarie e renderle più rispondenti alle attuali esigenze.

La linea in questione collega due centri situati su linee ferroviarie già elettrificate, e precisamente, Ferrara sulla linea Venezia-Bologna e Rimini sulla linea Bologna-Ancona. Con il passaggio della linea a trazione elettrica, oltre ad ottenere un aumento della potenzialità ed una maggiore velocità commerciale, si conseguono anche altri notevoli vantaggi. Infatti, la realizzazione di un più breve percorso elettrificato, alternativo all'itinerario a grande traffico Padova - Ferrara - Bologna - Rimini - Ancona, offre la possibilità di dirottare su di esso treni merci da e per il Sud, in modo di alleggerire il Nodo di Bologna, con conseguente maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario ed anche una migliore utilizzazione dei mezzi di trazione. A ciò si aggiunge la possibilità di utilizzazione della linea come istradamento alternativo di emergenza per tutto il traffico della dorsale adriatica in caso di interruzioni accidentali della linea Bologna - Rimini.

L'elettrificazione consentirà inoltre un sensibile miglioramento delle comunicazioni con i centri dislocati lungo la linea di cui trattasi, con una intensificazione e una maggiore rapidità dei servizi pendolari, agevolando anche il pesante movimento turistico che nei mesi estivi gravita sulle località interessate.

Allo scopo di adeguare le infrastrutture della linea onde rendere possibile il pieno sfruttamento dei vantaggi conseguibili con l'elettrificazione, oltre al potenziamento dell'armamento a cura del Servizio Lavori (già effettuato tra Rimini e Ravenna, in corso tra Ravenna e Ferrara), sono in corso altri interventi di notevole importanza tra i quali possiamo ricordare:

— la costruzione di nuovi apparati ACEI nelle stazioni di Gaibanella, Montesanto, Portomaggiore, Argenta, S. Biagio, Lavezzola, Voltana Alfonsine e Mezzano; inoltre l'adeguamento di quelli nelle stazioni di Lido di Savio, Cesenatico e Viserba;

— la protezione dei passaggi a livello con i segnali;

— il potenziamento degli impianti di telecomunicazione;

— la realizzazione degli impianti di diffusione sonora nelle stazioni di Bellaria, Lavezzola, Igea M., Viserba;

— la 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 assumere la linea.

EDOARDO BRENCI

Un'immagine della stazione di Ferrara

Il nuovo Presidente del C.I.F.I.

L'ING. Gianfranco Angeleri è stato nominato nuovo Presidente del C.I.F.I. (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), in sostituzione dell'Ing. Lucio Mayer, che ha terminato il suo mandato.

L'Ing. Angeleri è laureato in ingegneria civile-edile nell'Università di Roma. Ha partecipato dal 1941 al 1945 all'ultimo conflitto in qualità di ufficiale del Genio. E' entrato a far parte, a seguito di concorso pubblico, delle Ferrovie dello Stato nel 1949. In esse ha svolto funzioni di progettista di ponti negli uffici di ricostruzione, di dirigente d' esercizio, di direttore della Scuola di Istruzione Professionale del Servizio Lavori e Costruzioni (da lui fondata) e di Capo dell'Ufficio Studi dell' Armamento. In quest'ultima veste ha partecipato all'attività degli organismi internazionali ferroviari U.I.C. e O.R.E. E' stato per un decennio Assistente nell'Istituto di Costruzioni idrauliche ed Impianti Speciali Idraulici nella Facoltà di Ingegneria dell'Università di Roma. Dal 1973, esercita la libera professione nel settore della progettazione di linee e impianti ferroviari rivolta, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo. Ha svolto intensa attività nel CIFI, dal 1964 al 1969 come Amministratore e, per tre mandati, dal '70 al '78 in qualità di Vicepresidente della categoria A.

All'ing. Gianfranco Angeleri, che tra l'altro è prezioso collaboratore di "Voci", le più vive congratulazioni della redazione.

Sessione Eurail

NEI giorni 15 e 16 marzo si è tenuta, presso la Direzione Compartimentale di Venezia, la sessione di primavera del Comitato Direttivo Eurail, nel corso della quale sono state esaminate alcune questioni tariffarie interessanti i traffici di viaggiatori, isolati e in comitiva, provenienti dai paesi extraeuropei.

Alle sedute hanno partecipato i Capi degli Uffici Tariffe viaggiatori delle ferrovie francesi, federali germaniche, svizzere, belghe, spagnole.

Un varo "esterno notte"

IL VARO di un ponte ferroviario non è cosa da tutti i giorni o meglio non è cosa da tutte le notti, infatti solo in casi eccezionali si ricorre all'edizione "notturna", quando l'alta intensità di traffico dovuta all'importanza della linea interessata, non consente lunghi periodi di interruzioni durante le ore diurne.

Tipico è il caso del varo di una nuova travata metallica per il ponte sul fiume Marta che attraversa la ferrovia Roma-Grosseto al km. 102+430, dove, data l'importanza della linea si è preferito lavorare di notte. Un'altra particolarità di questo varo, oltre al fattore "notte", sta nella rapidità e contemporaneità delle operazioni; infatti nel breve arco di una notte di primavera, con un'interruzione della linea di circa 6 ore, si è proceduto allo spostamento trasversale simultaneo di tre travate metalliche della lunghezza di 72 metri ciascuna, per un peso complessivo di circa 1000 tonnellate.

Anche se la travata da sostituire era solo una delle due costituenti il vecchio ponte, precisamente quella sul binario dispari, lo spostamento ha interessato ben tre navate. Ma il varo vero e proprio è stato preceduto e seguito da altre operazioni, forse meno suggestive ed interessanti ma non meno necessarie ed importanti: il taglio delle rotaie e l'interruzione della linea area elettrica, per eliminare ogni collegamento con la sede ferroviaria fissa; il montaggio delle stilate provvisorie sia per la costruzione della nuova travata sia per il parcheggio temporaneo della vecchia; la preparazione degli organi di sollevamento e spinta, dei piani di scorrimento, infine il ripristino della linea area ed il ricollegamento delle rotaie. A conclusione, l'operazione più importante che non ha richiesto lo intervento di nessuna delle maestranze presenti, ma ha dato a tutti uguale emozione: il transito del primo treno sulla nuova travata.

PIETRO ROMANI

Monumento nella stazione di Asti

SABATO 21 aprile è stato inaugurato nella stazione di Asti un artistico monumento dedicato al lavoro ed al sacrificio di tutti i ferrovieri del mondo.

Ideatore ed esecutore dell'opera è stato il Tecnico I.E. Pietro Ferrino, del locale 31° Reparto E/I.E., già noto per la sua produzione di scultore, della quale ricordiamo la « Madonnina » della S.S.E. di San Damiano, a suo tempo già menzionata su questo giornale.

Il nuovo monumento, collocato su un piedistallo in un apposito giardinetto a fianco del F.V. lato Alessandria, è costituito da un grande globo terrestre poggiato su spezzoni di rotaia incrociati e racchiudente un Cristo crocifisso. Le varie componenti, in metalli diversi perfettamente accostati, formano un tutto compiutamente armonico, che con vigorosa efficacia esprime, anche per il più profano d'arte, i solidi concetti della fratellanza, del sacrificio e dell'operosità. Questo è quanto hanno evidenziato anche il C.S. Sovr. titolare della stazione, Cav. Amoretti, nel suo sobrio ed incisivo discorso inaugurale e lo stesso Vescovo di Asti, Mons. Cavanna, nell'omelia pronunciata durante la benedizione.

RENZO MARELLO

Collaudo fuori stagione

E' UN po' inconsueto che dei ferrovieri, a primavera inoltrata, si spingano a quota 1500 metri per sgomberare dalla neve il sentiero che porta al rifugio Lancia; ciò è accaduto proprio il giorno 27 Aprile 1979 nel compartimento di Verona, per il collaudo di un nuovo spazzaneve fornito alle F.S. dalla ditta Mercedes.

Si tratta di una macchina di moderna concezione dello stesso tipo di quelle in uso presso l'ANAS per lo sgombero dei passi alpini, concepita, però, per l'uso ferroviario; è infatti "anfibia" poiché può viaggiare sia su rotaia che su strada.

Le capaci dentature di cui è dotata anteriormente "sbriciolano" lo spesso manto nevoso e lo lanciano a 50 metri descrivendo una parabola di straordinario effetto.

Lo spazzaneve è in grado di asportare la neve o fresca o compatta fino ad un metro e mezzo di altezza; se trova una slavina, non potendo mangiarsela tutta in un sol boccone, vi sale sopra grazie alle ruote stradali munite di catene e la divora a più riprese.

Questo mezzo non è il primo in dotazione all'Azienda, infatti, due inverni addietro, un tipo meno potente ha permesso di sbloccare un treno rimasto incagliato sulla linea Cuneo-Mondovì.

Il modello ora collaudato è più adeguato, poiché dispone di due motori, uno per l'avanzamento ed uno per l'azionamento delle frese spazzaneve; in tal modo si può procedere nello sgombero con una velocità di oltre 10 Km/h.

Tale macchina verrà impiegata su rotaia per le linee di montagna tra stazione e stazione, tuttavia può svolgere un eccellente servizio anche per lo sgombero dei piazzali in relazione alle possibilità di lavorare con le ruote gommate.

D'estate non resterà inoperoso, ma verrà utilizzato come mezzo di trasporto di pezzi pesanti.

Il collaudo ha avuto pieno successo.

ROBERTO SEGALA

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: E. Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli Tel. 3750
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 33473
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Ragioneria: Mario Petronilli Tel. 2348

Ancona

Cicogna Express. Presso il Reparto 16 d'Esercizio dell'I.E. di Fabriano la fatidica cicogna ha dovuto sbrigare in poche settimane un grosso lavoro. Ben cinque bambini sono infatti venuti ad allietare altrettante famiglie di « ferelettrici » Fabrianesi, così che sono pronti i rimpiazzi per l'anno... 2.000. Sono nati: Michela al Capo Reparto Piero Damiani, Eleonora al Commesso Rinaldo Cozza, Sandro all'Op. Special. Davide Tiberi, Roberto all'Op. Sp. Secondo Anderlini e Giacomo all'Op. Qualif. Eugenio Sordi. Ai genitori ed ai bambini felicitazioni ed auguri.

Onorificenze. Con recenti provvedimenti sono stati insigniti delle Onorificenze di Cavaliere Ufficiale al Merito della Repubblica il C.S. Sovrintendente Vincenzo Cotumaccio e di Cavaliere al Merito della Repubblica l'Ass. Capo Giovanni Capriotti della stazione di Giulianova. Ai due colleghi rallegramenti vivissimi.

Commiato. Il Capo Stazione Sovrintendente Bruno Santini, Titolare della stazione di Falconara M., ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età, festeggiato da tutto il personale nel corso di una simpatica riunione conviviale.

Lutti. Le più sentite condoglianze al Capo Gestione Alfredo Armillei, della stazione di Giulianova per la perdita della Mamma.

Il Cav. Osvaldo Veschi, Operaio Specializzato del Deposito Locomotive di Ancona, è andato recentemente in quiescenza. E' stato calorosamente festeggiato, in un tipico locale della zona, da tutti i colleghi che gli hanno anche consegnato una targa in oro con incise significative parole di affetto. All'amico Veschi giungano gli auguri e le felicitazioni anche da parte di « Voci ».

Bari

« Dalla Riforma delle Ferrovie dello Stato ad un sistema di trasporto per lo sviluppo del Mezzogiorno » è stato il tema di un interessante incontro dibattito organizzato dal Nucleo Aziendale Socialista Provinciale di Bari. Sono intervenuti parlamentari, sindacalisti, ferrovieri e per l'Azienda il Direttore Compartimentale, ing. Sangineto, e l'ing. Tiberi in rappresentanza del Direttore Generale.

A Torre Cintola la Segreteria Provinciale del SAUFI ha tenuto un convegno su « Gli investimenti ferroviari in Puglia per una politica dei trasporti più funzionale al

territorio e allo sviluppo economico ». Dagli interventi di sindacalisti e ferrovieri sono emersi interessanti tesi che meritano di essere approfondite e considerate in sede legislativa. Per l'Azienda è intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Sangineto.

La cicogna ha portato Teresa ad Antonio Nardelli, C.S. della stazione di Foggia, e Fabio a Guglielmo Scopece, C.S. della stazione di Foggia.

Fiori d'arancio per Maria Sesto e Antonio Mastromauro, Op. Spec. del Reparto I.E. 11/E di Barletta.

Si sono brillantemente laureati in Ingegneria Elettrotecnica Nicola Maffione, figlio del Verificatore Francesco della Squadra Rialzo di Bari; in Scienze Biologiche con 110 e lode Maria De Palma, figlia del Capotreno a.r. Fiorello; in Architettura con 110 e lode Dina Enrico, nuora del Macchinista Pietro Lacialamella del D.L di Taranto. Si è diplomata assistente sociale Maria Rizzitelli, figlia del Conduttore Domenico del Nucleo DPV di Barletta.

Lunga e serena quiescenza a Vitantonio Mecca, 1° Deviatore della stazione di Potenza Inferiore, ed a Michele Brancucci, Manovratore Capo della stazione di Metaponto.

Le nostre condoglianze alla famiglia Di Gaetano per la morte dell'Appl. Capo Paolo del DL. di Foggia; al Segr. Sup. 1ª cl. Nicola Casaretti dell'Ufficio I.E. per la perdita della mamma; alla famiglia Petruzzi per la dipartita del 1° Deviatore Vincenzo della stazione di Potenza Inf.; alla famiglia Carretta per la morte del cav. Francesco, già Csq. dell'11° Tr. Lav. di Potenza.

Il Capo Stazione Sovr. Luigi Quaratino ha assunto la Dirigenza della stazione di Potenza Inferiore.

Bologna

Hanno conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Firenze, con 110/110 e lode, Nilo Vivarelli, figlio del 1ª Dev. Demetrio della Stazione di Pracchia, e Nadia Magnani, figlia dell'Op. Spec. Arm. a.r. Armando di Vernio. Con 110/110 e lode in Giurisprudenza si è laureato presso l'Ateneo bolognese Gualtiero Pittalis, figlio del dott. Mario, Primo Dirigente dell'Uff. Comm.le e Traffico di Bologna. I più vivi rallegramenti di « Voci ».

I colleghi del Deposito Locomotive di Bologna C.le si congratulano con il Capo Tecn. Albano Marchesini, la cui casa è stata allietata dal-

la nascita del primogenito Alessandro, e con il Capo Tecn. Remo Venturi, per la nascita del secondogenito Alessandro.

Brindisi a catena, al D.P.V. di Faenza, per due neo Capotreno — Giuseppe Lessi e Franco Antonellini — e per i neoconduttori — Giuseppe Rossi, Umberto Argnani, Giovanni Ponti, Egidio Mazzini, Antonio Dal Prato, Angelo Cornacchia e Sante Fregnani.

L'improvvisa scomparsa di Sergio Baroncini — Capo Gest. Sup. — ha suscitato grande costernazione fra i colleghi di Faenza, che sono vicini alla famiglia nel ricordo dell'amico.

Cagliari

Maria Eugenia Maxia, graziosa e simpatica Segretario dell'Ufficio Movimento, ha partecipato da poco a Torino ai Campionati « seniores » di Judò classificandosi al 5° posto e meritando ampiamente l'invito a prendere parte al Campionato Nazionale Assoluto. Alla neo-cintura marrone ad maiora!

Le belle notizie. Il 1° dirigente dott. Francesco Paolo Daidone è il nuovo Capo dell'Ufficio Ragioneria; Mariangela Scognamiglio dell'Ufficio Personale Compartimentale è stata promossa Applicato Capo, Alessandro Puxeddu e Giorgio Mateddu Capi Stazione, i neo assunti sono la Dott. Clelia Alaimo Ispettore presso l'Ufficio Movimento, Immacolata Tumolillo, Maria Rosaria Mascia, Fiorenzo Scano Capi Gestione, Domenico Serra, Operaio d'Armamento, e Gianni Gaias, Operaio Qualificato. Per tutti loro le nostre felicitazioni!

Gli studi. Il segretario Alessio Faletra dell'Ufficio Commerciale e del Traffico si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Palermo e la signorina Maura Anna Cossu, figlia dell'ex Conduttore Giovanni del Dep. Pers. Viagg. di Sassari, si è laureata in Scienze Politiche presso l'ateneo di Sassari con 110 e lode. Ai due neo-dottori congratulazioni!

Marcia nuziale nella Chiesa di Sant'Antioco di Ghilarza per il Manovratore Serafino Sanna della Stazione di Macomer e per la gentile sig.na Giovanna Sanna. Auguri d'ogni bene!

Firenze

Con molto piacere partecipiamo la laurea conseguita in Economia e Commercio, con voti 100/110, dal quarantaquattrenne Capo Stazione Superiore Giovanni Piparo, in servizio presso l'Ufficio del Dirigente Centrale di Pisa. Complimenti!

E' nata Beatrice Rita alla Signora Anna Marini, Assistente di Stazione di Viareggio Scalo. Rallegramenti vivissimi anche al nonno paterno, Capo Stazione Sovrintendente a riposo Antonio Cinquini già dipendente da Viareggio Scalo.

Un saluto di benvenuto al Capo Stazione Superiore Cav. Sante Strazzella che dalla Stazione di S. Severo (Comp. di Bari) è venuto a dirigere quella di Sesto Fiorentino.

Dopo 38 anni di servizio è stato collocato a riposo il Capo Gestione Pier Luigi Pollina della Biglietteria di Viareggio C.le. Auguri di lunga vita e di serena quiescenza.

Un male incurabile ha spezzato la vita del Segretario Tecnico Superiore di 1ª Geom. Pietro Puggioni, Capo del 3° Reparto Lavori di Viareggio. I colleghi ed i superiori dell'Ufficio Lavori di Pisa, che tanta stima avevano dello scomparso, desiderano far giungere alla famiglia le loro più sentite condoglianze.

Firenze Mat. e Traz.

Margherita Loreto, figlia dell'ingegner Carmine, 1° Dirigente dell'Ufficio 1°, ha partecipato alla rassegna di pittura e grafica per un premio internazionale fra gli allievi delle scuole elementari del Lazio, Toscana e Umbria indetta dall'associazione musicale « Valentino Bucchi » allo scopo di conoscere come la creatività infantile si esprime nel disegno di fronte al tema « il mondo della musica ».

Il risultato ottenuto dalla brava Margherita, che frequenta la 5ª elementare alla Scuola Viale Corsica di Firenze, è quello di essere stata scelta fra i candidati i cui lavori saranno esposti ad una competizione internazionale in Canada.

Rallegramenti Margherita ed auguri per la futura competizione.

Genova

L'ing. Romano, Capo dell'Ufficio Lavori, ha presieduto in rappresentanza del Direttore Compartimentale, la commemorazione del 25 aprile che si è svolta nell' atrio della Stazione di Genova P.P., dove ai piedi delle lapidi dei ferrovieri caduti sono state deposte due corone di alloro. Il Consigliere Regionale Signorini ha pronunziato un discorso rievocativo della Resistenza che ha costituito un momento di riflessione di fronte al dilagare della violenza che flagella il Paese.

Armando Giorgi, Macchinista TM del Deposito Locomotive di Genova Rivarolo, continua nei suoi successi letterari: ha vinto recentemente a Carrara il premio di poesia « Poeti nel sole ». Ancora congratulazioni vivissime.

Cicogna express. E' giunto Alessandro in casa di Lorenzo Giacchero, Capo Stazione a Cogoleto. Ai genitori felici le più vive congratulazini.

Fabrizio Delogu, Segretario dell'Ufficio Commerciale, ha conseguito la Laurea in Scienze Politiche col punteggio di 110 e Lode; Sina Palumbo, figlia del Commesso Capo Filippo dell'Ufficio Impianti Elettrici, si è laureata in Economia e Commercio. Ai due neo-dottori congratulazioni e auguri di successo.

Porgiamo le nostre più sentite condoglianze al collega Sergio Consogno, Segretario Superiore dell'U.P.C., per la morte della moglie e ai familiari di Amedeo Giovannelli, Capo Gestione a Genova Sampierdarena, di Francesco Canessa, Macchinista del Deposito Locomotive di Genova Brignole, e di Aldo Saracco, Segretario Superiore a riposo, recentemente scomparsi.

Milano

L'Operaio Sp. Ezio Pistocchini, della Squadra R.zo Domodossola, ha lasciato l' Azienda per raggiunti limiti di età. I colleghi della « verifica » e della Squadra, nell'augurargli una lunga e serena quiescenza, hanno organizzato in suo onore un simpatico simposio. E' andato in pensione anche il titolare di Voghera Cav. Vittorio Curti. Ha passato una trentina d'anni presso quell'Impianto, mostrando una grande personalità. Nel corso del tradizionale convivio, amici e collaboratori gli hanno offerto una medaglia d'oro. Ad entrambi buona quiescenza.

A Lissone Muggiò è stata inaugurata una originale nuova fontana nel giardino antistante l'Impianto. Rappresenta, con una composizione articolata su tronchi di piante, il simbolo della principale attività della stazione nel cui scalo, infatti, arrivano grossi carichi di legname destinati alla lavorazione nei numerosissimi mobilifici della zona.

Il Cav. Pietro Denari, Capo del 4° Reparto Movimento di Voghera, è stato insignito dell'onorificenza « Ufficiale » al merito della Repubblica. Felicitazioni.

Binario dieci. Giorgio Fagnani, figlio del titolare di Lissone, si è laureato in Medicina e Chirurgia presso l' Università di Milano. Complimenti.

Napoli

Il dott. Mariano Paternoster, promosso alla qualifica di Dirigente Superiore, ha lasciato la dirigenza della Divisione 1ª dell'Uff. Mov. Comp.le per andare ad assumere un più importante incarico presso la Sede Centrale del Servizio Movimento. Al Dott. Paternoster — calorosamente salutato nel corso di una simpatica cerimonia dal Direttore Comp.le dr. ing. Maffei, dai Funzionari degli Uffici Comp.li e da un foltissimo gruppo di dipendenti dell'Ufficio Movimento — auguriamo di poter raggiungere — come merita — vette sempre più alte.

Nozze. Il Segr. Tec. dell'Ufficio Lavori dott. Salvatore Anatrella si è unito in matrimonio con la dott.ssa Luciana Moggio. Alla coppia felice i nostri più fervidi auguri.

Lauree. Carlo Gelormino, figlio dell'Op. Sp. arm.to a. r. del 10° Tronco di Telese Nicola, si è laureato in Architettura con 110/110. Congratulazioni vivissime.

Nascite. Elena è nata a Letizia Silvagni, consorte del Segretario dell'Uff. Mov. Vanni Umile. Marisa è nata a Maria Di Muccio, moglie dell'Op. dell'Arm.to Pasquale Pica, del 15° Tronco Lav. di Benevento. Daniela è nata a Silvana D'Alessandro, figlia del C. Staz. di Napoli C.le Saverio e consorte del dott. Pietro Grattagliano. Felicitazioni.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: l'Assist. Capo Sabato Di Costanzo, della staz. di Napoli C.le; il Guardiano Giovanna Di Lillo Iannone,

del 28° Tronco di Torre C.le; il Capo Tecn. Sup. Bartolomeo Martone, dell'Uff. Collaudi Trazione; il Commesso dell'Uff. Comm.le Vincenzo Musto ed il Manovale Spec.to dell'Off. di S.M. La Bruna Antonio D'Avascio. Cordiali auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: il Commesso dell'Uff. Comm.le Giovanni Apuzzi; l'Op. Spec.to dell'Uff. I.E. Salvatore Borriello; il Guard. del 12° Tronco Lav. di Mignano Antonio De Biasio; il Manovale Spec.to del D.L. di Napoli C.Fl. Giovanni Palumbo; il 1° Dev. della staz. di Cancello Pasquale Tucci, nonché il padre del Segr. Santolo Cirillo, dell'Uff. Mat. e Traz. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Onorificenze. Gino De Pasquale, Capo Gest. Sovr., titolare della Gestione Viaggiatori e Bagagli di Salerno, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'ordine « al merito della Repubblica Italiana ». Complimenti.

Palermo

Primo piano. Favorevoli commenti ha destato la notizia pubblicata sulla stampa cittadina in merito alla riunione, indetta dal Sindaco di Palermo nel corso della quale, presente il nostro Direttore Compartimentale, ing. Colombo, è stato esaminato il piano predisposto dall'Azienda ferroviaria che prevede il raddoppio del tratto di linea Palermo-Carini, con diramazione per l'aeroporto di Punta Raisi. La spesa prevista è di 100 miliardi.

Fermatrimonio fra i colleghi Annunziata De Luca, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale, e Filippo Basile, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico.

Ai simpatici colleghi esprimiamo i nostri più cordiali auguri di ogni benessere.

Fiori d'arancio anche per l'ing. Nicola Di Gregoli, figlio del Segretario Superiore Cav. Giovanni, dell'Ufficio Personale Compartimentale, che ha contratto matrimonio con la gentile Sig.na Thomas.

Lauree. Si sono recentemente laureati: in Ingegneria Civile, il Disegnatore Francesco Maniscalco, dell' Ufficio Impianti Elettrici; in Economia e Commercio, il Segretario Calogero Cammisano, dell'Ufficio Ragioneria; in Lettere e Filosofia, la gentile signorina Maria Grazia Di Fatti, figlia del Capo Stazione Superiore Salvatore, della stazione di Palermo Centrale; in Medicina e Chirurgia, Pietro Coppola, figlio del Manovale a riposo Giovanni; in Medicina e Chirurgia, la gentile signorina Sebastiana Giuffrida, figlia del Macchinista Salvatore, del Deposito Locomotive di Catania. Ai neo-dottori gli auguri di un brillante avvenire.

I nostri lutti. E' improvvisamente deceduto, ancora in giovane età, il Macchinista Antonio Spampinato, del Deposito Locomotive di Palermo. Ai fratelli Giuseppe, Applicato Capo presso l'Ufficio Movimento, e Francesco, Applicato presso l'Ufficio Materiale e Trazione, le nostre più sentite condoglianze. Condoglianze anche per il Capo Squadra Manovali Antonino Catalano, della Squadra Ponti di Palermo, per la morte della moglie; all'Assistente Capo di stazione Francesco Di Marco, della stazione di Milazzo, per la morte del padre.

Onorificenze. Il Capo Stazione Superiore Gaetano Mancari, della stazione di Taormina Giardini, è stato insignito, per particolari benemerenze, Cavaliere all'ordine del Merito della R. I. Felicitazioni per il meritato riconoscimento.

Roma Impianti

Con la partecipazione di molti ferrovieri, sono stati inaugurati a Roma Termini i nuovi locali che ospiteranno gli Uffici Corrispondenza ed Oggetti Rinvenuti.

Gli ambienti rimessi a nuovo e strutturati in maniera più confacente alle particolari esigenze che il servizio richiede, rappresentano il risultato della tenace volontà del personale e l'impegno dell'Azienda nel realizzare il programma di miglioramento e risanamento degli ambienti di lavoro.

Fra tanto « nuovo » salutiamo anche il nuovo dirigente dell'Ufficio C. Gest. Sup. Pier Francesco Calabrò che ha dato il cambio al «vecchio» Mario Funari collocato in pensione per limiti di età.

Binario X. Presso l'Università degli Studi di Roma si è laureato in Ingegneria Elettronica Luciano Isola, figlio del C. Staz. Sup. Pasquale, dell'Ufficio Schedario di Roma Termini.

I magnifici due. Con decreto del Presidente della Repubblica sono stati, di recente, nominati Cavalieri al Merito il C.P.V. Sup. Raffaele Porelli del Deposito P.V. di Roma T.ni ed il C.P.V. Sovr. Aldo Pallotti, istruttore presso la Scuola Professionale P.V. Vivi rallegramenti.

I nostri lutti. A poco più di 55 anni, stroncato da un male incurabile, è venuto a mancare all'affetto dei suoi cari il C. Staz. Sovr. Gino Baglioni, Titolare della Stazione di Roma S. Lorenzo. Alla moglie, signora Olida, al figlio Renzo, Segretario presso il C.E.U., ed alla figlia Luciana, le condoglianze più sentite di « Voci ».

Il recordman. Il C.G. Sovr. Ovidio Fulli è andato in pensione con diversi records al suo attivo: massimo grado ferroviario raggiunto, massimo della pensione e soprattutto massimo della stima e dell'amicizia conquistata giorno per giorno sul posto di lavoro. A lui l'augurio di battere anche il record di più lunga pensione.

Salutiamo anche il pensionamento dell'Ass. Capo Antonino Ventre dell'Ufficio Veicoli di Roma T.ni, conosciuto anche come il « maschietto » per l'aspetto giovanile ed il carattere gioviale.

Un cordiale benvenuto ed un augurio di buon lavoro al C. Dep. Sup. Francesco Di Lemme che ha assunto la Dirigenza del 3° Reparto d'Esercizio Materiale e Trazione di Sulmona, al C.D. Sovr. Francesco Petito che ha assunto la Dirigenza del Deposito Loc. di Benevento ed infine al C. Dep. Sup. Francesco Losole che ha assunto la Dirigenza del Dep. Loc. di Sulmona.

Roma Servizi

AFFARI GENERALI

Anastasio Grillini, bravissimo e apprezzato fotografo di "Voci della rotaia" (tra l'altro, sono sue molte delle più belle copertine a colori del nostro giornale) si è felicemente sposato, a Passo Corese, con la gentile Maria Giuseppa Croglia.

Ai due sposi giungano i migliori auguri di "Voci" e di tutti i colleghi della Fototeca FS.

Un lieto evento per il collaboratore della redazione centrale di "Voci", Renzo Ramiconi. E' nata, infatti, la piccola e graziosissima Georgia.

A Renzo, alla gentile signora Franca e al primogenito Maurizio, gli auguri più festosi della redazione di "Voci".

APPROVVIGIONAMENTI

Cicogna Express. Sono nati: Fabiana al Segr. Giulia

De Simoni Salvatori; Simona all'Op. Qualificato Carlo Gardini. Ai neonati ed ai genitori gli auguri più belli di « Voci ».

Esoneri. Sono stati collocati a riposo: il Segr. Sup. Biagio Dragone e l'Op. Qualificato Romeo Anesini. Ai neopensionati auguriamo una felice e lunga quiescenza.

COMMERCIALE

Marcia nuziale. Il giorno 11 aprile Paola Abbruzzetti, Segretario presso l'Ufficio Sviluppo, e il Signor Pierluigi Siliotti si sono uniti in matrimonio. Alla novella coppia gli auguri di tanta felicità.

Onorificenze. Il Capo Gestione Sovr. Michele Robles è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana. Al collega Robles le più vive felicitazioni.

Lutti. Profonda costernazione ha destato la prematura scomparsa del Dottor Matteo De Judicibus. Ai familiari, le più sentite condoglianze di « Voci ».

IMPIANTI ELETTRICI

E' deceduto, dopo appena un mese che era andato in pensione, il Segretario T. Sup. Antonio D'Andrea dell'Ufficio C.le 6°. I colleghi di tutto il Servizio I.E. esprimono commossi le più sentite condoglianze ai familiari.

ISTITUTO SPERIMENTALE

Lutto. Il Prof. Ing. Giulio Giovanardi è stato colpito da un gravissimo lutto familiare per la perdita della propria adorata madre.

Al Prof. Giovanardi ed ai suoi congiunti giungano le più sentite condoglianze di « Voci ».

Laurea. Si è brillantemente laureato in Ingegneria Meccanica il Capo Tecnico Armando Forgione. Congratulazioni vivissime.

Commiato. Dopo 37 anni di servizio Armando Scorsi, Operaio Specializzato, è stato collocato a riposo. Al collega gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

LAVORI

A padre ferroviere corrisponde, più delle volte, un figlio ferroviere. Ha l'aspetto di un'equazione, ma non lo è. Però accade di frequente e rappresenta sempre un vantaggio per l'Azienda. E' ora il caso di Enrico figlio del Segr. Sup. di 1ª Cl. Alfredo Mele, figlio a sua volta del compianto collega Raffaele. Con vivo compiacimento abbiamo appreso la notizia dell'avvenuta assunzione in servizio ferroviario dell'Ing. Enrico Mele con la qualifica di Ispettore « Ruolo Ingegneri-Architetti». Congratulazioni all'amico Alfredo e un augurio di felice carriera colma di soddisfazioni all'Ing. Enrico da parte di tutti i colleghi.

I componenti l'Ufficio C.le 6° augurano buon lavoro al Dirigente Superiore Ing. Manfredo Collina, chiamato ad assumere la dirigenza dell'Ufficio Lavori Comp.le di Bolzano.

Fiori d'arancio per il Segretario Tecnico Renato Russo e la gentile Sig.na Maria Antonina Paratore e per il Segretario Tecnico Eduardo Zita e la graziosa Sig.na Dora Luzzi. Ai neo sposi, auguri e tanta felicità.

MOVIMENTO

Promozioni. Auguri vivissimi all'ing. Virgilio Mannucci per la promozione a Dirigente Superiore.

Trasferimenti. Auguri di bentornato ai Primi Dirigenti Soldati e Stanzione rientrati in questa Sede Centrale.

Lutti. Profonde condoglianze all'Appl. Capo Gian-

carlo Pensosi per la morte del padre.

RAGIONERIA

Cicogna express. Lieto evento nella casa del Dirigente Superiore dr. Michele De Faccinetti per la nascita del primogenito al quale è stato dato il nome di Giovanni. Al piccolo e ai felici genitori i migliori auguri.

Condoglianze sentite ai familiari dell'Applicato Capo Ermando Iannacchino per la perdita del loro congiunto.

Reggio Cal.

Primo piano. Incontro a Sibari da parte del Direttore Comp.le Ing. Antonino Bitto con i colleghi ed i sindacalisti della zona. L'occasione è stata fornita da una festa organizzata per festeggiare la laurea in Scienze Economiche del collega Ernesto De Biasi, Presidente del locale Dopolavoro. Nel corso dell'incontro sono stati messi a fuoco i problemi ferroviari della Sibarite. A dimostrazione della stima, della simpatia e dell'affetto cui gode l'Ing. Bitto nell'ambito dei ferrovieri del Compartimento, i colleghi di Sibari, come suggello della giornata, hanno offerto al Direttore Compartimentale una targa d'argento.

Fiori d'arancio. L'Assistente Viaggiante del DPV di Cosenza, Eugenio Capalbo, si è unito in matrimonio con la signorina Gilda Moretti. Auguri. Ed auguri anche al collega Egidio Capalbo, sempre del DPV di Cosenza, per le sue nozze con la signorina Ginevra Amodio.

Cicogna Express. E' nata Roberta il 7 maggio a Milano. Felici la mamma Valeria ed il papà, Franco Elia CS a Milano Lambrate, ma felicissimo anche il nonno paterno Carmelo Elia, Capo Rep. Treni del personale di macchina presso l'Ufficio Trazione di Reggio.

La Dottoressa Mirella Spinelli, CS a Mongrassano, sposata con il dott. Attilio, funzionario della Calabro-Lucana, ha dato alla luce un amore di bimbo chiamato Luigi. Auguri.

Laurea. Il CS di San Fili, Rinaldo Fortino, ha conseguito presso l'Università di Arcavacata (Cosenza) la laurea in Ingegneria Civile. Al neo ingegnere i nostri auguri.

Primo giorno. Auguri di benvenuto nella grande famiglia dei ferrovieri al dott. Valentino Neri, assunto come Ispettore presso il locale Ufficio Lavori. Il dott. Neri, tra l'altro, conferma una tradizione: suo padre, Antonino, è infatti in servizio come C.P.V. Sovrintendente a Reggio ed è responsabile delle Scuole Professionali.

Torino

Nell'anniversario della Liberazione, a cura delle Associazioni dei Ferrovieri ANPI, ANMIG e ANCR, sono state tributate onoranze ai colleghi Caduti durante la Resistenza; le cerimonie commemorative hanno

avuto luogo il 24 aprile scorso presso il D.L. di Torino Smistamento, l'O.G.R. ed il Controllo Merci. Il giorno seguente una funzione religiosa è stata officiata dal Cappellano Compartimentale nella cappella della stazione di Torino P. Nuova. Alle manifestazioni hanno presenziato Autorità ferroviarie e Rappresentanti degli Enti locali nonché numerosi agenti.

Esodi. Tanti auguri di lunga e serena quiescenza al C. Tr. Pietro Palmero, del D.P.V. di Cuneo, che il marzo scorso ha lasciato volontariamente il servizio.

Onorificenze. Il C.S. Sovr. Armando Langasco, Capo dell'Uff. D.U. di Aosta, è stato recentemente nominato Cavaliere al merito della R.I. Al caro amico e collega le più vive felicitazioni per il meritato riconoscimento.

Binario dieci: con un perfetto « en plein », vale a dire con 110/110 e lode e menzione, il giovane Mauro, figlio del C.S. Sovr. Cav. Pio Vergano, Capo Reparto Movimento d'Impianto di Torino Smistamento, si è recentemente laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Torino. Tanto al padre quanto al figlio le più sentite congratulazioni.

Tre lauree sono state ultimamente conseguite presso l'Università di Torino, due con 110/110, rispettivamente in Lettere classiche da Luisella Mascotti, figlia del C. T. Sup. Elio dell'Ufficio Collaudi, ed in Matematica da Angela De Nicolò, figlia del Segr. Sup. Cav. Michele del 44° Reparto del Controllo Merci, e la terza con 110/110 e lode in Filosofia da parte di Luisa Norgia, figlia del C.T. Sup. Mario dell'Ufficio Collaudi. Vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale. Il manovratore Valentino Salerno, distaccato all'Ufficio Ragioneria, con la Sig.na Lucrezia Varesano; l'Op. Q. Pasquale Corcio, dell'O.G.R., con la Sig.na Piera Covizzi; il C.T. Sovr. Carmelo p.i. Iannino, dell'Ufficio Collaudi, ha contemporaneamente accompagnato all'altare le sue due gemelle dottoresse Maria Rosa e Carla Dora.

Marcia nuziale anche per due Segretari dell'Ufficio Ragioneria, esattamente per la Rag. Lina Padula con il p.i. Luigi Fogliato e per il Rag. Ignazio Impronta con la Signorina Michela Ughetti. Ai giovani sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express. Al D.L. di Cuneo: Andrea all'A.M. Giuseppe Gentile, Michele al Man.le Salvatore Marotta ed Emanuela all'A.M. Claudio Amari; ad Alessandria C.le: Cinzia al C.S. Giovanni Soave; all'O.G.R.: Daniela al Man. Sp. Michele Gennuso, Danila all'Op. Spec. Alberto Refrigerato e Marilena all'O. Qual. Francesco Testanio; al D.P.V. di Cuneo: Irma al C. Tr. Attilio Bertaina. Felicitazioni ai genitori ed auguri ai neonati.

Lutti. In pensione sono mancati l'ex Segr. Sup. Lelio Passerini, già in servizio presso l'Ufficio Ragioneria, e l'ex C. Tr. Giovanni Accusani del D.P.V. di Cuneo; alle famiglie i sensi del nostro più profondo cordoglio. Sentite condoglianze porgiamo pure ad alcuni colleghi, recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la Sig.ra Settimia Gori, madre del Segr. Sup. Ubaldo Parboni, distaccato al D.L.F. di Torino dal Controllo Merci nonché le madri del Dev. Carlino Marco Carnevale, di Cantalupo, e dell'Assist. Staz. Francesco Poletti, di Borgomanero; i padri dell' Op. Sp. Claudio Bevilacqua e dell'Op. Q. Luigi Riccetti, entrambi dell'O.G.R., dell' Assist. C. Franco Riccardi della Delegazione FS di Modane; il Sig. Dalmazzo Forneris, padre del Man.le Silvano, del D.L. di Cuneo, ed il Sig. Roberto Capaldi, padre dell'A.M. Mauro del medesimo impianto.

Trieste

E' giunto alla qualifica di Ispettore i.p., quale vincitore di pubblico concorso, l' ing. Milan Lovriha, già Segr. Tecn. del locale Ufficio I.E.

Sono stati di recente promossi alla qualifica di Segretario Sup. di 1ª cl.: Bianca Davi Giordano, Capo Reparto Avanzamenti dell'U. P.C.; il rag. Paolo Bagato, Capo Reparto Liquidazioni e Competenze al Personale dell'Ufficio Ragioneria; Marcello Giromella, Capo del Reparto Amministrativo del D.L. di Trieste C.le; a quella di Segretario Tecn. Sup. di 1ª cl.: il geom. Bruno Astolfi, Capo del Reparto 23 dell'Ufficio Lavori e il p.i. Bruno Banfi, Capo del Reparto Forza Motrice e Meccanismi speciali dell'Ufficio I.E., mentre ha raggiunto la qualifica di vertice di Revisore Superiore di 1ª cl. Livio Feletti, Segretario Comp.le del SAUFI. A tutti gli auguri sinceri di "Voci".

Fiori d'arancio per il Segretario dell'Ufficio Ragioneria rag. Manuela Padovan, unitasi in matrimonio, nella suggestiva Chiesetta di « Villa Revoltella », con il rag. Franco Cossutta. Marcia nuziale per l'Applicato del locale Ufficio Personale Compart.le Paolo Millevoi che, a Trieste, nella Chiesa della Parrocchia di S. Marco, ha contratto matrimonio con la gentile signorina Maria Angela Marchetto. Nella Cattedrale di S. Stefano, di Concordia Sagittaria, l'Oper. Qual. della Zona I.E. di Portogruaro Antonio Taiarol, presente una folta schiera di

parenti e di amici, ha impalmato la signorina Cesarina Valerio.

Ai novelli sposi giungano auguri di felicità da parte degli amici e di « Voci ».

A Portici è deceduto il Manovale a riposo Arturo Fella, padre affettuoso del Segretario del locale Ufficio Pers. Comp.le Lucio Fella. Ha cessato di vivere la signora Maria Kasal in Micalizzi, moglie del Capo squadra Manovali in pensione, Fortunato Micalizzi, e madre adorata del 1° Deviat. della staz. di Trieste C.le Aldo e dei Macchinisti Sergio e Claudio del D.L. di Trieste C.le.

Ai cari colleghi, gli amici e « Voci » porgono sentite condoglianze.

Numerosi miglioramenti alle attuali strutture della stazione di Portogruaro sono in atto in questi giorni e altri sono stati programmati a breve scadenza.

Si sta prolungando di 50 metri la pensilina tra il secondo e il terzo binario, che era stata completata in modo insufficiente alcuni mesi orsono; lavori di ampliamento sono in corso nel piazzale antistante la stazione e in quello interno e ciò, senza dubbio, comporterà un notevole miglioramento e sveltimento del carico e dello scarico delle merci in transito. Un nuovo scalo, infine, per il bestiame, con asfaltatura della strada di accesso e relativa cancellata, sta per diventare una realtà sul lato nord degli impianti ferroviari.

Venezia

Laurea. Graziella Perin, Capo Stazione in servizio a Meolo, figlia del Macchinista a riposo Pietro, si è laureata in Filosofia con il massimo dei voti e la lode presso l'Ateneo di Padova.

Alla neo-dottoressa le più vive congratulazioni e l'augurio di una brillante carriera.

Nozze. Cristina, figlia dell'Appl. Capo Cav. Claudio Menegon, in servizio presso il locale Ufficio Personale, si è unita in matrimonio, nella chiesa di Moniego di Noale (VE), con il sig. Luciano Piva. Ai due giovani sposi l'augurio di una lunghissima felice vita in comune.

Grande la gioia del Segretario Tecnico, Roberto Guerra, in servizio presso il locale Ufficio Lavori, per la nascita della piccola Silvia. Un'altra bambina, Sara, è arrivata, festosamente accolta, in casa dell'Operaio Qual. Luigi Zanatta in servizio a Sacile. Ai due papà e alle gentili consorti formuliamo i più affettuosi auguri.

Attività canora. Il Gestore Capo Renato Manera, Titolare della Stazione di Santa Giustina, si è recentemente esibito con successo alla "Corrida", la popolare trasmissione radiofonica condotta da Corrado, cantando una canzone di molti anni fa: "Mattinata fiorentina". Al collega Manera, che non si cimentava per la prima volta in pubblico, gli auguri di sempre nuovi successi.

Verona

Riconoscimenti. Il 1° maggio, a Venezia, il Presidente della Regione Veneto, nel corso di una manifestazione semplice e significativa, ha conferito al Cav. Lino Baroni, Capo Reparto Movimento d'Impianto di Verona PN recentemente collocato a riposo, la « Stella al Merito del Lavoro ». All'amico Lino, l'abbraccio e la stretta di mano dei ferrovieri.

Nomine. Il Presidente della Repubblica ha nominato il dr. Lelio Crivellaro, Con-

sole d'Italia a Manchester. Il dr. Lelio è figlio di Gino Crivellaro, Rev. Sup. 1ª cl. a riposo dell'Ufficio Movimento di Verona. E' un'ulteriore soddisfazione per l' amico Gino che, per lunghi anni ha attivamente atteso alle proprie incombenze con serietà e responsabilità. Al dr. Lelio, figlio di ferroviere, ad majora!

Saluto. Dopo ben trent' anni di lavoro comune con l'Ufficio Veicoli del transito di S. Candido, l'impiegato veicolista Josef Wechner delle OFBB è in pensione. Il personale tutto della Pusteria e del Compartimento, formula al bravo Josef un caloroso saluto ed un affettuoso augurio di serena quiescenza.

Fiori d'arancio. Leila, la figlia del Rev. Sup. dell'Ufficio Commerciale Angelo Bosi Villalba, si è unita in matrimonio con l'Avv. Giovanni Avesani. Le nostre felicitazioni.

Cicogna Express. Dalla IE di Legnago: Ilaria, all'Applicato Capo (a proposito congratulazioni!) Fiorella Aneri; Simone, all'Op. Qual. Luciano Marastoni; Mattia, al Manovale Ezio Rigo. Da San Candido: Lucia, al Manovratore Vincenzo Nania. Alle famiglie di questi nostri amici, gli auguri più belli di « Voci ».

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

Una drammatica corsa

QUANDO John Eke era impiegato nella Great Northern Railway, l'espresso di Manchester, che partiva dalla stazione King's Cross di Londra ogni giorno alle 2 pomeridiane, giungeva a Grantham due ore dopo, compiendo un percorso di 105 miglia e mezzo senza mai fermarsi. Eke aveva l'incarico di verificare il perfetto funzionamento dei freni dei treni, ed egli faceva la verifica camminando generalmente lungo il convoglio. Era un sabato di giugno del 1917 ed Eke stava compiendo il suo consueto esame ai freni dell'espresso di Manchester, che attendeva sul suo binario il segnale di partenza, quando un leggero sibilo lo avvertì che il freno di un vagone era guasto. Per evitare ogni possibile accidente e giudicando di poter compiere la riparazione da sé, prima della partenza dell'espresso, Eke si introdusse sotto il treno mettendosi subito a lavorare. La riparazione per contro lo tenne occupato più di quanto avesse supposto. Ad un tratto avvertì una piccola scossa e s'accorse che il convoglio si muoveva. Non ne rimase però allarmato, poiché egli attribuì quel movimento all'aver toccato il braccio del freno, cosa che poteva succedere facilmente, e proseguì il lavoro, facendo due o tre passi innanzi, assieme al treno; poi continuò ad avanzare per altri cinque o sei. Allora s'accorse che in realtà il treno s'era messo in moto e procedeva sempre più rapidamente. Chi ha presente la conformazione di un carrozzone ferroviario, nel complicato meccanismo delle ruote, può immaginare subito in quale posizione si venne a trovare John Eke.

Non poteva slanciarsi fuori, dai lati, perché correva il rischio di restare stritolato sotto le ruote; non poteva buttarsi a terra e lasciar passare il convoglio sopra di sé, perché qualche elemento del treno, troppo basso, lo avrebbe travolto, ferito, forse ucciso. Che fare? La sua decisione fu rapida come il caso tragico richiedeva: si afferrò con le due mani al freno e passò le gambe attraverso una spranga, tenendosi sospeso con quanta forza aveva in corpo. S'iniziò così il più terribile viaggio che si possa immaginare. Il povero Eke era convinto che non avrebbe potuto resistere in quella posizione più di qualche minuto, ed egli sapeva che l'espresso doveva percorrere ben 105 miglia senza fermarsi mai. Una corsa di due ore, a settanta miglia all'ora in certi tratti. Appena s'accorse che il treno stava per uscire dalla stazione, egli si mise a urlare con quanta voce aveva in gola, sperando di richiamare l'attenzione del personale lungo le banchine. Constatò, infatti, che gli impiegati avevano avvertito le sue grida, ma sventuratamente tutti guardavano all'alto del treno, lungo le carrozze, tra le ruote, ma nessuno ebbe l'idea di guardare sotto il convoglio. Allora egli urlò: « Sono qui, sotto questa vettura... aiuto!... fermate! ».

Ma ormai il treno era uscito dalla stazione e correva sempre più veloce. Per sostenere il suo spirito, immaginò che forse si sarebbero accorti della sua scomparsa, sapendolo occupato alla verifica dei freni, e che qualcuno avrebbe fatto fermare il treno segnalando a qualche cabina di blocco. Vane speranze!... La realtà tremenda erano quelle altre 100 miglia di corsa pazza, senza nessuna sosta, in una posizione delle più critiche... per due ore! La prospettiva spaventosa, invece di scoraggiare Eke, gli rinsaldò nell'animo la decisione di resistere, di lottare contro la morte, a qualunque costo; e allora una grande calma s'impadronì del suo spirito. Tre cose lo riconfortarono. La prima era che, sapeva ormai quello che doveva fare per tentare di salvarsi; la seconda, che il vagone sotto cui si teneva aggrappato era posto quasi al centro del convoglio; la terza era che la vettura, a differenza delle altre, era fornita di un lungo tubo, al quale egli si poté afferrare con più facilità. Intanto il treno correva sempre più rapido; Potter's Bar, a tredici miglia da King's Cross, era oltrepassato; ora l'espresso entrava nella fumosa galleria di Welwyn, a ventidue miglia da Londra. Eke aveva le gambe e le mani irrigidite nello sforzo di sostenersi e il corpo invaso come da una specie di torpore. Chiuse gli occhi. Nembi di pietruzze sollevate dall'impeto crescente dell'espresso lo investivano alla faccia, lerendogli le carni. Provava un estremo bisogno di cambiare posizione, ma come fare, se i suoi muscoli rifiutavano di servirgli?... Pure, a prezzo di enormi sforzi e con grave rischio, riuscì a distaccare una mano, restando afferrato con l'altra, e quindi a fare il cambio ancora.

Poco prima di giungere a Peterborough, la velocità del treno raggiunse il suo massimo. Eke sentiva il sangue colargli dal volto tagliuzzato dalle pietre minute che gli laceravano l'epidermide con gli angoli acuti; le membra gli erano divenute inerti; passando per la stazione di Peterborough, egli tentò di richiamare l'attenzione degli impiegati, lanciando ancora i suoi disperati, frenetici appelli, ma invano!... Ormai due terzi del terribile viaggio erano compiuti, 77 miglia, ed Eke si preparò a lottare ancora per la sua salvezza. Come abbia potuto sfuggire alla morte lo stesso Eke non sa dirlo. Sanguinante, stordito dal fragore del treno, con le membra indurite, aggrappato disperatamente ai sostegni che erano la sua salvezza, egli entrò alla fine nella stazione di Grantham, ove l'espresso si fermò.

Strana sensazione professionale!... Il primo pensiero di Eke arrivando nel luogo che segnava per lui la liberazione da un tragico incubo, la salvezza da una fine atroce e temuta inevitabile, fu quello di guardare il grande orologio. Le lancette segnavano precisamente le 4 del pomeriggio. In perfetto orario! « Ehi, amico — disse un ferroviere vedendo uscire di sotto il treno quella figura sanguinante e ancora stravolta — avete voluto farvi un viaggetto gratis, eh?... Bene, bene! ». E fu quella la prima accoglienza che John Eke ebbe giungendo in salvo.

Giovanna d'Arco a Parigi

Il 5 maggio 1889, per festeggiare il primo centenario della Rivoluzione, si aprivano a Parigi i cancelli dell'Esposizione Universale che è rimasta celebre per aver visto, all'ombra della torre Eiffel, la partecipazione di quasi tutti gli Stati del mondo. Imponente la presenza delle società ferroviarie: il treno rappresentava allora il simbolo più evidente del progresso delle genti. La Società Strade ferrate del Mediterraneo inviò all'Esposizione una locomotiva alla quale, per una attenzione particolare verso la Francia, fu posto il nome di Giovanna d'Arco. La locomotiva era del tipo a carrello, a due assi accoppiati, dei quali l'anteriore era collegato al motore. Questa potente macchina, le cui ruote motrici avevano metri 2,10 di diametro e il cui peso in servizio era di 46.990 kg., fu costruita per il servizio dei treni a grande velocità da Torino e Milano per Roma. Poteva rimorchiare, in livelletta orizzontale, un treno di 160 tn alla velocità di 80 km/h e su rampe a forte pendenza un treno di 120 tn alla velocità di 50 km/h. Questa interessante locomotiva fu completamente costruita nelle officine della Società a Torino sotto la direzione del Commendatore Frescot e dell'Ing. Cervini.

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70 mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXII - N. 6 - GIUGNO 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

TEMPO DI VACANZE

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 6 - Giugno 1979

in questo numero

4 Il nuovo contratto

Ora che il nuovo contratto è legge dello Stato, « Voci » ritorna sull'argomento per chiarirne alcuni aspetti e per sottolineare come esso rappresenti il ponte per i futuri passi avanti della categoria

8 Quando il treno ritarda / 2

La seconda puntata della nostra inchiesta sul grave fenomeno dei ritardi. Un articolo sull'applicazione degli elaboratori elettronici al controllo della circolazione e una analisi della situazione ritardi nei Compartimenti di Firenze e Roma

16 I raccordi / 3

Continua la nostra piccola storia del trasporto merci

17 Un nome per la E 633

« Voci » lancia un concorso fra tutti i lettori per dare un nome alla nuova locomotiva che sta per entrare a far parte della « scuderia » FS. Le norme di partecipazione al concorso e i premi previsti

27 La ferrovia del Hedjaz

La costruzione dei 133 Km di ferrovia tra Damasco e Medina, attraverso le zone desertiche di quella che oggi è l'Arabia Saudita, è uno degli episodi più straordinari della storia del treno. « Voci » ripercorre le prime tappe di questa affascinante avventura

30 Vado a vedere il mondo, capisco niente e torno

Tempo di vacanze. Le guide turistiche sin dal loro apparire si sono ripromesse di indicare come sfruttare al meglio questo periodo dedicato al riposo. Ma quali i risultati?

Flash 15 / Dicono di noi 18 / Le Rubriche 19 / Incontri con... 31 / D.L.F. 32 / E' bene saperlo 34 / Amici in pensione 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 43

Associato all'USPI:

Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

Il Macchinista, questo sconosciuto

Cari amici di "Voci",

su alcuni numeri del 1978 avete parlato, prima della polizia ferroviaria "Polfer" con tanti elogi! e poi de "Il Capotreno: un Ferroviere da scoprire". Insomma avete voluto parlare un po' dei rami secchi, come si suol dire, ma di quelli che lavorano effettivamente rischiando la vita giorno, notte, Natale, Capodanno, Pasqua, ecc. ecc., quando ne parlerete? Giorni fa il mio A.M. si è rifiutato di partire perché il Capo Deposito al Piazzale gli aveva consegnato le chiavi di un "caimano" E656 con tutti e due i freni a mano inefficienti e con la riparazione segnata sul T.V. 25 di bordo. A questo punto desidererei sapere se esiste un elenco di guasti per cui il p.d.m. **deve** rifiutarsi di partire per l'incolumità propria, dei viaggiatori, e del materiale rotabile.

Desidererei altresì sapere se esiste una casistica di guasti riparabili dal Macchinista coadiuvato dall'A.M. (dico Aiuto-Macchinista poiché spessissime volte capitano Manovali f.f.) durante il viaggio con un treno viaggiatori e non.

Dico, vale la pena fare una sfacchinata per avere poi la mortificazione del Capotreno che col suo sorriso sarcastico ti chiede M. 40 per richiesta di loc. di riserva? E che dire poi dei commenti dei viaggiatori? E quando, a seconda della stagione, il Macchinista d'estate col reostato infuocato viene fuori in un bagno di sudore col pericolo di buscarsi una polmonite e d'inverno con le mani di ghiaccio? Tutto questo per essere sempre punito?

Chi è quel dipendente delle ferrovie che quando sbaglia paga? Che sta sveglio la notte? Che mangia con le mani unte per non aver la possibilità di lavarsele? Non certo la Polfer o il Capotreno o l'Operaio o l'impiegato e potrei fare un lungo elenco.

Desidererei che un vostro inviato venisse sul locomotore con noi per notare in quali condizioni si deve viaggiare quando per Milano c'è la nebbia ed in macchina non funziona il R.S. (ripetitore segnali) o il tachimetro. Avete il barbaro coraggio di venire? Ma se avete questo coraggio non fatelo sapere a nessuno, altrimenti quel giorno, la macchina sarebbe come il rancio del soldato offerto al tenente di picchetto (ottimo e abbondante).

Sa l'opinione pubblica quanto percepisce un Macchinista? e un Capotreno? e un Agente della Polfer? Diteglielo voi sul Vostro squisito Giornale o scriverò ad un giornale quotidiano perché il popolo sappia che il Macchinista è l'unico ferroviere che lavora e che solo lui deve lavorare e che lo Stato ancora nel 1979 (era spaziale) lo paga in centesimi, mi riferisco ai Km.

Lettera firmata

Assicuriamo il nostro lettore che non limiteremo l'inchiesta sulle qualifiche alla puntata sul Capotreno. In programma, infatti, vi sono diversi servizi che tratteranno di altre qualifiche di vitale importanza, come quella di Macchinista, di Dirigente Movimento, e così via. E in questo quadro, senz'altro cercheremo anche di dare risposta alle domande che il collega ci pone nella sua lettera. Certamente, però, lo spirito che informerà l'inchiesta non sarà quello di contrapposizione tra una qualifica e l'altra, spirito di contrapposizione che, invece, ispira tutta la lettera qui sopra pubblicata e che non condividiamo affatto. Siamo, infatti, certi che tutte le qualifiche contribuiscono, ciascuna in diversa maniera, al lavoro comune e che ognuna di esse presenta difficoltà e problemi sia particolari che generali. Ma per superare difficoltà e problemi, non basta denunciarne le cause, occorre, invece, indicare quei suggerimenti e quelle proposte che possono contribuire in qualche maniera a migliorare le situazioni critiche e insoddisfacenti. Questo è quanto ci proponiamo di fare sul nostro giornale in un prossimo futuro e che, riteniamo, possa rappresentare uno stimolo reale al miglioramento delle condizioni di lavoro dei ferrovieri di tutte le qualifiche. Tutto ciò, al di là delle polemiche.

"Il più bel ricordo della mia vita"

Egr. Signor Direttore,

Le chiedo con molta cortesia un po' di spazio nel giornale per esprimere tutta la mia gratitudine al personale della "Stazione di Roma Smistamento".

Quale Capo Stazione dirigente regolatore di manovre di questa stazione, ho svolto servizio nella notte fra il 14 e 15 maggio; notte tutta particolare, essendo l'ultimo giorno di servizio dopo 37 anni e poi a riposo con legge 336.

Il servizio si è svolto regolarmente con cinque macchine di manovra; arrivi, lanci, composizioni, e partenze treni. Intanto fra il personale (circa 80 a turno) si era diffusa la voce che per il regolatore sarebbero state quelle, le ultime ore di lavoro svolte insieme.

Alle ore 6.00, terminato il servizio e ferme le macchine di manovra al Posto A (dal mio ufficio dista 1.000 metri e più), il personale cambiatosi

continua a pag. 15

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Jole Lang, Biagio Cotrone, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramicani.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Patrizia Cimini, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

IL

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 48 del 17 febbraio 1979 è stato pubblicato il testo della legge 6 febbraio 1979, n. 42, concernente le nuove norme sull'inquadramento, l'ordinamento organico, lo stato giuridico ed il trattamento economico del personale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato rivestito di qualifiche non dirigenziali.

E' questa una legge che i ferrovieri attendevano da tempo. Si consideri che gli accordi fra il Governo e le Organizzazioni sindacali che in essa trovano sanzione riguardano il periodo 1° luglio 1976-30 giugno 1979. Nel frattempo, per attutire i disagi ed il malcontento del personale derivanti da questo ritardo, si è dovuto ricorrere per ben due volte, con i D.P.R. 11 maggio 1976 n. 270 e 16 aprile 1977 n. 116, alla concessione di anticipazioni sul contenuto economico del contratto triennale, per un totale di 45.000 lire mensili.

E' doveroso precisare che il grande ritardo di questa legge riguardo al triennio cui si riferisce non è addebitabile ai due rami del Parlamento, i quali, anzi, attraverso le loro Commissioni competenti, l'hanno approvata a vero tempo di record. Vogliamo sperare che questa legge non inauguri l'era dei grandi ritardi nella conclusione dei rinnovi contrattuali triennali, così come il riassetto del 1971 inaugurò l'era dei grandi ritardi nel conferimento delle promozioni. Messe da parte queste amare considerazioni, che inducono ad un giudizio alquanto severo sul potere esecutivo per la scarsa attenzione che dedica ai problemi della pubblica amministrazione, passiamo ad illustrare i contenuti della legge che più ci interessa.

Essa consta di 33 articoli, che contengono norme che alla prima lettura possono sembrare abbastanza eterogenee, ma che invece, ad un esame più approfondito, rivelano una sufficiente organicità riconducibile ad alcune idee guida.

La prima di tali idee guida è la *professionalità*, intesa come sintesi di esperienze accumulate svolgendo il proprio lavoro le quali, innestandosi sulla necessaria cultura di base, rendono l'individuo capace di inserirsi in livelli lavorativi sempre più elevati.

L'esigenza di modificare la linea

NUOVO CONTRATTO

Il nuovo contratto dei ferrovieri ormai è legge dello Stato. Anche se questo importante traguardo è stato raggiunto solo dopo molte lotte e molte polemiche, esso rappresenta comunque una delle più significative acquisizioni ottenute dalla nostra categoria negli ultimi anni. "Voci" ritorna oggi sull'argomento sia per chiarirne ulteriormente alcuni aspetti, sia per sottolineare come il nuovo contratto rappresenti il ponte per i futuri passi avanti di tutta la categoria.

di **FERNANDO BILANCIA**

dell'egualitarismo, al fine di garantire il giusto apprezzamento delle qualità professionali dei lavoratori, fu riconosciuta dalle Organizzazioni sindacali sin dal 1977. Venne allora autorevolmente sostenuto che occorreva riequilibrare i rapporti retributivi con un più equo riconoscimento dei valori professionali, contrastando la tendenza allo schiacciamento dei valori retributivi.

In sede di trattativa il riconoscimento dell'elevato grado di professionalità richiesto al ferroviere nello svolgimento della propria attività lavorativa ha consentito lo sganciamento del trattamento giuridico ed economico della nostra categoria dal resto del pubblico impiego.

All'interno dell'ordinamento aziendale, la professionalità costituisce il nesso che, esplicitamente od implicitamente, lega fra loro diversi istituti disciplinati in modo nuovo dalla legge 42.

Con riferimento ad essa sono state ristrutturate le carriere. Al posto delle qualifiche sono stati istituiti i *profili*, i cui contenuti professionali essenziali dovranno essere definiti con decreto ministeriale; e tali profili sono stati poi raggruppati in sette *categorie* di classificazione professionale definite da corrispondenti declaratorie.

Nella giusta considerazione che le qualità professionali debbono costituire l'elemento determinante nella selezione del personale, sono stati aboliti — quasi per tutti — i giudizi di qualificazione e si è sostituito al sistema delle promozioni, basato sulle due forme del concorso interno per esami e del merito comparativo (quest'ultimo, che era anche il più comune, troppo rigido nella sua struttura per adeguarsi alle situazioni, assai diverse da qualifica a qualifica, da prendere in esame), un sistema di passaggio alle categorie superiori basato sugli *accertamenti professionali*.

Questi accertamenti sono uno strumento estremamente duttile; infatti, nella quasi totalità dei casi la legge non ne stabilisce la forma. Spetterà al Ministro, con proprio decreto, fissare la forma di accertamento più idonea per verificare, profilo per profilo, le qualità professionali dei concorrenti.

Affinché sul posto di lavoro tutto ciò non si riduca ad una semplice sostituzione di etichette, è necessario che si addivenga ad una nuova organizzazione del lavoro che tenga adeguatamente conto delle qualità professionali del singolo operatore. La nuova organizzazione del lavoro è auspicabile anche sotto l'aspetto sociale, per la sua potenziale capacità di produrre effetti positivi sul servizio reso dai ferrovieri alla collettività. Né va ignorato l'ulteriore riflesso che la nuova organizzazione del lavoro può produrre sulla gerarchia esistente, trasformandola in modo radicale. Tale trasformazione, che è superficiale ed imprudente far discendere automaticamente dall'abolizione delle qualifiche, diviene necessaria una volta che si sia addivenuti ad una nuova organizzazione del lavoro.

Ad una logica se non proprio contrastante certo non omogenea, addebitabile probabilmente allo sfalsamento cronologico dei momenti nei quali sono nate le idee guida che poi si sono aggregate nella legge, risponde l'introduzione della *carriera-economica*. Essa tende a realizzare un sensibile incremento dello stipendio in virtù del solo trascorrere del tempo. Pertanto, per ogni categoria nella quale sono raggruppati i profili professionali, è prevista la misura iniziale dello stipendio ed otto successive classi biennali di stipendio, ognuna delle quali comporta un aumento costante pari all'8% della misura iniziale, nonché successivi aumenti periodici biennali in numero illimitato, ognuno dei quali comporta un aumento costante pari al 2,50% dell'ultima classe di stipendio.

Ciò significa che, senza passaggi a categorie superiori e quindi senza sottoporsi ad accertamenti professionali, il dipendente in 16 anni consegue un aumento di stipendio del 64% rispetto alla misura iniziale.

I nuovi stipendi, che assorbono l'indennità pensionabile e le 45mila lire mensili concesse tra il 1976 ed il 1977 sotto forma di anticipazioni, sono suscettibili di aumenti periodici convenzionali del 2,50% ai fini dell'applicazione delle leggi vigenti che prevedono l'attribuzione di aumenti periodici di stipendio per situazioni particolari (nascita figli, benefici combattentistici, ex sottufficiali transitati nell'impiego civile).

Può essere interessante ricordare che la carriera economica non è una novità assoluta. Essa fu già adottata per la pubblica amministrazione nel 1919, suscitando critiche e consensi. Non vista di buon occhio dal regime fascista che si stava instaurando in quegli anni, fu abolita nel 1923.

L'esigenza di una carriera economica fu rilevata in sede sindacale sin dal 1970, in occasione delle trattative per il cosiddetto "riassetto", che introdusse invece un sistema diametralmente opposto, frantumando le carriere e creando assurde differenze nel trattamento economico fisso. Nel 1976 la carriera economica è stata istituita per il personale degli enti pubblici di cui alla legge 70 del 1975.

Nel frattempo, però, la carriera economica, per la sua tendenza all'appiattimento delle retribuzioni e per la sua modesta carica in-

IL NUOVO CONTRATTO

centivante ad impegnarsi per ottenere il passaggio a categorie superiori, ha perduto, anche presso le Organizzazioni sindacali, gran parte del credito di cui godeva.

Come correttivo del nuovo sistema retributivo di competenze fisse basato sulla carriera economica è stato istituito perciò il premio di produzione (legge 1° agosto 1978, n. 448) ed è stata prevista, contestualmente alle altre norme sul rinnovo contrattuale, una revisione del premio industriale, con uno stanziamento aggiuntivo annuo di 23 miliardi e mezzo, revisione che dovrebbe servire a rendere il premio stesso più funzionale ai fini di una adeguata rimunerazione delle mansioni più gravose.

Ancora a proposito del trattamento economico si fa rilevare l'importante innovazione riguardante le classi di stipendio e gli aumenti periodici, che verranno conferiti non più con il farraginoso meccanismo che li riportava tutti al 1° gennaio o al 1° luglio a seconda del periodo dell'anno in cui cadevano, ma con decorrenza dal primo giorno del mese nel corso del quale cadono. Né infine vanno trascurate le semplificazioni introdotte in materia di attribuzione dello stipendio nei casi di passaggio di categoria e di vincita di concorso.

Un'altra idea guida che ha ispirato il legislatore è stata il *decentramento*.

E' questa una parola un po' logora, spesso usata in dichiarazioni ufficiali ed in leggi programmatiche, ma raramente attuata. Essa corrispondé però all'esigenza sindacale di avvicinare il più possibile al lavoratore la fonte di alcuni atti che lo riguardano direttamente, ed alla rinnovata volontà aziendale di far funzionare gli organi periferici al massimo delle loro capacità. Si decentrano perciò, almeno entro certi limiti, concorsi ed assunzioni; si affida alle Sedi compartimentali di appartenenza la compilazione e la conservazione dello stato matricolare; si prevede di devolvere ai Capi degli uffici personale compartimentali la competenza a liquidare il trattamento normale di quiescenza diretto e di riversibilità nei casi di morte in servizio, nonché di provvedere sulle domande di computo, di riunione e di ricongiungimento dei servizi e dei periodi utili a pensione.

Non mancano, infine, nella legge 42, norme di *contenuto sociale*. Particolarmente significativa è quella che prevede la possibilità di assumere il coniuge o un figlio maggiorenne dei dipendenti deceduti per cause direttamente connesse con il servizio ferroviario.

Onde evitare la perdita ai fini pensionistici dei periodi di servizio resi tra il conseguimento dell'ultima classe di stipendio o dell'ultimo aumento periodico ed il momento del collegamento in quiescenza, è stato disposto che l'importo della pensione deve essere calcolato sull' ultimo stipendio integralmente percepito, maggiorato di tante quote della differenza fra lo stipendio che si conseguirebbe maturando la successiva classe di stipendio o il successivo aumento periodico e lo stipendio in godimento, per quanti sono i mesi di servizio trascorsi dal conseguimento dell'ultimo stipendio. Altre disposizioni riguardano poi l'inquadramento a ruolo degli incaricati, la computabilità ai fini pensionistici dei periodi resi in qualità di cottimista ovvero alle dipendenze di imprese appaltatrici di forniture di mano d'opera all'Azienda ed a "La Provvida", l'ammissione di categorie di dipendenti che si trovano in particolari situazioni di disagio a fruire delle mense aziendali a prezzo politico, la concessione dei benefici previsti dall'art. 26 della legge 775/1970 anche per i servizi di ruolo, e l'attribuzione del trattamento economico fisso sin dal primo giorno di utilizzazione in funzioni superiori.

La riforma dell'Azienda

Queste sono, sia pure esposte in modo necessariamente sommario, le caratteristiche essenziali della legge 42. Essa però non rivela a pieno il suo significato se non la si pone in relazione con il momento particolarmente importante che sta vivendo l'Azienda ferroviaria. Le innovazioni di carattere normativo introdotte dalla legge sembrerebbero semplici razionalizzazioni del sistema se non le si vedesse anche nella prospettiva della riforma dell'Azienda. Ciò che già ora differenzia il trattamento dei ferrovieri da quello degli altri statali è l'avvio di un processo al centro del quale c'è l'atipicità della nostra categoria sia sotto l'aspetto funzionale che professionale.

La riforma dell'Azienda è stata oggetto, nei mesi scorsi, di discussioni e di proposte sia in campo sindacale che politico. Anche l'opinione pubblica e la stampa si sono interessate al problema. Poi, la conclusione delle trattative per il rinnovo contrattuale e lo scioglimento anticipato delle Camere hanno indotto ad accantonare, almeno temporaneamente, la questione. Ma presto il tema della riforma tornerà di attualità.

Le opinioni circa il modo in cui si deve realizzare la riforma dell' Azienda non sono concordi. C'è chi antepone a tutto l'esigenza di dare ad essa una natura profondamente diversa, e c'è chi si preoccupa in primo luogo di darle una diversa organizzazione onde metterla in condizione di operare in modo più funzionale. E' in ogni modo prevedibile che nel futuro si realizzerà un progressivo sganciamento dell'Azienda dal resto del pubblico impiego ed un suo avvicinamento al settore dei trasporti, ad essa omogeneo. Chi avrà voce in capitolo nel determinare le caratteristiche della riforma dovrà comunque ricordare che le aspettative dei ferrovieri e degli utenti della rotaia, che attendono da essa risultati concreti, non debbono andare deluse.

Nel momento in cui scriviamo non è possibile prevedere quali saranno i punti di riferimento obbligati di qualsiasi progetto rivolto verso il futuro. E' probabile che la crisi energetica metta ancora più in evidenza l'importanza dei mezzi di

trasporto collettivi e in primo luogo della ferrovia.
Secondo quanto era emerso nello scorcio della passata legislatura, due punti di riferimento fondamentali (che è ancora presto per dire se verranno confermati nella legislatura appena iniziata) erano il programma triennale, che avrebbe dovuto vincolare le azioni di politica economica, e la legge quadro per la contrattazione nel pubblico impiego.

Produttività e costo del lavoro

Secondo diversi commentatori, la discriminante politica fondamentale posta dal programma sarebbe dovuta essere la questione del costo del lavoro: « la politica salariale non deve comportare nel triennio aumenti del costo del lavoro per ora lavorata in termini reali in un contesto non inflazionistico ». Il che starebbe a significare che per il periodo in questione dovrebbe operare esclusivamente la scala mobile, senza alcuna possibilità di aumento degli stipendi. Le organizzazioni sindacali ed alcune forze politiche respinsero subito questa formulazione, dichiarandola inaccettabile. Altri invece la approvarono incondizionatamente, ed alcuni, infine, cercarono, all'interno del piano, appigli che consentissero diverse interpretazioni della volontà degli estensori del piano, facendo leva sulle ambiguità che esso presenta. Infatti, in altre parti del programma si parla, più correttamente, di dinamica del costo del lavoro per unità di prodotto e, più esplicitamente, di accordi che facciano aumentare la produttività creando spazi che possono essere usati per una crescita non inflazionistica dei salari reali. Si tratta, comunque, di un documento dichiaratamente aperto a contributi critici ed a modifiche sostanziali, per cui, se anche sarà riproposto, nulla può dirsi che sia acquisito e nulla può dirsi che sia definitivamente pregiudicato.
Quanto poi al disegno di legge quadro varato dal Governo, osserviamo come sia quanto mai opportuno che si apprestino norme tendenti a porre un po' d'ordine nella scandalosa giungla delle retribuzioni e dei trattamenti giuridici dei dipendenti pubblici. Tali norme però non devono avere smagliature che consentono ai più fortunati, o ai più furbi, di sottrarsi alla disciplina stessa. E sotto questo aspetto il disegno di legge non era esente da pecche.
In questo quadro generale, fatto per lo più di attese e di incertezze, dovrà avviarsi la riforma dell' Azienda. E se l'auspichiamo non è per spirito corporativo, ma perché non ci siamo rassegnati a svolgere nella società un ruolo parassitario e subalterno.

FERNANDO BILANCIA

Alcuni chiarimenti sul nuovo contratto

« MI RIVOLGO a "Voci della Rotaia" per esprimere sinceri complimenti per l'articolo apparso su "Voci" del mese di marzo a pagina 7 "Il nuovo contratto" che conferma quanto siete sensibili ai problemi umani dei ferrovieri ».
Così comincia la lettera il Capo Tecnico Giorgio Coati e noi la prendiamo come spunto per riprendere il discorso sullo stesso argomento.
Intanto grazie per i "sinceri complimenti" che ci rivolge. Noi di "Voci", come dicemmo allora, abbiamo tentato di anticipare i tempi dando una nostra interpretazione ai contenuti della legge sul nuovo contratto dei ferrovieri ed abbiamo visto giusto. Dove la cosa ci era sembrata dubbia, lo è risultata anche per la Commissione Azienda-Sindacati che ha posto agli organi competenti precisi quesiti che peraltro, nel momento in cui scriviamo, non ci risulta che abbiano avuto risposta.
Ci riferiamo soprattutto ai "livelli" o categorie, per sapere se sono applicabili o meno agli ex-combattenti che in luogo degli scatti biennali volessero optare (art. 3 della legge 336) per la qualifica superiore. Si tratta di sapere, in definitiva, se il livello 5°, per esempio, può essere considerato "qualifica superiore" del livello 4° e quindi applicato ai beneficiari della legge 336 oppure non è applicabile, perché conseguibile non più per merito comparativo ma per concorso interno sia pure sotto forma di accertamento professionale.
Dicemmo, allora, anche della necessità di chiarimenti per l'applicazione dell'articolo 22 relativo alla assunzione nell'Azienda ferroviaria del coniuge, o di un figlio dei deceduti per cause dirette di servizio qualora questi volessero rinunciare a favore di altro congiunto.
E' venuta la risposta.
Dice che le domande di assunzione debbono essere prodotte in carta da bollo e debbono recare l'autenticazione della firma. Devono essere inoltrate agli Uffici Personale Compartimentali nella cui giurisdizione prestava servizio il dipendente deceduto.
Le domande debbono contenere le generalità complete del richiedente (che non deve avere superato 50 anni di età), quelle del deceduto, il rapporto di parentela intercorrente, le circostanze, la data dell'avvenuto decesso e l'eventuale sede di lavoro cui il richiedente stesso desideri essere assegnato.
E' stato precisato, inoltre, che qualora il coniuge superstite del ferroviere deceduto per cause dirette di servizio non intenda avvalersi della facoltà di assunzione deve produrre apposita dichiarazione di rinuncia da allegare alla domanda prodotta dall'avente diritto subentrante.
Analoga domanda di rinuncia deve essere prodotta dal figlio o da altri figli del deceduto qualora la domanda di assunzione sia prodotta da altro figlio di minore età.
Alla domanda stessa va, naturalmente, allegata una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante la composizione della famiglia.
Il Capo Tecnico Giorgio Coati delle Officine G.R. di Verona, proseguendo nella sua lettera dice che non ritiene giusto quanto da noi affermato che il doppio inquadramento economico sia realizzato soltanto a favore di coloro che avrebbero maturato una ulteriore classe di stipendio, o un normale aumento periodico, entro il 30 giugno 1979 in quanto, secondo lui, anche coloro che lo avrebbero maturato il 1° luglio 1979, o due giorni dopo, o due mesi dopo, o due anni dopo risulteranno danneggiati.
Come sempre, anche qui le impressioni, o interpretazioni, possono essere diverse, ma è doveroso dire che nessuno avrebbe avuto diritto ad un secondo inquadramento economico essendo, il nuovo contratto, entrato giuridicamente in vigore per tutti il 1.7.1977.
Soltanto in via transitoria, facendo quindi eccezione alla regola, viene fatto un doppio inquadramento a coloro che avrebbero maturato lo scatto biennale nel periodo tra il 1.7.1977 ed il 30.6.1979 perché lo avrebbero perduto veramente in attesa dell'inquadramento nella seconda classe di stipendio che avverrà indistintamente per tutti i ferrovieri in servizio il 1.7.1979. Tutti gli altri, infatti, citati nell'esempio del Capo Tecnico Coati, lo avranno quando lo avrebbero dovuto avere se coincide con il 1.7.1979 o addirittura in anticipo rispetto alla data di prevista scadenza... un mese, due mesi, due anni dopo secondo il suo esempio.
Lo scatto dell'8% sullo stipendio iniziale, per intenderci, non è uno scatto biennale di stipendio ma una nuova classe di stipendio in sostituzione di quelle che il nostro lettore, sempre seguendo il suo esempio, avrebbe maturato dopo un anno, due o più anni, ecc. Anche qui, come in tutte le cose di questo mondo può capitare che, trovandosi in una posizione anziché in un'altra ci si potrà venire a trovare in una condizione più favorevole di un altro ma la soluzione trovata per questo particolare problema, oltre che chiara, ci sembra anche equa, soprattutto quando si consideri che uno dei principi informatori della nuova riorganizzazione delle carriere e degli stipendi era che nessuno avrebbe dovuto realizzare ingiustificati guadagni per il solo effetto della operazione inquadramento.
Il Gestore di 1. classe Vitantonio Ragano addetto ad una fermata di gruppo A, lamenta di essere inquadrato alla terza categoria mentre un altro Gestore suo pari qualifica, in servizio in una fermata di gruppo B, quindi meno importante, viene inquadrato alla 4. categoria se di questa fermata di gruppo B è titolare.
E' vero. Mentre il nostro Gestore di 1. classe verrà inquadrato nel profilo di Assistente di Stazione (3. categoria, o livello, o "fascia" come dice lui) l'altro, il titolare, sarà inquadrato alla 4. Categoria come Gestore di 1. classe ruolo ad esaurimento (r.e.).
Vogliamo fargli notare, però, che è un vantaggio più apparente che reale e limitato nel tempo in quanto lui, Assistente di Stazione, con 3 anni di anzianità farà l'accertamento professionale per Capo Stazione o Capo Gestione (4. categoria) esattamente come il suo collega il quale, se non vorrà restare nella posizione di r.e. dovrà fare il medesimo "accertamento professionale". Ed ancora non è detto che per esaurire nel più breve tempo gli r.e. l'accertamento professionale non sia reso obbligatorio.
Altri ferrovieri ex Coadiutori, Incaricati ed Assuntori ci domandano quanti anni di servizio hanno maturato ai fini della pensione.
Nessuno lo sa meglio di loro; noi per lo meno non possiamo saperlo se non ci dicono, come non ci dicono, quando hanno iniziato a lavorare nelle F.S.
Per aiutarli possiamo dire che oltre agli anni di servizio maturati come ferrovieri di ruolo, sono utili per la pensione, e per la buonuscita, anche tutti gli anni di servizio fatti nella posizione di ex Assuntore — dopo l'entrata in vigore della legge 1236 (febbraio 1959) e prima per un periodo massimo di 20 anni, fino cioè al febbraio 1939. Per il periodo di servizio fatto nella posizione di ex Coadiutore e Incaricato invece, se già non l'hanno fatto, è necessario produrre apposita domanda di riscatto.
Dovrà essere allegato alla domanda, oltre allo stato delle presenze (P. 294) il libretto personale INPS oppure una dichiarazione rilasciata dall'INPS dalla quale emergano i reali contributi versati nonché una dichiarazione "attestato di servizio" rilasciata dall'Ufficio Compartimentale di appartenenza.
Tutti gli anni di servizio da ferroviere, da ex Assuntore, nonché quello da ex Coadiutore e ex Incaricato, se riscattati come abbiamo detto, sommati, danno risposta alla domanda che ci è stata rivolta.
Per completare l'informativa sul contratto diciamo che sono attualmente all'esame della Commissione Azienda-Sindacati i "profili professionali" ed i compiti assegnati ad ognuno di essi.

E. Z.

Inchiesta

Continua la nostra inchiesta sul grave fenomeno dei ritardi. Un articolo sulla applicazione degli elaboratori elettronici al controllo della circolazione e un'analisi della situazione ritardi nei Compartimenti di Firenze e Roma

L'ELABORATORE: UNA TECNICA PER SNELLIRE E SEMPLIFICARE

di ANTONIO LAGANA'

L'INTRODUZIONE nell'esercizio ferroviario delle moderne metodologie che si avvalgono degli Elaboratori Elettronici, è un processo inarrestabile che ha avuto inizio nel 1972, con il varo del Piano Quinquennale per l'Elaborazione Elettronica, prolungato successivamente fino al giugno del prossimo anno 1980.

Se poi volgiamo lo sguardo attorno ci accorgiamo che l'elaboratore elettronico è entrato di diritto nella Pubblica Amministrazione, nell'industria, nelle Banche, nel Trasporto pubblico e privato, e quasi ogni giorno veniamo a conoscenza delle prestazioni sempre più sofisticate che esso ci può fornire: aumenti della velocità di elaborazione, capacità sempre maggiori di immagazzinamento delle informazioni con più ridotte dimensioni delle macchine, costi minori per l'espandersi delle aree di mercato.

Certamente sono moltissimi e com-

QUANDO IL TRENO RITARDA-2

plessi i problemi creati da questo strumento dei nostri tempi, ma non è questa la sede per trattarli, anche se molto, in proposito, si potrebbe scrivere.

Presso le Ferrovie dello Stato, con i fondi stanziati dal sopracitato Piano Quinquennale, sono state introdotte nel tradizionale tessuto produttivo molte significative nuove procedure svolte, per la gran parte, con gli elaboratori del C.E.U. (Centro Elettronico Unificato) di Roma Prenestina e quello del C.E.D. (Centro Elettronico Direzionale) presso la Direzione Generale di piazza della Croce Rossa. Altri elaboratori di varie dimensioni sono stati installati o lo saranno in altre Sedi compartimentali.

L'obiettivo che si vuole perseguire con l'ausilio dell'elaboratore è di snellire e semplificare le attuali procedure di lavoro, ridurre drasticamente i tempi per la circolazione delle informazioni, permettere all'uomo di assumere decisioni più incisive offrendogli il risultato di calcoli e valutazioni più o meno complessi.

Tra le principali applicazioni dell'Informatica nelle F.S. più strettamente legate all'esercizio ferroviario e quindi alla circolazione dei treni, ricordiamo la Teleprenotazione Posti o Controllo Domanda Viaggiatori (C.D.V.), il Controllo Centralizzato Rotabili (C.C.R.), il Controllo Centralizzato Linee (C.C.L.) in esperimento sulle tratte Roma-Formia e Bologna-Parma, la Formazione degli Orari. Altre applicazioni allo studio sono il Controllo della Circolazione nel Nodo di Genova, la gestione del Nodo di Milano e del costruendo nuovo Apparato Centrale (A.C.E.I.) della stazione di Milano Centrale, il Sistema di "supervisione" del traffico che si avvale degli impianti del collegamento terra-treno e fornisce al Dirigente Centrale una serie di "informazioni arricchite" attraverso la linea di contatto.

L'elettronica, poi, si sta "insinuando" con più difficoltà forse, ma più solidamente, grazie alla pressione delle maggiori e più qualificate ditte costruttrici, nella progettazione e realizzazione dei moderni Apparati di Sicurezza, oggi dominio assoluto del relé elettromeccanico. Di questa realtà sono esempio le moderne tastiere numeriche di dimensioni ridottissime — già previste per il nuovo ACEI di Milano C.le e per altri nuovi apparati centrali come quello della stazione di Modena — che sostituiranno i più ingombranti banchi di comando a pulsanti; oppure i quadri luminosi relativi alle stazioni telecomandate del costruendo D.C.O. del Nodo di Genova e del futuro C.T.C. della Direttissima Roma-Firenze, quadri visibili su schermi video elettronici. Certamente questo ingente impiego di risorse di mezzi e uomini che lavorano nel settore dell'Informatica deve dare una contropartita in termini di miglioramento dei livelli e della qualità del servizio, oltre che rappresentare il necessario rinnovamento dei fattori produttivi che ogni sana Azienda industriale deve pianificare e realizzare.

Analizziamo i ritardi

Addentriamoci nell'esame dell'importante fattore dell'esercizio qual è la regolarità della marcia dei treni e cerchiamo di individuare come e con quali di questi moderni mezzi si possano ottenere risultati positivi.

Durante questa rapida analisi occorrerà usare molta cautela in considerazione di un dato di fatto: oggi l'impiego dell'elaboratore dà eccellenti risultati nelle applicazioni a sistemi di grandi dimensioni in cui la sua funzione prevalente è la raccolta e l'immagazzinamento dati, con rapido accesso.

Laddove si tratta di prendere decisioni automatiche elaborando i numerosi dati ricevuti, i risultati pratici sono meno evidenti: le carenze, in tali casi, non sono certo da attribuire all'elaboratore che non fa altro che eseguire in tempi ridottissimi le istruzioni ricevute, ma allo stato in cui si trova oggi la Ricerca Applicata che nella quasi totalità delle aziende industriali, come anche nelle F.S., è poco o per niente curata.

Infatti le decisioni automatiche possono essere realizzate anzitutto con la chiara visione degli obiettivi da raggiungere; con l'utilizzo di appropriati algoritmi applicati a modelli che riproducono con la voluta approssimazione il sistema reale allo studio; e soprattutto con la conoscenza specifica e l'esperienza dei problemi trattati.

L'analisi che ci proponiamo non può prescindere da un esame quantitativo delle cause dei ritardi per poter valutare in quale misura e quali sistemi oggi in esercizio od allo studio possono operare nel senso di ridurli.

Faremo riferimento al recente "Rapporto sull'andamento treni-viaggiatori" per l'anno 1978 elaborato dall'Ufficio Movimento di Milano.

La tabella su riportata ci mostra l'incidenza delle varie cause sul fenomeno dei ritardi.

Le cause più rilevanti sono quelle che vanno sotto le voci: "segnale", "rallentamenti", "interruzioni accidentali", "coincidenze" e "servizio viaggiatori".

Sotto la voce "segnale" — la causa di gran lunga più rilevante — vengono in pratica raccolte una serie di altre cause che val la pena descrivere riportando integralmente le parole del citato Rapporto:

"... a) — soggezioni di marcia. Per chiarire il concetto si prospettano tre esempi tipici:

— in un periodo di punta, con circolazione molto intensa, un certo treno matura un ritardo non rilevante per una causa qualsiasi. I treni seguenti, almeno fino a quando il distanziamento resta "stretto", maturano analogo ritardo che viene registrato nella voce "segnale";

— un treno a lungo percorso in ritardo si inserisce in una fase di circolazione caratterizzata dalla presenza di numerosi convogli pendolari: per l'inopportunità di fare precedenze, il convoglio stesso matura ulteriori ritardi che vengono registrati nella voce "segnale";

— per evitare l'abbandono da parte del pdm, la marcia di un treno merci in forte ritardo viene "forzata" dando soggezioni ad alcuni convogli viaggiatori: i ritardi di questi ultimi vengono registrati nella voce "segnale";

b) — mancata conoscenza, da parte del Capotreno, della causa effettiva del ritardo. Il caso è più

RITARDI E CAUSE PER I TRENI A LUNGO PERCORSO
(ANNO 1978)

	Ritardo medio	Incidenza percentuale	Graduatoria d'importanza
Movimento:			
coincidenze	32"	4.26	4
manovre	14"	1.86	8
servizio viaggiatori	31".5	4.19	5
segnale	5'50"	46.60	1
carico e scarico	6".7	0.89	11
incroci e precedenze	8".7	1.16	9
riduzione di velocità	4".8	0.64	15
Trazione:			
attesa locomotiva	4"	0.53	18
lenta corsa	4".3	0.57	16
guasto locomotive	5".8	0.77	13
guasto veicoli	5"	0.66	14
Lavori:			
rallentamenti	2'26"	19.43	2
interruzioni programmate	7".5	1.00	10
I.E.:			
guasti apparati	25".4	3.38	6
interruzioni programmate	6".5	0.86	12
Diversi:			
servizio Dogana, PS, Poste	4".2	0.56	17
interruzioni accidentali	1'07"	8.92	3
cause extraferroviarie	25"	3.32	7
proteste pendolari	3"	0.40	19
Totale	12'31".4	100.00	

Tabella ricavata dal "Rapporto sull'andamento treni viaggiatori" 1978 del Compartimento di Milano.

QUANDO IL TRENO RITARDA-2

frequente per i treni a lungo percorso, con poche fermate nelle stazioni intermedie;
c) — indebita registrazione da parte del Capotreno. Vi è una tendenza a semplificare le registrazioni "concentrando" i piccoli ritardi maturati lungo tutto il percorso nelle soste più prossime alla stazione terminale...".
La voce "coincidenze" poi non fa che riflettere il malessere creato dalle rimanenti cause.

Le moderne metodologie

Notevoli riduzioni agli effetti delle interferenze di circolazione possono ottenersi con il Controllo Circolazione Linee (C.C.L.) e da tutti quei Sistemi, come i più recenti esempi di C.T.C., che danno al Dirigente Centrale la possibilità di seguire in tempo reale la marcia effettiva dei treni circolanti nel tratto controllato, attraverso l'osservazione di uno schermo video o di un quadro luminoso. In particolare, nei sistemi di C.C.L. oggi in esperimento, l'elaboratore fornisce anche "previsioni" sulla marcia dei treni e consigli circa le decisioni da prendere in base ad una logica predeterminata: per esempio, la decisione più appropriata è quella che in un determinato intervallo di tempo fa sì che sia minima la somma dei maggiori ritardi derivanti ai treni controllati dalla risoluzione dei conflitti di circolazione (incroci o precedenze).
Ma già il fatto di poter conoscere con esattezza la posizione dei treni (ed in alcuni casi ancora allo studio anche la velocità) può consentire scelte immediate che arrecano sensibili benefici alla circolazione.
Ad esempio, un treno merci può essere mandato avanti ad un importante treno a lungo percorso se si può sapere con certezza che il primo non danneggerà la marcia del secondo, mentre con informazioni più carenti quali quelle date da Dirigenti Movimento locali con il telefono selettivo DC, tale scelta potrebbe non essere fatta. Il ripetersi di scelte di tal genere, alla lunga, non può che influire in senso positivo oltre che sulla voce "incroci e precedenze" anche sulle altre cause poiché non v'è dubbio che fra di esse — almeno quelle ascrivibili al Movimento — vi sia una stretta interdipendenza dovuta alla tipicità della circolazione su rotaia.
Appare evidente che una corretta ed accorta progettazione dell'orario ferroviario può ridurre, a monte, le occasioni di ritardi e fra questi anche quelli causati dalle "interruzioni programmate" conto I.E. o Lavori.
Oggi è in corso di realizzazione il progetto di "Formazione degli orari dei treni a mezzo elaboratore elettronico".
Presso la Rete F.S. si sono avviati in tal senso due distinti esperimenti, uno rivolto alla elaborazione vera e propria degli orari, l'altro ai problemi di stampa ed immagazzinamento dei dati; tuttavia essi sono stati considerati insieme nell'analisi economica fatta e che ha mostrato, sia dal lato semplicemente finanziario che da quello dei benefici ottenuti, la possibilità di ottenere notevoli vantaggi dalle moderne metodologie.

Elaborazione degli orari

Il raggiungimento dell'obiettivo dell'esperimento che consisteva nella formazione dell'orario di una linea a doppio binario (Roma-Formia) e di una linea a semplice binario (Roma-Pescara) mediante elaboratore è stato condizionato a quattro fasi successive:
1ª fase — tracciamento del grafico orario sulla base di tutti i dati dei fascicoli orario;
2ª fase — ricostruzione del precedente grafico partendo dai seguenti dati:
numero del treno; peso del treno; tipo materiale: ordinario o leggero; tipo locomotiva; frenatura: speciale o normale (art. 81 P.G. O.S.); velocità; ora di partenza dalla stazione origine oppure ora di arrivo o partenza in una stazione intermedia oppure ora di arrivo nella stazione termine di corsa; stazioni di fermata e relativo tempo di sosta; allungamenti di percorrenza.
In tale fase non venivano risolti i punti di eventuale conflitto.
3ª fase — risoluzione di eventuali conflitti nel rispetto di vincoli assegnati a priori;
4ª fase — formazione automatica di un apposito archivio orario di base idoneo sia per la stampa dei fascicoli orario e di altre pubblicazioni, sia per altre possibili applicazioni quali ad es. la formazione dei turni delle locomotive e del personale viaggiante ed altre.

UNA LETTERA DI CIRO ANGRISANI, CONSIGLIERE D'AMMINISTRAZIONE

Mancanza di professionalità? Non scherziamo

Egregio Sig. Direttore,

l'inchiesta riportata su "Voci della Rotaia" (n. 4/1979), dal titolo "Quando il treno ritarda", rappresenta indubbiamente una delle pubblicazioni culturali ferroviarie più utili e interessanti, diffusa dal periodico aziendale. Tuttavia, alle giuste affermazioni del Direttore del Servizio Movimento, Ing. Piciocchi, secondo cui "i ferrovieri, salvo casi isolati, svolgono il loro lavoro con competenza, zelo ed elevato senso del dovere", segue una dichiarazione del sig. Pierino Vaccaroli, Capo Reparto 31 E T.E. di Gallarate, che individua nella mancanza di professionalità del personale di macchina una delle cause più frequenti di ritardo ai treni.

Ha dichiarato, infatti, il Vaccaroli: "Una delle cause più frequenti di ritardo dei treni è il guasto ad un motore di un locomotore sotto tensione: il danno provoca, per l'incidenza di una sottostazione elettrica, la disalimentazione di una intera tratta. Se da parte del personale di macchina ci fosse una certa professionalità, ciò consentirebbe l'immediata individuazione del guasto ad un apparato del mezzo di trazione... Mi domando perché a bordo dei locomotori non vengano installate apparecchiature che segnalino i guasti del motore".

Sempre in merito alla scarsa o nulla professionalità del personale di macchina, si pronuncia il sig. Alfredo Forti, titolare del Deposito Locomotive di Milano C/le: "Manca la specializzazione dell'uomo sul mezzo... Uno dei nostri difetti base sta nel fatto che un macchinista oggi — fa — un merci e domani gli — capita — un rapido".

Fa eco a questa dichiarazione, sebbene in riferimento alle difficoltà derivanti dai pronti interventi per avarie su mezzi di trazione di diversi tipi, anche un macchinista, Ermes Moia, del Deposito Locomotive di Milano S. Rocco. Infine il sig. Partemio Balboni, Capo Reparto MU 22 — Andamento treni — di Torino convalida questi orientamenti valutativi coi seguenti dati, riferentisi alle cause di ritardo nell'anno 1978: richiesta di locomotive di riserva, 445 casi; guasti al blocco, 372; ritardati "assumo servizio" del personale dei P.L. e delle fermate, 364; guasti alle carrozze, 242; ai P.L., 210; alle rotaie, 52; ecc.

In realtà, tutte queste affermazioni non rispondono a verità; e con ciò non si intende minimamente infirmare la buona fede e l'onorabilità degli intervistati. Che i guasti ai motori dei mezzi di trazione "sotto tensione" non rappresentino affatto una delle cause più frequenti di ritardo ai treni (ma come fanno a bruciarsi i motori senza stare "sotto tensione"?), è dimostrato da un documento-studio ufficiale, prodotto dalla Direzione Generale F.S. (A.G.6.0/709 dell'11-11-75) e discusso nel Consiglio di Amm/ne F.S. nell'Adunanza n. 26 del 20-11-75; come pure la "evenienza" per un macchinista di — fare — oggi un merci e domani un rapido, ovvero il fatto di guidare mezzi di trazione di vari tipi e le richieste di locomotive di riserva, non rappresentano frequenti cause di ritardo ai treni, come invece si vuol fare apparire.

Lo studio aziendale, che comprende due periodi campione, riporta 15 cause di ritardo treni col rispettivo numero di casi avvenuti. L'ordine è il seguente: rallentamenti per lavori, 12.364 casi; attesa treni per segnali, 7066; servizio viaggiatori, 3.927; incroci e precedenze, 1.423; guasti ai segnali, al blocco elettrico, ai P.L. ed agli A.C. stazione, 741; coincidenze, 689; interruzioni accidentali e cause di forza maggiore, 376. Le cause di ritardo di circolazione per conto Trazione si collocano all'undicesimo posto con 358 casi, mentre quelle imputabili a guasti, sempre per conto Trazione, al tredicesimo, con 214 casi, cioè al terz'ultimo posto.

Come si evince, le accuse sono infondate e gratuite.

Per il Capo Reparto Vaccaroli la professionalità (che a suo dire il personale di macchina non possiede nemmeno in minima parte) consentirebbe l'immediata individuazione di un guasto ad un locomotore "sotto tensione" e, conseguentemente, il rapido intervento per ovviare alla anormalità. Possibile che questi non sappia che tutti i mezzi di trazione sono dotati di apparecchiature più o meno sofisticate, che intervengono, di regola, automaticamente in caso di "massa ai motori", con indicazione visiva dell'avaria, per la cui esclusione necessita una manovra di pochi secondi, in modo estremamente facile, semplice ed elementare?

Tanti censori del lavoro altrui, se viaggiassero un po' sui mezzi di trazione, si renderebbero conto personalmente a quanti guasti ed avarie ovvia la capacità professionale del personale di macchina per il buon andamento del servizio, ma ovviamente esistono ancora mentalità che si ritengono uniche depositarie del sapere assoluto, per cui è meglio lasciarle al loro destino.

La verità è diversa ed è stata egregiamente espressa dal citato ing. Piciocchi e ribadita, giorni or sono, dallo stesso Direttore Generale delle F.S. alla stampa.

Ciro ANGRISANI
(Macchinista Napoli Campi Flegrei)

Stampa degli orari ed immagazzinamento dati

Tali attività prevedono il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
— formazione di un archivio elettronico dei dati orari aggiornabile tramite terminali video installati nei vari Uffici Compartimentali e presso la Sede Centrale;
— produzione di un nastro magnetico contenente tali dati orario opportunamente integrati con comandi tipografici ed atto ad alimentare apparecchiature di fotocomposizione;
— inserimento del nastro in apparecchiature di fotocomposizione per la produzione di matrici su pellicola e la successiva stampa in offset dei fascicoli orario e di altri documenti.
Descriviamo infine le possibilità offerte dall'ormai noto Sistema di Controllo Circolazione Rotabili (C.C.R.) del quale sono già in esercizio le prime quattro delle sette fasi previste per la sua completa realizzazione.
La sesta fase, oggi allo studio entrerà in esercizio entro il prossimo anno e prevede il Controllo della Circolazione dei treni.
Tale controllo si esplicherà in tempo reale e sarà prevalentemente rivolto ad una migliore e più razionale utilizzazione delle risorse. Inoltre, se è vero, come è vero, che una puntuale rilevazione ed analisi delle cause è necessaria per eliminarle o, quanto meno, ridurne gli effetti, il C.C.R. che "memorizzerà" tutti i dati sulla circolazione dei treni, fornendo una massa rilevante di dati statistici organizzati nel modo più appropriato ed in brevi intervalli di tempo, sarà senz'altro uno strumento completo ed insostituibile anche in questo delicato settore.

ANTONIO LAGANA'

Per chi vuole approfondire

Per quelli che volessero approfondire in particolare l'argomento delle moderne tecnologie si raccomandano le letture seguenti.
Sui sistemi di Controllo e Regolazione della circolazione:
Ciancio S.: « Nuove tecniche d'Esercizio nelle Ferrovie dello Stato » - Ediz. Servizio Movimento, Roma 1978 dalla Tecnica Professionale, Ediz. C.I.F.I. Roma.
Finzi V.: « La gestione del traffico ferroviario con i moderni sistemi di automazione » n. 1 - gennaio 1979 - La Tecnica Professionale, CIFI, Roma.
Laganà A.: « La regolazione automatica della marcia dei treni » n. 3 - marzo 1979 - La Tecnica Professionale, CIFI, Roma.
Augelli R.-Cirillo B.-Marchi G.: « Dirigenza Centrale e Controllo Circolare » n. 5 - maggio 1979 - La Tecnica Professionale, CIFI, Roma.
« Sulla formazione degli orari con l'elaboratore e sul C.C.R. » rimandiamo al sopracitato volume del compianto Ing. Salvatore Ciancio, Dirigente Superiore delle F.S.

LA SITUAZIONE NEI COMPARTIMENTI

Inchiesta a cura di ANTONIO D'ANDREA e TOMMASO DRESDA

Firenze

Capo Stazione Sovrintendente Walter Foglia, Titolare di Santa Maria Novella di Firenze

Il fenomeno del ritardo dei treni non è caratteristico dei tempi più recenti: esso è sempre esistito, data la particolare natura del servizio che svolgiamo. Ciò che è cambiato, e decisamente in peggio, è l'entità del fenomeno stesso che, negli ultimi tempi, è andata progressivamente aggravandosi. Prima, in un tempo che possiamo fissare fino a circa una decina di anni fa, la situazione era pressocché sotto controllo: la maggior parte dei ritardi, peraltro non eccessivi, era giustificabile e giustificata, e quando i ritardi stessi giustificati non erano, o meglio, quando erano giustificati da negligenza o inosservanze da parte del personale, portavano all'adozione di opportuni provvedimenti nei confronti del personale responsabile. Ora, dicevo, la situazione si è fatta più grave: è aumentato il numero dei treni che procedono in ritardo, è aumentata la misura del ritardo. Prima, dieci minuti di ritardo preoccupavano fino alle più alte vette della gerarchia ferroviaria e perfino politica; oggi, preoccupano solo lo sfortunato viaggiatore. Se ciò non è sempre vero, lo è però nella maggior parte dei casi.

Il ferroviere addetto alla circolazione dei treni, secondo me, prima era assillato dal problema dell'osservanza dell'orario di marcia del treno: questo non solo doveva procedere, ma procedere in orario il più perfetto possibile. Il timore di pagare le conseguenze, ma ancor più la coscienza di dover operare in una certa maniera, facevano sì che effettivamente ci si comportasse perché determinate cose che potevano costituire intralcio al regolare viaggio non accadessero. E quando l'"inghippo" spuntava, ma veniva superato dall'affannoso darsi da fare, si tirava un profondo sospiro di soddisfazione, sì, di liberazione, sì, ma anche di orgoglio per il proprio operato: orgoglio che oggi, purtroppo, specie in alcune giovani leve, non c'è più.
Sarei ingiusto, però, se io pensassi che è tutto qui: la colpa non è solo dell'elemento umano. Continui lavori di rammodernamento, di manutenzione, di riparazione; strutture che risalgono a decine d'anni or sono; materiale vecchissimo; aumento del numero dei viaggiatori; aumento del numero dei treni; apparecchiature sofisticate ma fragili e richiedenti personale altamente specializzato per le riparazioni; orari al limite delle possibilità: ecco le tante cause dei ritardi.

A proposito di strutture, prendiamo Santa Maria Novella. Una vecchia stazione di testa, con tutti i difetti propri di tali impianti. Pochi binari per ricevere, licenziare e manovrare centinaia di treni al giorno. Dei già pochi binari, uno solo (il n. 11) idoneo a contenere convogli abbastanza lunghi; impossibilità assoluta ad acquisire nuovi spazi sia in lunghezza che in ampiezza; ristrettezze che impediscono perfino elementari movimenti di braccia e di gambe: basta un nonnulla, in simili condizioni, per generare un ritardo che poi provoca l'effetto "valanga" a tutti noto.
Cosa si può fare? Molto e poco! Poco in alcuni campi, molto in altri. Poco nei confronti di alcune strutture esistenti, salvo a volerle buttare in aria e rifarle daccapo, molto nei confronti di alcune strutture esistenti, salvo a volerle buttare in aria e rifarle daccapo, nel rinnovamento di materiale fisso e rotabile; molto in una maggiore educazione dei viaggiatori; molto in una maggiore sensibilizzazione del personale ferroviario. Essenzialmente in questo campo, molto si può — anzi si deve — fare perché, ripeto, è da noi, da tutti noi ferrovieri che dipende la possibilità di eliminare questa bruttura dei ritardi.

Così come in Italia si è raggiunto quasi l'impossibile in tema di sicurezza dell'esercizio, altret-

QUANDO IL TRENO RITARDA-2

tanto si può fare per quanto riguarda la sua regolarità.

Capo Stazione Sovrintendente Sergio Santunione, Titolare di Aulla.

L'impianto che dirigo è situato sulla Parma-La Spezia C/le e da esso si diparte la linea per Lucca. Ad Aulla ci troviamo quindi di fronte ad una situazione tipica, ma, ovviamente, non unica: una linea secondaria, anche se non poco importante, che confluisce in una importante linea trasversale. Ai nostri occhi risaltano perciò abbastanza nettamente i motivi per i quali possono verificarsi ritardi. Sulla Lucca-Aulla i treni, anche se da un capolinea partono in perfetto orario, procedono e giungono all'altro capolinea sempre in ritardo, magari non eccessivo, ma pur sempre in ritardo: il fenomeno è tipico di tali linee. A binario unico, esercitate a Dirigente Unico, problema principale: gli incroci. La nostra, ad esempio: eccessiva lunghezza del percorso (km 90), alto numero di fermate (27), la stessa lentezza di percorrenza dei convogli, tutti a trazione non elettrica, non consentono quasi mai il rispetto degl'incroci: di qui l'enorme difficoltà in cui si dibatte il Dirigente Unico il quale è sempre costretto o a rispettare l'incrocio dove previsto, ritardando il treno pur in orario, o a spostarlo, quando e dove possibile, con notevole perturbazione sulla marcia. Poiché sulla linea circolano una trentina di treni al giorno e ognuno di essi, per l'intera tratta, impiega circa due ore e trenta, è facilmente arguibile come un sia pur modesto ritardo di uno solo, si ripercuote sul traffico dell'intera giornata.

Il ritardo con cui giungono ad Aulla i treni provenienti da Lucca è una delle cause, poi, per cui qui maturano ritardo quei treni, in entrambi i sensi sulla Parma-La Spezia, che vi hanno coincidenza. Ecco perché alcuni treni su quest'ultima linea procedono sempre in ritardo. Altri, non legati alla circolazione sulla Garfagnana, procedono abbastanza bene, oppure il ritardo si presenta come sporadico e, per lo più, per motivi che rientrano nella normale casistica.

Quali questi motivi? Secondo me i più disparati, i quali poi, se si assommano tra di loro, creano situazioni veramente tragiche come quella vissuta da tutti noi qualche mese fa quando fummo oggetto di una violentissima contestazione, anche con vie di fatto, da parte di esagitati viaggiatori. Vetustà dei mezi e quindi frequentissimi guasti, lentezza nelle riparazioni d'officina, lavori all'armamento con conseguenti rallentamenti, vertiginoso aumento del numero dei viaggiatori (si pensi che ogni mattina sull'espresso 670 Livorno-Milano salgono circa 400 viaggiatori dopo che ne è sceso un numero parimenti abbastanza alto e tutto ciò dovrebbe avvenire nel minuto di sosta che il treno ha), e, infine, perché no?, scarsa partecipazione e diligenza di alcuni ferrovieri.

Come eliminare simili inconvenienti? Secondo me con la buona volontà, a tutti i livelli, da parte di tutti. Buona volontà che certamente porterebbe alla risoluzione se non di tutti, almeno della maggior parte dei gravi problemi che ci affliggono.

Capo Personale Viaggiante Superiore Vittorio Pratesi, Capo Personale Viaggiante Giuseppe Bellanca, Capotreno Alfonso Melani, del Deposito Personale Viaggiante di Pistoia.

Sono tutti e tre d'accordo — e non potrebbe essere diversamente — sul fatto che il ritardo con cui viaggiano ormai quasi tutti i treni, sia quelli a breve che a lungo percorso, ha raggiunto proporzioni macroscopiche. E se è vero che sulle tratte brevi i treni locali contengono entro limiti giocoforza accettabili a non molti minuti il proprio ritardo, è altrettanto vero che sui lunghi percorsi tali limiti raggiungono punte insopportabili.

Sono pure d'accordo sulla diversità dei motivi che causano il ritardo, sia al primo che al secondo tipo di convoglio, pur esistendone alcuni in comune: ci sono più treni, è indubbio, perché ci sono più viaggiatori, destinati peraltro ad aumentare a mano a ma-

Qualche suggerimento

dell'Ing. Ferdinando Salvatori, Direttore Compartimentale di Firenze

Ho seguito con interesse la serie di interviste che è stata iniziata con l'articolo dal titolo battagliero "Ritardo dei treni: le F.S. passano al contrattacco", iniziativa molto valida ed opportuna, visto che le inchieste condotte dalle varie Redazioni compartimentali hanno creato una utile campagna di sensibilizzazione sul problema del miglioramento dell'andamento treni, realizzata con l'assunzione di informazioni di prima mano dagli "addetti ai lavori".

Forse la maggioranza dei ferrovieri avrà trovato ovvio e scontato gran parte di quanto è stato detto e scritto in quanto rispecchia purtroppo un quadro ormai usuale e che ha creato una certa assuefazione; ciononostante non possiamo certo rassegnarci ad un servizio offerto che, se è molto efficiente in termini di sicurezza, è tutt'altro che invidiabile dal punto di vista della regolarità.

Abbiamo letto, come era da aspettarci, moltissime valutazioni sulle varie cause dei ritardi, nonché motivate ed opportune critiche dirette in tutte le direzioni; anche le proposte costruttive sono numerose. Per iniziare subito da queste ultime, forse sarebbe di notevole interesse insistere su una precisa individuazione della graduatoria delle cause che determinano il maggior numero di minuti di ritardo nella marcia dei treni, graduatoria che dovrebbe peraltro addebitare tali ritardi, non, come comunemente viene fatto, anche alle cause riflesse (rispetto di coincidenze, spostamenti di incrocio, attesa via libera ecc.) ma ai motivi che hanno effettivamente originato le perturbazioni. L'indagine non è facile ma, ove è stata fatta, ha dato luogo a interessantissime considerazioni.

E' chiaro che una volta a conoscenza delle principali cause perturbatrici è più facile muoversi per interventi più proficui.

Tali interventi potranno scarsamente influire su disservizi purtroppo non eliminabili in quanto dovuti a cause di forza maggiore (telefonate anonime, occupazione di binari, gesti suicidi, atti di teppismo), ma potranno almeno ridurre i motivi di ritardo che, specialmente nelle linee ad intenso traffico, ove i treni si susseguono a distanza di blocco ed in quelle a semplice binario, sono sempre suscettibili di provocare una generale perturbazione della circolazione.

Dando per scontati gli interventi che l'Azienda ha previsto a medio termine con i provvedimenti del Programma Integrativo e suscettibile di alleviare l'attuale situazione di insufficienza ed obsolescenza degli impianti e mezzi, ci si può chiedere quali potrebbero essere i suggerimenti per interventi a breve termine per un rapido miglioramento della situazione. Eccone allora alcuni.

La ricerca di un idoneo compromesso per i perditempi concessi per rallentamenti per l'esecuzione dei lavori è senz'altro utile per contemperare la necessaria rapidità con cui gli interventi devono essere portati a termine e le soggezioni arrecate alla marcia dei treni.

La riduzione al minimo indispensabile del numero dei servizi diretti viaggiatori, molti dei quali favoriscono soltanto pochissimi utenti e sono invece causa di notevoli ripercussioni, anche in altri Compartimenti, di inconvenienti precedenti.

Il miglioramento della affidabilità di tutti gli impianti, delle apparecchiature di segnalamento e blocco, dei P.L., dei mezzi di trazione ecc., da ottenersi sia al momento della scelta dei materiali da impiegare, sia nella esecuzione della manutenzione.

Sopratutto la solerzia e la fattiva collaborazione di tutto il personale (a titolo di esempio si citano le operazioni del servizio viaggiatori per il rispetto dei tempi di sosta nelle stazioni, la pronta manovra degli apparati di sicurezza, la eliminazione di errori e false manovre degli istrumenti di blocco, il recupero ove possibile dei ritardi da parte del personale di macchina).

Certo in prospettiva dovrebbe prevedersi, oltre ad una maggiore affidabilità delle apparecchiature e dei mezzi anche una idonea semplificazione nella normativa regolamentare, portandovi più ordine e logica.

Circa l'aspetto del servizio offerto all'utenza, e non valga a tal proposito consolarsi con la considerazione che anche nel campo di altri mezzi di trasporto la situazione non è rosea, basterà ripetere l'importanza che una tempestiva ed esauriente informazione al pubblico delle cause dei ritardi può avere per far sì che tali ritardi siano resi più sopportabili e per render noto quando non sono imputabili all'Azienda.

A sinistra, Giuseppe Bellanca, Capo Personale Viaggiante, Vittorio Pratesi, Capo Personale Viaggiante Sup., e Alfonso Melani, Capotreno, del D.P.V. di Pistoia. A destra, Walter Foglia, Capo Stazione Titolare di Firenze S. Maria Novella. Sotto, Demetrio Russo, Capo Deposito 1° Aggiunto di Livorno Smistamento

no che la crisi dell'auto si aggrava; forse — anzi certamente — questo i "pezzi grossi" non se lo aspettavano e nessuno aveva provveduto a rinnovare strutture e materiali. Quello che si sta oggi facendo per rinnovare è a sua volta causa di ritardi: lavori, rallentamenti, interruzioni. A proposito di materiali: ci sono treni che potrebbero viaggiare a velocità maggiori se non si fosse costretti a formarli con vecchie vetture che possono marciare a velocità limitate. Le linee sono sature, i treni si susseguono, uno dietro l'altro, spesso "a distanza di blocco" e basta niente per inceppare tutto. I raddoppi e i quadruplicamenti? con la lentezza con cui si realizzano!!

Alcuni grandi treni a lungo percorso, anche internazionali, viaggiano con ritardo sistematico. Se non è possibile eliminare il ritardo, perché non si "allunga" l'orario, prendendo atto della realtà e adeguandosi ad essa?

Tutte le grandi città italiane, e non sono poche, hanno più di una stazione. Perché non si riesce a vincere certe resistenze, che hanno ragion d'essere per lo più per questioni di prestigio, e si utilizzano a pieno dividendo opportunamente il traffico locale da quello a carattere nazionale e liberando così le stazioni principali, quasi sempre "di testa", dall'affollamento che le strozza?

E il ritardo delle merci? Nessuno ne parla. Come mai non ci si accorge che certi sistemi e certe "convenzioni" — che puzzano di qualcosa — non funzionano come si dice che dovrebbero funzionare?

Il personale? Ci vuol tanto a capire che il personale non è più quello di una volta? E' venuta meno la serietà; sta sempre più mancando il senso di responsabilità; manca la preparazione professionale. In ferrovia uno dei migliori investimenti è certo quello impegnato in scuole professionali: scuole che oltre ad insegnare il mestiere, valgano a formare una mentalità e realizzino una presa di coscienza opportuna; scuole coraggiosamente impostate su metodi completamente diversi da quelli attuali.

Un'idea, ad esempio, era quella di stabilire l'organico del personale basandosi sul fabbisogno estivo; nel periodo invernale, con necessità ridotte, turnificare un giorno per settimana come di effettivo servizio facendo frequentare una scuola professionale: ciò per tutta una vita ferroviaria. La maggiore professionalità del ferroviere avrebbe senz'altro ripagato qualsiasi spesa.

Capo Deposito Superiore Demetrio Russo, 1° Aggiunto del Deposito Locomotive di Livorno.

Se vogliamo affrontare con una certa serietà il discorso sul ritardo dei treni, non si può che cominciare dalle "merci"; settore che, anche se il rumore che se ne fa intorno non è come quello che si fa per i "viaggiatori", è ormai vicino alla tragedia. Vediamo un po', anche se questo non è il solo motivo del ritardo ma certo ne è uno dei maggiori responsabili: gli scali merci sono ormai insufficienti, sia come numero che come dimensioni; scali come Villa San Giovanni o Messina (cito questi come punti nevralgici importantissimi per i traffici Sicilia-Nord Italia ed Europa, pensiamo alle campagne agrumarie) non ce la fanno più a ricevere i convogli. Questi molte volte vengono abbandonati per supero d'orario e in tal modo accade spesso che per lungo tempo rimangono bloccate, quindi inutilizzate, numerose locomotive. Il che, a sua volta, impedisce la veloce formazione di altri convogli... e le merci continuano a giacere.

Per i treni viaggiatori questo non accade, quindi le motivazioni dei ritardi vanno ricercate altrove.

E' mio personale convincimento che "la trazione" sia la meno responsabile del malanno che ci affligge: quando lo è (guasto alle macchine, alle vetture, ai carri, manchevolezze da parte del personale) il motivo è subito ben individuato; non v'è dubbio che, per cause obbiettive, i maggiori ritardi sono imputabili a cause di "movimento" intendendo per questo tutto ciò che è connesso strettamente al muoversi del treno; quindi incroci, precedenze, segnali, affluenza viaggiatori e così via. A monte, poi, di questi motivi, quelli inerenti alla situazione generale dell'Azienda e che è inutile stare a ripetere.

Per quanto riguarda il personale, intendo quello della trazione, debbo forse lamentare una non sempre completa padronanza dei mezzi da parte dei guidatori a causa delle continue innovazioni che vi vengono apportate e che spesso può essere causa della mancata adozione di opportune iniziative volte a limitare, se non ad eliminare, il fenomeno dei ritardi.

ANTONIO D'ANDREA

Roma

L'inchiesta condotta da « VOCI » sul grave fenomeno dei ritardi dei treni, non poteva trascurare certamente il Compartimento di Roma che per la sua posizione geografica assume un aspetto di primo piano nelle comunicazioni ferroviarie della nostra rete. Qual è la situazione nel Compartimento?

Per dare una risposta il più vicino possibile alla realtà siamo andati alla ricerca di personaggi, di opinioni e di retroscena che possano aiutare ad inquadrare meglio il problema.

La domanda: « Perché i treni non arrivano e molto spesso non partono in orario? », ha trovato un ventaglio di risposte e di interpretazioni.

Ecco il parere di Maurizio Brinci, Capo Treno del Dep. P.V. di Roma Termini, in servizio da 10 anni:

« Quando si parla di ritardo dei treni è necessario innanzi tutto distinguere i treni pendolari da quelli a lungo percorso. I ritardi dei locali, infatti, sono di entità del tutto trascurabile, salvo casi veramente eccezionali, rappresentati da improvvisi ed imprevedibili fatti.

Più consistenti e, per motivi vari, sono invece i ritardi dei treni a lungo percorso. Accade molto spesso che un locomotore debba chiedere riserva e che prima di poter ripartire occorrano non meno di 40', con conseguenze facilmente immaginabili per i treni che seguono.

Si può quindi senz'altro affermare che la situazione dei mezzi di trazione non è proprio quella ideale e che per determinati treni vengono utilizzati locomotori e carrozze non rispondenti alle caratteristiche delle linee e questo indipendentemente dalla volontà dei Dirigenti della Trazione che utilizzano al meglio lo scadente e scarso materiale a loro disposizione.

Vi è poi l'affluenza dei viaggiatori che in alcune stazioni assume aspetti convulsi, ove spesso e volentieri non si riesce neanche a chiudere le porte. Questo oltre a comportare una maggior sosta del treno, implica anche una più vasta responsabilità civile e penale del personale di scorta, costretto ad una sorveglianza più gravosa».

Al parere di Brinci, aggiungiamo quello di Tommaso Di Rollo, Titolare del Deposito P.V. di Ro-

QUANDO IL TRENO RITARDA-2

ma T.ni, ferroviere da 35 anni: « I ritardi dei treni sono dovuti in parte agli imprevisti, che per la verità capitano piuttosto di rado, ed in parte alla qualità del materiale impiegato che è alquanto antiquato.
Qualche incidenza può averla anche la nota carenza di personale (su una pianta organica di 535 agenti, questo Deposito ne ha 126 in meno!), per cui a volte si può verificare che una squadra di scorta, ritardando il treno su cui viaggia debba presentarsi in ritardo al treno del turno successivo.
Tra gli inconvenienti di maggior frequenza si debbono segnalare i casi di viaggiatori che per aver commesso una irregolarità di viaggio debbano essere consegnati all'autorità di Polizia. Si verificano allora ritardi notevoli per la non sempre sollecita collaborazione della Polfer stessa e del personale del Movimento ».
Ci trasferiamo alla Cabina Apparati Centrali Elettrici di Roma T/ni, cuore della stazione più importante della Capitale, una decina di Capi Stazione distribuiti su tre turni di 8 ore, 440 treni viaggiatori giornalieri tra l'arrivo e la partenza, 80 tradotte per il Parco Prenestino, 60 fra locomotive isolate, treni merci e treni materiale. Tanta preparazione professionale e anni di esperienza alle spalle. Ritmo di lavoro al limite della tollerabilità.
Ascoltiamo i Capi Stazione Arturo Martini e Livio Marzocchini che concordano nell'analisi dei ritardi:
« La causa principale dei ritardi è dovuta al sovraccarico delle sezioni di linea. Circolano troppi treni rispetto alla capacità ricettiva degli impianti e, quasi tutti sulle stesse linee, per cui è sufficiente che vi sia anche un piccolo inconveniente per intasare le linee.
Se tutto va bene, tutto funziona bene, ma gli inconvenienti sono dietro l'angolo. Se non sono gli scambi a non funzionare a dovere, sono i rallentamenti o interruzioni per ristrutturazione e ammodernamento delle linee o la caduta della rete aerea o il ritardo nel carico o scarico dei colli ».
A Francesco Foti, Capo del Reparto Movimento di Roma T/ni, 41 anni di esperienza ferroviaria dietro di sé, Titolare dell'Impianto dal '65 ed a Enzo Gasparotto, Aggiunto del Titolare, con 22 anni di servizio, 4 dei quali sulle linee della Calabria e 10 alla Cabina A.C.E., chiediamo di fare un quadro della situazione secondo la loro prospettiva.
Fra le cause sistematiche dei ritardi, essi indicano:
« — l'insufficienza dei parchi per il ricovero del materiale;
— l'eccessivo concentramento dei treni in alcune ore della giornata;
— l'inadeguatezza degli impianti, superati dai tempi e dalle esigenze sempre più crescenti (vedi marciapiedi, binari, tronchini, ecc.);
— la carenza, rispetto alle necessità programmate, di materiale rotabile, che crea notevoli problemi per la composizione dei treni in tempo utile;
— una certa insofferenza ed una scarsa collaborazione da parte dei viaggiatori che il più delle volte guardano più alle proprie personali esigenze, che a quelle di carattere generale;
— la maggiore osservanza da parte dell'Azienda e delle Ditte Appaltatrici nell'applicazione delle norme antinfortunistiche;
— il veloce ricambio di generazione degli ultimi anni, che con i pensionamenti anticipati ha impedito la completa maturazione dei giovani. Non vi è sempre stato, infatti, l'accoppiamento anziano-giovane nei posti-chiave sia a livello di Dirigente che a quello di altre qualifiche;
— i turni molto stretti del personale di macchina e viaggiante, per cui il ritardo di un treno viene a scaricarsi su quello corrispondente;
— la scarsità, infine, di incentivi nel personale che non essendo sollecitato a sufficienza crea un certo disinteresse nell'occupazione di posti impegnativi e di responsabilità e, in alcuni casi di vera disaffezione al lavoro ».
Completiamo il quadro con alcune considerazioni di Luigi Muratti, Segretario Particolare Tecnico del nostro Direttore Compartimentale, in ferrovia dal '43, con esperienze di Dirigente di Movimento maturate in diversi impianti della rete. Attualmente ha il compito di curare e seguire il settore dei treni viaggiatori.

« Confrontando i dati dei nostri ritardi con quelli di altri Compartimenti, Roma è al 9. posto nei ritardi di questo tipo. Questi ritardi, dai dati obiettivi in nostro possesso, sono dovuti più che altro ai lavori di ristrutturazione e ammodernamento delle nostre linee.
Attualmente tutte le nostre linee sono sotto revisione per la eliminazione di passaggi a livello, per la costruzione di cavalcavia o per la revisione periodica degli impianti, della linea aerea, dei binari o per il rifacimento delle massicciate.
I ritardi, dunque, sono anche programmati.
In tutti questi casi il ritardo viene provocato dal treno nel percorrere il binario illegale.
Molti ritardi sono da imputare anche ai frequenti guasti dei mezzi di trazione e dei mezzi leggeri, alle disfunzioni dei treni-navetta a piano rialzato per la mancata chiusura delle porte.
Vi è poi una deficienza del parco-carrozze nel Compartimento e qualche ritardo può essere causato anche dalla categoria dei veicoli che non consente le velocità programmate.
Anche il guasto-blocco, soprattutto sulla Chiusi e sulla Formia contribuisce a volte a sconvolgere la circolazione.
Per il prossimo futuro molti di questi inconvenienti dovrebbero essere eliminati con la banalizzazione dei binari, che consiste nel far percorrere sia il binario legale che quello illegale con i dispositivi di sicurezza.
Le linee saranno attrezzate con segnali regolari e munite di blocco nei due sensi di marcia, eliminando, quindi, la distinzione di binario illegale e riducendo al minimo tutti quei rallentamenti che sono la causa principale dei ritardi.
Una parola per attenuare i ritardi la spenderei nel sensibilizzare il personale di scorta, soprattutto nei tempi attuali in cui per molti treni la partenza viene data dal Capotreno, se è vero che dai rapporti sui ritardi dei treni risulta spesso la scarsa puntualità nel presentarsi al treno ».

TOMMASO DRESDA

I RITARDI IN CIFRE
(Compartimento di Roma)

Da	15' a 30'	il 9,40% dei treni
»	30' a 60'	il 3,50% dei treni
Oltre i	60'	l' 1,30% dei treni

TRENI GIUNTI IN RITARDO
(APRILE '79)

4.840	treni	da	1'	fino a	5'
1.704	»	»	5'	» »	15'
706	»	»	15'	» »	30'
280	»	»	30'	» »	60'
103	»	oltre i	60'		

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Prenotazione obbligatoria per le auto verso la Sardegna

Anche quest'anno è necessaria la prenotazione per poter trasportare le automobili sulle navi traghetto FS che collegano il Continente con la Sardegna. La disposizione resterà in vigore per il periodo estivo caratterizzato da più intenso traffico, e più precisamente dal 20 luglio al 10 agosto per i collegamenti da Civitavecchia a Golfo Aranci e dal 15 agosto al 10 settembre per il tragitto inverso. Le prenotazioni possono essere richieste alle stazioni e agenzie abilitate, a decorrere da due mesi prima della data della partenza.

Anche se regolamentato dalle prenotazioni obbligatorie, l'afflusso delle auto all'imbarco per la Sardegna è sempre molto alto. Un'eloquente immagine della rampa di Civitavecchia.

Un prontuario per i servizi internazionali

In concomitanza con l'attivazione dell'orario estivo, è stato distribuito al personale di scorta, agli Uffici Informazioni, ai Centri Compartimentali Comitive, ad alcune Agenzie e ad altri Uffici che svolgono attività di informazione al pubblico, oltre che alle ferrovie estere interessate, la versione più recente del "Prontuario per l'informazione sui servizi internazionali". Il "Prontuario", realizzato per incarico del Direttore del Servizio Movimento da un gruppo di lavoro composto da Controllori Viaggianti e Capitreno, costituitosi presso il reparto Controlleria di Milano, già nella primavera del 1978, è articolato in due sezioni: la prima relativa ai servizi internazionali, uguale per tutti i Compartimenti, la seconda relativa ai servizi interni di interesse compartimentale. Con tale pubblicazione si è cercato, nei limiti del possibile, di realizzare uno strumento che faciliti il lavoro di tutti quegli agenti che operano a continuo contatto col pubblico italiano e straniero. Per il futuro si cercherà di migliorare quanto finora fatto, sulla base sia delle esperienze conseguite sia delle proposte e dei suggerimenti che perverranno.

A Orte un nuovo centro intermodale

Le province di Viterbo e di Terni sono attualmente impegnate nella realizzazione presso Orte di un centro intermodale destinato a riqualificare il servizio di trasporto merci. Si tratta di un grande deposito merci posto in una zona servita da linee ferroviarie (trasversale Roma-Ancona e perpendicolare Roma-Firenze) e da direttrici stradali (Autostrada del Sole, trasversale Civitavecchia-Terni-Rieti in costruzione) e posta a breve distanza da Roma e proprio al centro dell'Italia, senza dimenticare, infine, le prospettive di navigabilità del Tevere.

Il centro merci trova il suo principale mercato nel nucleo industriale umbro (Nera Montoro, Narni, Terni) e negli insediamenti industriali dell'alto Lazio (Civitavecchia, Viterbo, Civitacastellana). Riducendo i costi del trasporto e aumentando l'efficienza nel collocamento dei prodotti, il nuovo centro costituirà incentivo allo sviluppo economico e industriale e all'allargamento dei mercati. In questo quadro, un ruolo primario viene attribuito proprio alle FS, alle quali viene richiesto di organizzare regolari servizi di treni "bloccati" per le esigenze del centro merci. Tale servizio verrebbe a interessare un esteso territorio: ad ovest tutto il viterbese fino al porto di Civitavecchia, ad est il nucleo industriale del ternano, a sud fino a Roma, a nord un'ampia fascia della Toscana meridionale. Per il finanziamento di questa importante realizzazione si punta sulla partecipazione di capitale misto, pubblico e privato, con affidamento alla componente pubblica di un compito di indirizzo generale per il conseguimento di obiettivi di interesse collettivo.

Per la Paola-Cosenza un ripristino a breve termine

La linea ferroviaria Paola-Cosenza, dichiarata inagibile lo scorso 2 maggio per una frana di grosse dimensioni che aveva ostruito totalmente la galleria Sant'Angelo nel comune di Falconara Albanese, sarà ripristinata nel giro di quattro mesi.

Tale decisione è stata presa nel corso di una recente riunione svoltasi presso la stazione di Paola fra la direzione compartimentale aziendale e i sindacati unitari del compartimento di Reggio Calabria e delle federazioni provinciali di Paola e Cosenza.

Per la riattivazione del tratto interrotto si prevede una spesa di circa due miliardi di lire.

Nel corso dell'incontro è stato, inoltre, deciso di istituire, in attesa del definitivo ripristino, sei corse ferroviarie da Cosenza a San Fili e quattro da Paola a Falconara, e viceversa, oltre alle circa trenta corse giornaliere sostitutive di pullman che collegano Cosenza a Paola.

lettere a "voci"

segue da pag. 3

d'abiti con il Dirigente di Piazzale Marco Zelano, si è tutto recato al Fascio Arrivi, e con gli agenti di questo posto, ed il Dirigente del F.A. Calogero Callea hanno atteso che scendessi dalla cabina dove è ubicato l'ufficio del C.S. regolatore.

Sono rimasto molto commosso nel vedere quei volti stanchi e assonnati che anziché andare a casa, sono venuti a rendermi lieta l'ultima ora di lavoro. Con una calorosa stretta di mano e con le lacrime agli occhi, ad uno ad uno li ha salutati e ringraziati, ed a loro volta ho augurato un glorioso avvenire di buon servizio e tanta fortuna.

Forse una riconoscenza nei miei confronti di quando a volte ho avuto molta considerazione sullo stato di disagio in cui il personale tutto, ed in particolare quello di manovra, affrontava con difficoltà e in momenti molto difficili il lavoro (piazzale ingombro, spazi ristretti per comporre i treni, nebbia, intemperie, ecc. ecc.): ora il ringraziamento.

Risalito in cabina, ho aggiornato il grafico e fatto le ultime consegne, poi sono andato via con il più bel ricordo della mia vita.

Da queste colonne rivolgo un affettuoso saluto al Signor C.S. Titolare Fernando Cennamo, al C.S. 1. Agg. Francesco Bosco, ai colleghi e a tutto il personale.

A Lei Signor Direttore un grazie di cuore per l'ospitalità e tanti auguri di buon lavoro. Continuerò a seguire e a leggere il nostro giornale come ho fatto fino ad oggi, pur essendo uscito dalla scena. Grazie.

Capo Stazione Sovrintendente
Mario Amendola

Pubblichiamo volentieri questa bella e significativa lettera del collega Amendola. A lui e alle migliaia di agenti che di questi tempi hanno lasciato o stanno per lasciare il servizio, inviamo gli auguri più fervidi di "Voci". Noi ci auguriamo di poterli continuare ad avere tutti come nostri lettori; lettori che non devono considerarsi certo "usciti dalla scena", come dice il collega Amendola, ma seguitare a leggerci con interesse e a offrirci, quando è necessario, il loro consiglio e il loro giudizio.

Un ringraziamento che vale per tutti

Nonostante quella che segue non sia una lettera diretta al giornale, ma al Direttore del Servizio Commerciale, ci sembra importante sottoporla ai nostri lettori, poiché ne emerge un atteggiamento verso i ferrovieri e una valutazione del loro lavoro che tutti ci augureremmo fossero molto più diffusi. E' un ringraziamento per qualcosa che quotidianamente ciascun ferroviere fa, spesso, purtroppo, senza il meritato riconoscimento. Poche, significative parole, che vanno divise fra tutti.

Anche se con ritardo, riteniamo doveroso porgere il ringraziamento per l'utile omaggio dell'orario tascabile dei « Principali treni » viaggiatori. Riteniamo ancora di dover esprimere il nostro compiacimento per l'ottimo viaggio effettuato da Roma a Trieste in 2ª classe, con cuccetta. Personale gentile e attento nel dare ottimi consigli per non facilitare i furti in treno.

E' bello poter dire che c'è gente che lavora con amore.

Con stima

Nanda e Mario Caruso

Piccola storia del trasporto merci/3

I RACCORDI

VOLENDO condurre una disamina obiettiva e completa sulle possibili soluzioni a disposizione della ferrovia all'epoca in cui è apparso sulla scena il mezzo stradale, per contrastare la sua concorrenza, non si può fare a meno di aprire un discorso sui raccordi, parlare cioè di quei tronchi di binario che, diramandosi dalle stazioni, permettono ai carri di penetrare nel cuore degli stabilimenti industriali e commerciali per portarvi materie prime, semilavorati e merci in deposito e per asportare da essi i prodotti destinati ai mercati di consumo.

In tal modo i raccordi vengono ad essere il mezzo più naturale, e tutto ferroviario, per il trasporto delle merci da porta a porta.

Se i raccordi all'epoca cui ci riferiamo fossero stati realizzati in gran numero, se con essi si fosse potuta costituire una rete di punti ben distribuiti sulle varie linee ferroviarie e se il sistema fosse stato efficiente, si sarebbe avuta la possibilità di convogliare verso la ferrovia una buona parte delle merci che formavano e formano tutt'oggi oggetto di trasporto. Infatti, gli stabilimenti industriali e commerciali, nelle economie moderne a tipo industriale, rappresentano i plessi vitali del sistema economico. Se la situazione, a quell'epoca, fosse stata come quella sopra ipotizzata, il camion avrebbe avuto certamente un ingresso meno trionfalistico nel mondo del trasporto.

Una ipotesi del genere, purtroppo, non si è verificata. Cerchiamo di scoprirne i motivi, di vedere perché i raccordi non hanno assolto efficacemente al loro compito; di vedere se è stato fatto quello che si poteva fare o se si dovevano fare cose diverse. Non si intende fare qui un processo alla storia con il "senno del poi"; sarebbe ridicolo. Però, dall'analisi degli eventi passati, possono venire spunti di riflessione che giovano a far capire meglio le situazioni che stiamo attraversando oggi. Cominciamo con l'inquadrare innanzitutto la materia dei raccordi.

La prima e unica norma che tratta dei raccordi risale al lontano 1906: è l'art. 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, tramandato fino a noi intatto e, quindi, tuttora vigente. In meno di dieci righe è condensato in esso tutto ciò che riguarda i raccordi (davvero un po' troppo conciso il legislatore all'inizio del secolo!). Non ci vuole molto a intuire che tale norma oggi si rivela insufficiente, obsoleta e inadeguata ai compiti moderni della ferrovia; ma, se si analizzano bene gli eventi di quell'epoca ci si accorge che la stessa norma si poteva considerare superata anche all'inizio degli anni Trenta.

I ferrovieri nostri predecessori, per ragioni che oggi è difficile ricostruire, non hanno potuto, per motivi estranei alla ferrovia, o non hanno voluto intenzionalmente abbandonare tale norma. Fatto certo è che tale norma non fu ristrutturata per farne una nuova, più aderente agli eventi che si presentavano sulla scena economico-sociale e agli ulteriori che venivano preparandosi.

Tuttavia la ferrovia non rimase inerte; non mancò di accorgersi che i raccordi costituivano un valido mezzo da opporre alla concorrenza camionistica, almeno per ricondurla a giusti limiti. Ma, non avendo a disposizione una normativa di legge sui raccordi più snella, più moderna e soprattuto più lungimirante nei riflessi sulla economia in trasformazione, ritenendo, forse, la ferrovia che la norma già esistente fosse sufficiente a tutelare i propri interessi e dovendo rimanere quindi nell'ambito di essa, non rimaneva altra risorsa per rilanciare i raccordi che riordinare, perfezionare e raccogliere in unico testo tutta la materia che il legislatore nella famosa norma madre del 1906 aveva demandato al potere esecutivo, cioè all'allora Ministro dei Lavori Pubblici e, nel periodo in esame, al Ministro delle Comunicazioni.

All'inizio del 1933 la regolamentazione organica della complessa materia era cosa fatta. La pubblicazione del "Capitolato per l'impianto e l'esercizio dei binari di raccordo con stabilimenti commerciali, industriali e assimilati", avvenuto con decreto ministeriale n. 2077 del 21 marzo 1933, stava a testimoniare lo sforzo compiuto per facilitare all'interno e all'esterno delle ferrovie la comprensione della materia in questione, in modo che potesse essere divulgata, per invogliare alla costruzione di raccordi gli operatori economici, che in tale maniera sarebbero stati per il futuro maggiormente vincolati al mezzo ferroviario.

C'è da riconoscere che il Capitolato dei raccordi ha rappresentato nel tempo una sorta di monumento di scienza ferroviaria, anche esso intangibile come la norma madre; tant'è che esso è tuttora vigente, pur con varie modifiche e aggiunte, intervenute in epoche diverse, che non ne hanno però alterato affatto la struttura fondamentale. Con altrettanta sincerità occorre però riconoscere che, nonostante l'emanazione e la divulgazione del Capitolato, non si è riusciti a portare alla rotaia le correnti di traffico che le industrie in espansione facevano nascere.

L'industria mostrava ormai chiaramente di poter produrre mezzi stradali in discreto numero, abbassando, grazie alla produzione in serie, il prezzo del loro acquisto, tanto da renderlo accessibile a medie e piccole imprese che effettuavano il trasporto di merci non solo professionalmente per conto di terzi, ma anche per conto proprio.

Una riflessione di tal genere avrebbe indotto a pensare che il fronte sul quale si muoveva la concorrenza si dimostrava in realtà più vasto di quanto in precedenza si potesse immaginare. Accanto al vantaggio di fornire un servizio di trasporto da porta a porta, eliminando le operazioni di trasbordo intermedio fra la stazione e il domicilio dell'utente ed eliminando quindi anche una parte dei costi, il camion era in grado di abbassare anche lo stesso prezzo del trasporto fino ad allora praticato.

Di fronte a questa situazione, non esistendo ancora le tecniche del trasporto intermodale, una efficiente rete di raccordi rappresentava evidentemente l'unico sistema equivalente al sistema stradale. Se a quell'epoca si fosse potuto guardare dentro al futuro, ci si sarebbe accorti che sarebbe stato molto più conveniente, non solo per la ferrovia ma per la collettività tutta, incrementare il sistema dei raccordi, anche concedendo forti agevolazioni e addirittura finanziamenti per la costruzione di essi.

La ferrovia avrebbe dovuto tenere sempre la regia, non avrebbe dovuto abbandonare mai alla strada il ruolo principale nel settore trainante del trasporto merci. Ma per ottenere questo risultato, occorreva dedicarsi massicciamente ai raccordi, non solo con interventi tangibili in campo economico, ma prima ancora con prese di posizione ben chiare nell'assetto delle zone destinate ad espansioni industriali e, prima ancora, nell'assetto del territorio. Nell'approvazione dei Piani Regolatori Generali dei Comuni, le Ferrovie, non si sarebbero dovute limitare a tutelare soltanto il loro patrimonio e a far vincolare le aree private per i propri piani di sviluppo, ma avrebbero dovuto far prevedere obbligatoriamente in detti P.R.G. il tracciato delle linee di raccordo, istituendo il vincolo ferroviario sulle relative aree, ogni qualvolta fosse stata prevista una zona industriale, anche se i promotori non ritenevano di servirsi del mezzo ferroviario. Andando ancora oltre, non si sarebbe dovuto permettere che le industrie grandi e medie fossero disseminate in modo disordinato sull'intero territorio del Paese, ma si sarebbe dovuto costringere le industrie al concentramento territoriale e possibilmente in prossimità di linee ferroviarie o comunque facilmente collegabili alla ferrovia.

Il ruolo della ferrovia sarebbe do-

vuto andare ancora oltre; si sarebbe dovuto varare un programma di incentivazione di costruzione dei raccordi, prevedendo ogni forma di aiuto a favore delle ditte raccordate; dai suggerimenti tecnici sulla scelta della località più adatta per essere serviti meglio dalla ferrovia, all'assistenza completa nella progettazione e alla fornitura di tutti i materiali ferroviari necessari alla costruzione del raccordo; dall'impegno a fornire il servizio di manovre dietro compensi contenuti nei costi marginali, alle agevolazioni tariffarie per la spedizione di treni completi o di gruppi di carri. I vantaggi conseguibili nel tempo avrebbero compensato largamente sia la ferrovia che la collettività dei sacrifici economici sostenuti.

In particolare, si sarebbero salvaguardati molti valori ecologici su buona parte del territorio nazionale e si sarebbe potuto fare a meno di una rete eccessiva di autostrade; la crisi energetica non ci avrebbe trovati impreparati ad effettuare per ferrovia un efficiente trasporto merci in più elevata percentuale.

Ma per fare tutto questo ci sarebbe voluta una legge più moderna e diversa da quella concepita nel 1906. I tempi, purtroppo, all'inizio degli anni Trenta, non erano maturi per avere una visione globale del fenomeno; tale visione non si è avuta neanche nei decenni successivi; solo all'inizio degli anni Settanta in Italia si è cominciato a dibattere questo problema.

Pur non avendo portato avanti una politica di programmazione in favore dei raccordi e non avendo perseguito particolari intenti per la promozione di essi, tuttavia le cifre del traffico merci in provenienza e a destinazione dei raccordi testimoniano la grande importanza che essi hanno in seno al sistema ferroviario e all'apparato economico del Paese. Dall'Annuario Statistico F.S. del 1977 riportiamo i seguenti dati:

a) I raccordi in esercizio fra grandi e piccoli sono n. 1.587 allacciati alla rete F.S. e circa n. 200 allacciati alle ferrovie concesse.

b) Le merci caricate nei raccordi allacciati alle F.S. sono state tonn. 15.256.000 e quelle scaricate in detti raccordi sono state tonn. 17.223.000.

Queste cifre inducono a fare alcune riflessioni.

Poiché il traffico globale a carro completo sulla rete F.S. è stato nel 1977 di tonn. 49.670.000, se confrontiamo questo dato con il movimento fornito dai raccordi, constatiamo che essi hanno partecipato al traffico globale con il 31% circa, prendendo in esame il traffico in provenienza dai raccordi, e con il 35% circa, prendendo in esame il traffico ad essi diretto. Purtroppo non si dispone dei dati relativi al traffico che va da raccordo a raccordo, che sarebbe la notizia più significativa e confrontabile con il servizio da porta a porta sviluppato dalla strada.

In relazione ai dati sopra citati, il traffico medio per raccordo viene a risultare di circa 9.600 tonnellate l'anno, cioè meno di 500 carri l'anno per ogni raccordo e, quindi, meno di due carri al giorno per ciascuno di essi: un traffico veramente scarso.

Queste ultime medie non danno però la visione esatta del fenomeno; in realtà molti raccordi sono pressoché inattivi, per cui i dati di traffico sopra citati riguardano un ristretto numero di raccordi. Anche per i raccordi, cioè, è riscontrabile l'eccessiva dispersione di energie per fronteggiare traffici modesti, così come avviene per le stazioni. Sarebbe occorsa fin da principio, una politica di concentramento dei raccordi su un ristretto numero di stazioni, mediante binari di dorsale che avessero allacciato più raccordi ad uno stesso punto ferroviario. Ciò naturalmente sarebbe dovuto derivare dalla politica di raggruppamento delle industrie in poche zone preventivamente bene individuate; ma, come abbiamo visto, questo non si è verificato.

In tema di raccordi che le ditte titolari chiedono di mantenere in esercizio, pur avendo scarso o nullo traffico, vi è da osservare che non infrequentemente essi rappresentano per le ditte stesse una forma di posizione di privilegio, che consente loro di porre i trasportatori così detti "padroncini" di fronte all'alternativa di concedere sconti sulle tariffe da essi praticate o di perdere il trasporto a vantaggio delle ferrovie, dal momento che il raccordo dello stabilimento è agibile in qualsiasi momento. E' evidente che, in tali casi, i raccordi non solo forniscono traffico scarso e del tutto sporadico, con dispersione di mezzi e di personale da parte delle ferrovie, ma vengono ad assumere una configurazione sul mercato dei trasporti addirittura dannosa.

Bisogna, comunque, dire che le più recenti iniziative del Servizio Commerciale, tese alla concentrazione del traffico merci a carro in pochi punti di vendita e, in ogni caso, al recupero dei costi di esercizio, hanno trovato campo di applicazione anche nell'ambito dei raccordi. Infatti, nel decreto ministeriale n. 670 del 1° aprile 1978, che ha apportato delle modifiche al Capitolato dei raccordi, mentre a favore dei raccordi che assumono impegni di traffico e mantengono l'impegno sono previste agevolazioni di vario genere (fornitura di materiali d'armamento, esecuzione gratuita di lavori all'interno del recinto ferroviario, rimborso di spese in più rate annuali a basso tasso di interesse, ecc.), a carico dei raccordi che non arrivino a fornire una determinata quantità di traffico a carro, o non mantengono l'impegno assunto, sono previsti dei corrispettivi a compenso degli oneri derivanti all'Azienda F.S. dal loro mantenimento in esercizio. Ciò, ovviamente, tende ad eliminare anche l'inconveniente sopra lamentato di utilizzare il raccordo, in alcuni casi, per scopi non concordanti con l'interesse delle ferrovie.

Prima di chiudere l'argomento, preme accennare ad una funzione del tutto nuova e produttiva di favorevole sviluppi del traffico, che i raccordi hanno possibilità di assolvere. Si tratta dell'allacciamento ferroviario dei complessi commerciali di moderna concezione denominati "interporti". Essi sono il punto di arrivo e partenza, di smistamento, di stoccaggio e di transazioni finanziarie di grandi quantità di merci; essi possono costituire, pertanto, il punto di incontro fra la rotaia e il mezzo stradale, ai fini della integrazione dei due modi di trasporto, specialmente quando l'unità di carico (container, cassone mobile, semirimorchio, ecc.), che trasporta la merce, è già concepita per il trasporto itnermodale.

ALBERTO LENTINI

(continua - 3)

Un nome per la E 633

LA E 444, la "Tartaruga"; la E 656, il "Caimano"; e la E 633, come si chiamerà? Fra qualche mese sarà in circolazione sulla nostra rete il primo esemplare di questa nuova locomotiva realizzata per le FS.

Naturalmente, la cerimonia inaugurale sarà senz'altro più completa se potrà essere anche l'occasione per "battezzare" ufficialmente la nuova arrivata. Si tratta, quindi, di trovarle un nome. E anche in questo caso vogliamo confermare la tradizione secondo cui a trovare il nome delle locomotive della "scuderia" FS sono proprio i ferrovieri stessi, attraverso un concorso appositamente indetto da "Voci".

Così, in linea con quanto già è stato fatto per la E 444 e per la E 656, proponiamo ai nostri lettori un concorso per dare un nome alla nuova E 633, una locomotiva con una sua spiccata "personalità" che, in termini tecnici, è tratteggiata nella scheda pubblicata qui accanto.

La fantasia, ma anche la capacità di cogliere gli elementi essenziali della macchina che possono guidare nella scelta del nome ad essa più adeguato, sono qualità che ai ferrovieri certo non difettano, come abbiamo avuto modo di sperimentare più volte. Quindi, ci auguriamo che ancora una volta siano molti i lettori che aderiranno alla nuova inziativa di "Voci". Per partecipare al concorso è sufficiente riempire la scheda a lato e inviarla, completa dei dati richiesti, entro il 31 ottobre alla Redazione di « Voci della Rotaia ».

Un premio di L. 200.000 a chi suggerirà il nome da dare alla nuova locomotiva E 633, che sarà scelto da un'apposita giuria presieduta dal Direttore Generale. Nel caso che più lettori abbiano segnalato il nome prescelto si procederà ad estrarre a sorte il vincitore; agli altri verrà inviato un premio di consolazione.

Le proposte potranno essere formulate utilizzando la scheda pubblicata qui accanto (da applicare su cartolina postale o su cartoncino di uguale formato), oppure inviate per lettera ma con l'indicazione di tutti i dati richiesti. Le proposte dovranno essere inviate, ENTRO E NON OLTRE IL 31 OTTOBRE a "Voci della Rotaia" - Periodico Aziendale FS - Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato - Piazza della Croce Rossa, Roma.

La sua carta di identità

Lunghezza totale	m.	17,74
Larghezza	m.	3
Passo dei carrelli	m.	2,15
Diametro delle ruote a nuovo	m.	1,04
Numero dei motori		3
Tensione max funzionamento motori	V	2000
Corrente continuativa dei motori	A	750
Corrente oraria dei motori	A	850
Potenza continuativa al cerchione	kW	4200
Potenza oraria al cerchione	kW	4800
Velocità massima	km/h	130 o 160
Peso totale	t	102

Cognome e nome .....

Domicilio .....

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

Matricola ..... **N. Cod. Pers.** .....

Impianto di appartenenza .....

NOME PROPOSTO .....

dicono di noi

SULLA STAMPA

In attesa che venga ripresentato al nuovo Parlamento il provvedimento legislativo noto come "Piano Integrativo FS", che già aveva iniziato il suo iter nella precedente legislatura ed è poi decaduto per l'anticipato scioglimento delle Camere, molti quotidiani hanno pubblicato un inserto speciale dedicato ai trasporti per sviluppare i vari temi relativi a sistemi impegnati nel settore.

l'Unità

Le Ferrovie alla ricerca dei tanti decenni perduti... I piani di investimento degli ultimi anni hanno consentito solo di coprire gli arretrati di manutenzione senza riuscire a soddisfare il crescente livello della domanda di mercato... Se sarà approvato il cosiddetto Piano Integrativo, le FS avranno a disposizione fra l'80 e l'85 la cifra di 7.800 miliardi e cioè mediamente 1.300 miliardi all'anno. Oggi riescono a spenderne a fatica 400. Assegnare un nuovo e consistente finanziamento all'Azienda ferroviaria, senza metterla in condizione di utilizzarlo, dandole una nuova e più dinamica configurazione, significa vanificare nei fatti l'impegno preso sulla carta.

Avanti!

Che cosa fare per i trasporti. FS: anzitutto una riforma dell'Azienda. E' urgente l'approvazione della legge che stanzia 7.800 miliardi di lire per migliorare e potenziare la rete ferroviaria nel quinquennio 1979-84, corredandola con una normativa capace di aumentare la capacità di spesa annua dell'Azienda FS. Contemporaneamente va mutata anche la natura giuridica e imprenditoriale dell'Azienda, che deve divenire un ente pubblico economico; in stretta connessione occorre anche realizzare la trasformazione dell'INT.

CORRIERE DELLA SERA

E' evidente che assieme alla legge di erogazione dei mezzi finanziari sarà necessario portare a compimento l'auspicata riforma aziendale della quale tanto si parla, senza che nulla di concreto sia stato sinora fatto. Una legge che dia all'Azienda una effettiva autonomia e le conferisca al tempo stesso una capacità manageriale per fare di essa un organismo duttile e moderno in grado di progettare e di realizzare le opere che sono indispensabili per dare finalmente al Paese un sistema ferroviario razionale ed efficiente sia nel settore del trasporto delle persone sia soprattutto in quello delle merci, in vista dei tempi difficili che ci attendono, con il conseguente dirottamento verso la rotaia di imponenti correnti di traffico che oggi utilizzano prevalentemente i mezzi su strada.

LA STAMPA

Serve una "rivoluzione" per risanare le ferrovie. L'Azienda autonoma delle FS ha fatto una quantità di progetti che nel 1977 sono finiti all'esame della Commissione Trasporti della Camera. L'istruttoria è stata lunga e complessa. Sono stati consultati esperti, Regioni, Sindacati, Confindustria e Camere di Commercio. Si è fatto ricorso anche all'esperienza straniera. Il risultato è il piano poliennale che prevede fino al 1990 una spesa di 20.000 miliardi e che, a detta degli esperti, comporterà una vera e propria rivoluzione ferroviaria.

il Giornale

Processo ai trasporti. Cosa si sta facendo per un rilancio delle Ferrovie? E' stato approvato un piano di commesse per 1.665 miliardi per la costruzione di materiale rotabile. E' stato altresì predisposto un piano integrativo di 7.800 miliardi che sarà presentato al nuovo Parlamento. « Le Ferrovie, dunque, non stanno dormendo », ha assicurato il Ministro dei Trasporti, on. Preti.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

E' figlia di un ferroviere la signora di Montecitorio

LA NOVITA' di rilievo veramente eccezionale sul piano parlamentare la conoscete ormai tutti. Per la prima volta una donna, la onorevole Leonilde Jotti (Nilde per tutti, amici ed avversari politici) è stata chiamata a presiedere un'assemblea legislativa, la Camera dei deputati. In ordine protocollare la terza carica dello Stato. Al Senato, quarta riconferma per Amintore Fanfani, il professore di Arezzo, notissimo perché si debba qui sintetizzare una sua biografia.

Emiliana di Reggio Emilia, eletta per ben nove volte in varie circoscrizioni Nilde Jotti risiede a Roma da tempo, dove vive insieme con la figlia, Marisa Malagoli, che adottò, in anni ormai lontani, con Palmiro Togliatti di cui fu inseparabile compagna. Comunista, 59 anni, laurea in lettere alla Università cattolica di Milano. Cultura profonda e vasta esperienza politica e parlamentare. Il banco della presidenza di Montecitorio non le è nuovo: per tutta la sesta legislatura è stata "vice" di Sandro Pertini.

Gelosa della sua vita privata, lasciandosi intervistare da una giornalista all'indomani dell'elezione, accennando a Togliatti ha preferito sorvolare sul terreno dei sentimenti ammettendo però la sua crescita politica e culturale accanto a lui. Quando lo conobbe, in una trattoria nei pressi del Pantheon, aveva soltanto 26 anni e lui 53. Dopo la sua morte ha saputo camminare con le proprie gambe ed il traguardo al quale è pervenuta dice chiaramente che ha saputo misurare i passi nel quadro di un consenso che all'interno del suo partito non le è certo mancato dopo aver superato certe remore iniziali.

Vi chiederete perché, in questa rubrica nella quale solitamente vi riferisco su quanto accade in Parlamento nel vostro interesse particolare, io mi occupi questa volta di un fatto il cui significato è decisamente politico e soltanto tale. Ma una ragione c'è ed è ben precisa.

Nilde Jotti è dei vostri, fa parte della grande famiglia dei ferrovieri italiani. La sua infanzia è cresciuta nell'odore acre del carbone che faceva marciare le vecchie locomotive. Esistono quindi buone ragioni perché certe speranze possano riaccendersi. I problemi della rotaia, abbiamo motivo di crederlo, troveranno nel nuovo Presidente della Camera un sostegno. In che modo? Intanto tenendoli presente per portarli all'esame delle Commissioni e dell'Assemblea con la necessaria sollecitudine. La settima legislatura, interrotta traumaticamente, ha lasciato in sospeso molte questioni, a cominciare da quella della riforma dell'Azienda ferroviaria che certamente fa premio su tutte le altre. Ma non è la sola.

Premono i problemi del potenziamento e dell'ammodernamento delle ferrovie italiane, avendo gli italiani riscoperto il treno, verso cui sempre più saranno costretti ad indirizzarsi con la crisi energetica che diventa di giorno in giorno più acuta, lasciando intravvedere giorni difficili per l'automobile, dominatrice del traffico fino a qualche anno addietro.

Premono i problemi del personale, che sono quelli di migliaia di famiglie italiane, ai quali la sensibilità del nuovo Presidente certamente non resterà estranea.

SALVATORE BRANCATI

L'On. Jotti durante un suo discorso alla Camera

Egidio Jotti, ferroviere, padre del nuovo Presidente della Camera dei deputati, nacque a Reggio Emilia il 7 maggio 1872, e venne assunto nel 1890, come Cantoniere, dalla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Nella domanda di assunzione dichiara di essere figlio del Guardiano al Casello 70.

Nel 1905, con la nazionalizzazione, entra nelle FS. Il 1°-3-1920 è Capo Squadra Deviatori, e con tale qualifica rimane fino al 1923, quando viene esonerato dal servizio. Particolarmente significativa, nella sua pratica personale, una punizione per lo sciopero del primo maggio 1922: tre giorni di sospensione. Un anno dopo, l'esonero

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

Il mito e la maschera

Un primo piano di Marthe Keller in una delle ultime sequenze di "Fedora"

Mateus Birkut, "l'uomo di marmo" di Andrej Wajda

MONTCERF, una piccola stazione della provincia francese. Sullo sfondo, in campo lungo, esce da una curva una locomotiva e viene avanti in una nuvola di vapore. Di spalle, sul marciapiede della stazione, una donna giovane e scarmigliata lascia cadere il suo mantello con gesto teatrale, corre verso il treno e, senza un grido, si lancia sotto le ruote. Con questa scena drammatica e, apparentemente, conclusiva, ha invece inizio *Fedora*, l'ultimo film di Billy Wilder, il famoso autore di *L'asso nella manica, Sabrina, A qualcuno piace caldo* e così via. Certamente è un inizio ambiguo e narrativamente asimmetrico, ma non è un caso in un film in cui tutto viene giocato con grande abilità sulla linea dell'inganno, dell'equivoco e del travestimento (a livello di personaggi e di situazioni). E questo è chiaro sin dall'inizio. Quella scena a cui abbiamo assistito è infatti il "finale" di un'ennesima trasposizione cinematografica di "Anna Karenina"? Oppure è il vero suicidio di una attrice immedesimatasi fino alla follia col suo personaggio? O è semplicemente il gesto di una donna innamorata? Sono tutte soluzioni plausibili, che lo spettatore di volta in volta è portato a dare nel corso del film, per poi immediatamente rifiutare, perché *Fedora* non è mai soltanto quello che sembra essere e nasconde sempre qualcosa di più di quello che dice. E lo stesso capita con la protagonista, la "diva" del cinema Fedora, che per 2/3 del film crediamo che abbia trovato il segreto dell'eterna giovinezza e che si sia rifirata, all'apice della fama e della bellezza, in una solitaria isoletta greca per vivere il piacere del suo "mito" fino in fondo; mentre quasi nel finale ci si accorge che si tratta di una falsa protagonista e che la vera Fedora è una tragica vecchia, con il viso tremendamente segnato dagli anni, che cerca di salvare a tutti i costi la sua "gloria", anche a prezzo del dolore e della disperazione di chi gli vive accanto: nella fattispecie la giovane figlia, costretta a farle da controfigura nella vita e fino, addirittura, alla morte.

Con *Fedora*, Billy Wilder riprende il suo impietoso discorso sul divismo, iniziato nel 1950 con il celebre *Viale del tramonto* (con Gloria Swanson, William Holden ed Erick von Stroheim), e lo conclude forse con una punta di cattiveria e molto pessimismo in più. In *Fedora*, infatti, c'è meno romanticismo e molto più calcolo, meno illusioni irrealizzabili e molte più ambizioni realizzate (la Norma Desmond di *Viale del tramonto* era una sopravvissuta che il cinema hollywoodiano in qualche modo compativa, Fedora qui viene invece premiata con la statuina dell'Oscar). In più, *Fedora* non è solo la storia di una stella del cinema che sopravvive al suo mito, ma è anche la storia di una donna che vede svanire la propria giovinezza, di una madre in conflitto con la propria figlia, di un'amante che ha dovuto rinunciare all'amore. Film quindi amaro e con una strana e difficile struttura narrativa e stilistica, dove tutto si presta a molteplici letture e dove anche i numerosi flash-back non servono mai a chiarire la storia nella sua oggettività ma a presentarcela, unilateralmente, così come i vari personaggi la vedono o l'hanno vissuta. A 75 anni, Wilder ha voluto così sfatare con senso autocritico e con molta ironia il mondo del cinema che lo ha visto tra i grandi protagonisti, e insieme ha voluto dire qualcosa di più: che nel cinema è quasi impossibile separare la realtà dalla finzione, così come nella vita è impossibile distinguere quello che è da quello che ci intestardiamo a credere che sia.

Tra gli interpreti del film: William Holden, Marthe Keller e, in una piccola parte, Henry Fonda.

In questi giorni circola sugli schermi italiani un altro film, apparentemente molto lontano da *Fedora*, da un punto di vista stilistico e ideologico, ma in realtà molto più vicino di quanto si creda riguardo ai suoi significati di fondo. Si tratta de *L'uomo di marmo* del regista polacco Andrej Wajda, e anche qui c'è in primo piano un "mito" e il suo smascheramento. In *Fedora* si trattava di una diva del cinema, quindi un mito consumistico, in *L'uomo di marmo* si tratta di un operaio stakanovista nella Polonia degli anni '50, quindi un mito più direttamente ideologico, ma poi non tanto, perché il meccanismo dell'operazione di "regime" è praticamente lo stesso.

Protagonista de *L'uomo di marmo* è il muratore Mateus Birkut. Una giovane giornalista televisiva pensa di fare un'inchiesta su che cosa ne è stato di quel famoso operaio modello, esaltato come un eroe, additato all'emulazione dei suoi connazionali, portato in trionfo di cantiere in cantiere e celebrato con statue e manifesti. Dopo uno strano incidente che lo ha reso invalido delle mani (un compagno di lavoro gli ha passato di nascosto un mattone rovente), Birkut è misteriosamente scomparso, non si è più saputo nulla di lui. Tra molte difficoltà l'intraprendente giornalista ricostruisce infine la verità e, soprattutto, la presa di coscienza e la rivolta di Birkut. Anche qui, dunque, il conflitto tra finzione e realtà, fede e ragione, mito e umanità. *L'uomo di marmo* affronta questa difficile tematica con grande coraggio e rigore ideologico, e si propone certamente come uno dei film più importanti della stagione, e non solo evidentemente per meriti artistici. Come nei casi più coraggiosi del cinema americano di denuncia, anche nell'Est europeo, con Wajda, il cinema si conferma come importante arma di intervento e di analisi sulla realtà e sulle sue contraddizioni.

Il fatto che in Polonia si sia realizzato un film come *L'uomo di marmo* e che, soprattutto, sia stato inviato in occidente, dimostra che molte cose sono cambiate, che molta strada è stata fatta.

Un diario parallelo

UN ELEMENTO mette sullo stesso piano l'appassionato di letteratura, l'intenditore, e il lettore comune: l'inconfessata curiosità di sapere come vivevano o vivono gli autori preferiti. A questa legittima esigenza (peraltro spesso contestata da certa critica rigorosamente formale) vengono generalmente incontro le biografie e le autobiografie, e anche la cronaca, se si tratta di autori contemporanei.

Tra le autobiografie che meglio possono saturare questo tipo di curiosità c'è "Il diario" di Anaïs Nin, che oltre a parlare, ovviamente, dell'autrice, parla di tanti altri famosi nomi della letteratura e dell'arte, descrivendo di essi i tratti sia culturali che umani. "Il diario" (ne sono usciti due volumi) descrive, insomma, la vita della Nin a Parigi negli anni '30 e attraverso il suo vissuto "personale", ci vengono rivelati i vizi e le virtù (che tante volte, soprattutto in certi ambienti, vengono tenute più segrete dei vizi) di scrittori celebri come Henry Miller o Antonin Artaud.

Senz'altro, chi ama i libri di Miller e in particolare il "Tropico del Cancro" troverà soddisfazione nel diario della Nin, che si pone proprio, in certe parti, come l'altra faccia del "Tropico del Cancro", trattandone la stessa materia e analizzando il procedimento che Miller usò nello stendere questo famosissimo libro; così pure i fans di Artaud e del suo "teatro della crudeltà" vi troveranno molte notizie assai utili per dipingere un inedito profilo di questo singolarissimo intellettuale.

Ma certo più di tutti troveranno appassionante "Il diario" proprio gli ammiratori di Anaïs Nin, che è stata recentemente scoperta in Italia dopo la pubblicazione della raccolta di racconti erotici "Il delta di Venere" (v. "Voci", n. 6, 1978). Scrittrice raffinata (ricordiamo tra gli altri suoi libri "La casa dell'incesto", edito da Guanda) sempre tesa alla ricerca del meglio di sé, ci dà attraverso questa splendida autobiografia che corre parallela alla sua vita (cominciò il diario a 11 anni per aggiornarlo poi incessantemente, quasi fermando la vita per poterla trascrivere, anzi, quasi sostituendo il diario alla vita stessa), una testimonianza della particolare atmosfera Parigi-anni '30.

Dagli eccezionali incontri infantili (un esempio: D'Annunzio notò gli occhi della bambina Anaïs) legati al mondo del padre, famoso concertista, al precoce amore per la arte e la scrittura, dall'amicizia con i vari Miller e Artaud, all'esperienza della psicoanalisi, praticata con analisti famosi come Otto Rank, quella della Nin è una vita di eccezione. Una vita letteraria. Ma non potrebbe essere altrimenti, perché, come lei stessa dice, chi ama visceralmente la letteratura trova, poi, la vita sempre un tono sotto. La

vita, dice Anaïs, ha anche le pause, il silenzio, la noia. La letteratura, mai. E così niente di meglio, per riempire i vuoti che la trama della vita rende inevitabili, che vivere letterariamente, nell'inseparabile compagnia di un diario o vivendo intensamente le esperienze più diverse.

Ma "Il diario", oltre a essere la registrazione fedele di incontri d'eccezione, la "candid-camera" di un mondo letterario-artistico di cui altrimenti avremmo solo un'immagine più o meno ufficiale, oltre a essere il fedele compagno di uno dei viaggi più lunghi e difficoltosi, quello dentro sé stessi, non si esaurisce nemmeno nella costante anatomia in esso praticata del momento della creazione artistica. "Il diario" e l'Anaïs che ne emerge trascendono, in realtà, tutto questo. « Quel che ho da dire è, veramente, una cosa distinta dall'arte e dall'artista. E' *la donna che deve parlare*. E non è solo la donna Anaïs che deve parlare, ma io, che devo parlare per molte donne. Man mano che scopro me stessa, sento di essere solo una delle tante, un simbolo ». Siamo d'accordo. E' la dimensione simbolica quella più pertinente al "diario", che finisce così per superare i limiti di un genere letterario tipicamente femminile come l'autobiografia, per diventare una voce, un grido: quello della nascita della donna moderna.

TIZIANA GAZZINI

Anaïs Nin, "Il diario", vol. I e II, ed. Bompiani

In treno per il Lazio

IL SOTTOTITOLO dell'ultimo volume di Livio Jannattoni "Lazio rustico e sconosciuto" è "Itinerari, profili, scoperte, canti, costume e approdi conviviali. Il "sentimento" di una terra sdegnosa e bellissima", sottotitolo che indica i principali personaggi che il lettore incontrerà nel corso della lettura. Ma accanto alle osterie, agli squarci di vita laziale, accanto alla gente, agli umori, alle curiosità e agli aneddoti, sempre descritti con quel calore e quella passione caratteristici della prosa di Jannattoni, troviamo in questo libro un personaggio che corre attraverso le pagine, a volte rapido, a volte lento, un personaggio che può anche essere giovane, ma che più spesso è "antico", un personaggio descritto quasi sempre nei toni della memoria e legato a un Lazio lontano e forse dimenticato.

Chi conosce Jannattoni (e tra i lettori di "Voci" è facile che a conoscere Jannattoni siano davvero in molti) avrà già capito che il nome di questo personaggio è un nome di due sillabe, che comincia per t e finisce per o: il treno. Treni, trenini, tranvetti, servono indifferentemente a Jannattoni per percorrere molti dei suoi itinerari laziali. Un'ulteriore conferma, qualora ce ne fosse ancora bisogno, che per conoscere una regione, uno dei mezzi più efficaci può essere proprio il treno.

"Progettano binari per Fregene", "Quando Ladispoli era capolinea ferroviario", "Gli ottant'anni della Roma-Viterbo", "Periplo ferroviario dell'Alto Lazio", "Dal tiro delle Buffale, all'Autostrada e alla Direttissima", "Partenza da Roma Tiburtina", "Col tranvetto di Fiuggi", sono i titoli dei paragrafi che Jannattoni dedica interamente ai treni del Lazio e alle loro suggestioni. E dai "finestrini" che si aprono in queste pagine, emerge un panorama vario e interessante di storia, umanità, folklore.

Chi ama viaggiare in treno, e viaggiarci "per piacere", troverà senz'altro in questo libro un'eco alle proprie sensazioni e ai propri pensieri. Ma un'altra bella sorpresa è riservata ai lettori di "Lazio rustico e sconosciuto": le tante e interessanti illustrazioni che corredano il volume. Illustrazioni tratte da antiche incisioni, stampe o documenti d'epoca che accentuano il sapore di "raccolta di memorie", anche se di memorie della più varia e vivace natura, che caratterizza questo piacevolissimo libro.

T. G.

Livio Jannattoni, "Lazio rustico e sconosciuto", ed. Newton Compton, pp. 400, L. 16.000

I vulcani della terra

IN OGNI giornale c'è solitamente un vuoto nelle rubriche dedicate ai libri. Un vuoto immotivato e ingiustificabile: parliamo dell'editoria scientifica.

Sembra assurdo, ma in una società di avanzato livello tecnologico, come la nostra, le tematiche scientifiche vengono ancora considerate patrimonio di un'élite e, comunque, non un bene comune da diffondere con ogni mezzo. Ma finalmente qualcosa si sta muovendo nel campo dell'editoria proprio per consentire un approccio sempre più ampio alla cultura scientifica. Ne è un esempio la collana "paperbacks ricerca" diretta da Giorgio Tecce e edita dalla Newton Compton. L'ultimo volume della serie è "I vulcani della terra" di Fred M. Bullard e si può dire che sia la "summa" di quanto è stato detto dalla vulcanologia da quando ancora non era una scienza, e l'unico suo punto di riferimento era il mito, fino agli interessantissimi risultati da essa oggi raggiunti. E' un libro che invoglia anche il profano ad avvicinarsi alla scienza. Questo anche grazie all'argomento, da sempre fonte di fascino per l'uomo che ai vulcani ha collegato fin dagli albori della storia la sua dimensione religiosa e fantastica. La lettura di questo libro sarà anche una guida insolita e per questo stimolante alla conoscenza geografica dell'Italia e dell'intero mondo. Un libro che si può completamente apprezzare e gustare pur non essendo vulcanologi, ma che alla fine della lettura un po' vulcanologi ci avrà fatto diventare.

Ecco alcuni altri titoli della collana (gli autori sono sempre tra le maggiori autorità in materia): "La teoria dell'evoluzione", "La riproduzione umana", "La vita e l'ambiente", "La salute degli oceani", "Le origini della vita", ecc.

T. G.

Fred M. Bullard, "I vulcani della terra", ed. Newton Compton, pp. 604, L. 6.800

Salvatore Ascenzi, da anni collaboratore di "Voci della rotaia", con il volume "Benvenuto Cellini" edito da La Scuola di Brescia, ha vinto il 2° premio per la narrativa alla prima edizione della "Rassegna Nazionale di Arte Contemporanea - Spoleto 1979", concorso di poesia, narrativa, pittura e scultura indetto dall'Associazione "Amici dell'Umbria" con il patrocinio di Enti pubblici e privati della Regione Umbria, nell'ambito del Festival dei Due Mondi.

A Salvatore Ascenzi le più vive congratulazioni di "Voci della rotaia" per questa nuova affermazione letteraria.

La felice stagione del "serial" televisivo

TUTTO cominciò con "Furia", "Heidi", "Atlas Ufo Robot". Poi venne "Happy days". I "giorni felici" di un'America anni '50 dove il mito dell'eroe si incarna nello aspetto casareccio di un "divo di quartiere" come il personaggio dell'italo-americano Fonzie. Ma anche l'interminabile, quotidiano, "Happy days" è finito. Al suo posto c'è ora "Peyton Place" (Rete 1). Per non essere da meno la Rete 2 manda, invece, in onda "Black Beauty". Caratteristiche comuni a tutte queste fortunate serie di telefilm e di sceneggiati, per lo più americani, la fascia oraria di trasmissione: quella preserale che precede la messa in onda dei telegiornali, e il numero degli spettatori. Secondo una stima del Servizio Opinioni della RAI, da quando vanno in onda questi "serial", si è passati dai 6-7 milioni ai 12-14 milioni di spettatori in media. Punta massima i 18-19 milioni che tutte le sere assistevano alle vicende di "Happy days".

Una vera rivoluzione per la programmazione televisiva che, una volta acquisito nuovo pubblico, naturalmente, si è vista costretta a mantenerlo. Come? Trasmettendo una serie di telefilm dietro l'altra, tutte, ovviamente, condite con i sicuri, sperimentati ingredienti di successo: l'azione, uno o più personaggi fissi a cui affezionarsi (o con cui, acriticamente, identificarsi), il ritmo e, elemento indispensabile e sovrano, la ripetitività quotidiana, che rende familiare gli altri ingredienti, li fa entrare in casa e, in qualche modo, rende possibile l'instaurarsi di un dialogo — non sappiamo quanto pericoloso — con l'elettrodomestico più usato: la televisione.

Fatto sta che è stata "inventata" una nuova fascia d'ascolto degna di ogni interesse sia da parte dei produttori RAI che da parte di chi fa attenzione ai fenomeni relativi alle comunicazioni di massa.

Il pubblico della fascia preserale, avendo superato di parecchio i dieci milioni, non può più identificarsi solo con bambini, ragazzi e nonne. D'altra parte, come è stato scritto, poche categorie lavorano a quell'ora: si può dire che anche il maschio impiegato metropolitano, che in quel momento è sicuramente in casa e non sa che fare diviene terra di conquista da parte del "serial" televisivo americano a scansione giornaliera. Attualmente l'appetito di questo pubblico è saziato, come abbiamo detto, dalle vicende di "Peyton Place" (ritenute scandalosissime alla uscita del libro "I peccati di Peyton Place", da cui il "serial" è tratto) ridotte in digeribilissime pillole per famiglie, prive di qualunque "vietato ai minori", e da un emulo del capostipite "Furia", il cavallo "Black Beauty" (che vorrebbe dire Bellezza Nera). L'epoca cambia, cambiano i personaggi, ma le vicende, come in "Furia", nascono e si risolvono solo per merito del protagonista assoluto, il cavallo Black Beauty. A Natale ci sarà, poi, attesissimo, il ritorno di Fonzie che probabilmente ritroverà intatto e forse allargato il suo pubblico. La nuova serie di "Happy days" avrà caratteristiche un po' diverse da quella precedente, ma manterrà intatti i suoi punti di forza, come, ad esempio, la presenza di personaggi legati a minoranze etniche e razziali: l'inevitabile strizzatina di occhio ai mercati extrastatunitensi di cui l'oculata produzione non poteva non tenere conto.

Ma una volta che la fascia di ascolto è stata creata, perché anche la RAI non si imbarca nella produzione di "serial" da trasmettere quotidianamente con contenuti forse più aderenti alla nostra realtà? La risposta può essere semplice, basta far parlare le cifre: uno sceneggiato di produzione RAI costa 150-200 milioni per ora, un telefilm d'acquisto non supera i 25-30 milioni per ora, con un costo che tende a diminuire quanto più aumentano le puntate.

Un fatto squisitamente economico, si dirà. Ma non è proprio così. Americani e Giapponesi (gli altri grandi artefici di "serial" a lunga o a lunghissima durata) producendo telefilm o cartoni animati riescono ad ammortizzare la spesa "invadendo" televisivamente la maggior parte dell'Occidente. Quindi, anche da noi si potrebbe tentare, con una certa tranquillità, la stessa operazione. Ma, c'è un ma.

Charlotte Cornwell, Julie Covington e Rula Lenska le protagoniste del telefilm inglese "Rock Follies"; a sinistra, Maxine Audley, interprete del "serial" "Black Beauty", un cavallo emulo di "Furia". A destra, Mia Farrow nelle vesti della dolce Allison Mackenzie, uno dei personaggi di "Peyton Place".

Nei centri di produzione RAI c'è quasi la paura che puntando su prodotti "commerciali" la qualità avrebbe a risentirne. Anche in questo, però, i telefilm americani potrebbero essere presi a modello: il loro standard qualitativo è di tutto rispetto e aumenta col passare del tempo.

Tutto ciò, se ha qualche scusante per i programmi della fascia preserale di cui i programmisti RAI si sono accorti solo di recente, lo è molto di meno per quanto riguarda le trasmissioni di sicuro ascolto che vanno dalle 20,45 in poi. Anche qui assistiamo alla massiccia messa in onda di telefilm stranieri. Attualmente sono in programmazione la serie "Starsky & Hutch", un poliziesco americano che raggiungerà, per la prima volta in prima serata, le 18 puntate, e "Rock Follies", serie di telefilm inglesi scritta e portata al successo da Howard Schuman, un trentacinquenne, neanche a farlo apposta, americano. "Rock Follies" è la storia di tre ragazze insoddisfatte e annoiate della vita di tutti i giorni, che formano un gruppo rock; le loro vicende, i loro fiaschi e i loro successi, il tema della serie, anch'essa ineccepibile dal punto di vista della qualità.

Ma in tutto questo fenomeno la cosa da meditare più attentamente sembra essere non tanto la questione della "qualità" dei prodotti che vengono proposti, e che, in qualche modo, è sempre assicurata, quanto la questione dei contenuti. Nell'Italia di oggi c'è qualcosa da dire, qualche realtà da sottolineare, qualche messaggio da trasmettere, che non provenga da altri mercati, *necessariamente?*

TIZIANA GAZZINI

Notizie TV

"Olocausto", lo sceneggiato trasmesso dalla Rete 1 della TV, sullo sterminio degli ebrei da parte dei nazisti, di cui si è parlato anche sul numero scorso di "Voci", è piaciuto a due terzi dei telespettatori. Lo ha stabilito un'indagine del Servizio Opinioni della RAI, secondo cui la seconda puntata dello sceneggiato è risultata "gradita" al 75 per cento degli intervistati. In particolare, il 77 per cento ha trovato "Olocausto" facile da seguire e il 70 per cento avvincente e appassionante.

Un concerto lugubre

L'AGGETTIVO lugubre richiama, nell'accezione corrente, immagini ancor più tetre che il suo etimo (lugere=piangere) non voglia. Lugubre esprime dolore e tristezza e con questo intento Luigi Giannella definì il suo concerto per flauto e orchestra, composto ed eseguito in morte di Domenico Cimarosa. Di Giannella si conosce poco o nulla; flautista nell'orchestra alla Scala, nato nel 1778 e morto trentanovenne a Parigi dove si era trasferito attratto dal miraggio di quella città che, in nome di una musica enfatica, tronfia e superficiale, laureava o distruggeva i virtuosi aspiranti alla grandezza. Ed anche delle sue opere si saprebbe poco, se non fosse per i ritrovamenti dovuti alle pazienti ricerche di Jean Pierre Rampal, il noto flautista, e di Claudio Scimone, il direttore dei Solisti veneti, nel Conservatorio di Napoli. Essi sono i protagonisti del bel disco RCA-ERATO (STU 70984-stereo) contenente appunto quattro concerti di Giannella. La mia attenzione è stata attratta, lo confesso, dall'insolito aggettivo, ma devo aggiungere che l'ascolto non mi ha deluso affatto.

E non solo per la bravura degli interpreti, ma per la sorprendente bellezza dei brani eseguiti. Una bellezza che emana dalla vena melodica e dalla solidità della struttura musicale, entrambe svincolate dal modo di far musica che trionfava allora a Parigi (quel modo che rifiutò un Mozart e al quale si ribellarono i Weber e i Berlioz).

Poiché sono partito dal concerto lugubre, di questo parlerò. L'autore si svincola anche dalle forme in uso: due soli i tempi, un adagio e un allegro. Squilli di tromba da giudizio universale, accompagnati dal rullare dei timpani, segano l'inizio come si conviene ad un episodio musicale. Acquietatasi la solennità introduttiva, si fa strada il flauto solista con un canto melanconico, era librantesi su un discreto commento orchestrale, ora in stretto dialogo con gli archi, ora sottolineato dal mesto rullar del tamburo. Come passare dal pianto, la spontanea manifestazione incontenibile di dolore, al più composto peregrinare del pensiero nei sentieri dei ricordi migliori che, proprio perché migliori, suscitano mestizia più acuta. Ma repentinamente il pianto prorompe di nuovo irrefrenabile, già contenuto, e incosciamente preparato, da quel riandare al passato, con il tema dell'allegro che, pur nella vivacità dei tempi, è permeato dalla stessa afflizione, confermata dalla conservazione della tonalità dell'adagio. E l'adagio ricompare alla conclusione del concerto come espressione della rassegnazione.

Esecuzione veramente esemplare come si conviene a bravi interpreti, scrupolosi e innamorati della musica che eseguono.

Disco da collezione "viva" (non da museo).

GIANFRANCO ANGELERI

La scomparsa di Demetrio Stratos

Con la prematura, drammatica e improvvisa morte di Demetrio Stratos, la musica contemporanea ha perso uno dei suoi più interessanti esponenti. Stratos, sotto lo stimolo di John Cage, si era ormai dedicato in modo particolare alle ricerche sulle possibilità sonore della voce umana, raggiungendo risultati di grande livello artistico. Ne sono testimonianza i LP "Metrodora" e "Cantare la voce".

Al grande concerto di Milano, organizzato per pagargli le spese di degenza in un Ospedale di New York (la sopraggiunta notizia della sua morte ha trasformato l'iniziativa in "concerto in memoria"), c'erano 60 mila giovani.

Come mai? Dato che prima i suoi dischi non vendevano più di 5.000 copie? Che non sia bastata la morte, come purtroppo spesso capita, per trasformare questo artista, serio e rigoroso, in un mito consumistico?

L'E 424

SEGNALIAMO da questa puntata una serie di modelli riproducenti rotabili italiani facilmente reperibili nei negozi specializzati. Quasi tutti i modelli in vendita sono stati studiati per l'impiego su di un plastico al fine di simulare un esercizio ferroviario in miniatura: le locomotive, perciò, sono provviste di motorizzazione, di ganci automatici e di organi di presa corrente di vari tipi. Naturalmente i veicoli in miniatura vengono acquistati anche al puro scopo di collezionismo non avendo gli appassionati, il più delle volte, spazio sufficiente all'installazione in casa di un plastico. La mania del collezionismo, specie in questi ultimi anni, si è fatta strada nella quasi totalità dei fermodellisti italiani causando una lievitazione dei prezzi non solo del materiale a catalogo ma in primo luogo dei vari pezzi, più o meno rari, prodotti fino a pochi anni fa. Per questo motivo chi ha venduto i trenini riposti da tempo in un polveroso scaffale si è visto offrire da qualche appassionato collezionista cifre che superavano le più grosse previsioni.

Uno dei modelli italiani maggiormente riprodotto da Case fermodellistiche è stata la locomotiva E 424. Il prototipo di tale macchina ha svolto e svolge tuttora servizio su svariate relazioni della nostra rete. La macchina è adibita quasi esclusivamente al traino di convogli passeggeri di non grande composizione su linee secondarie ed è forse stata questa una delle cause che ha spinto ben cinque ditte a proporre il modello in norma HO (scala 1:87). Ma soltanto gli ultimi due sono reperibili con facilità presso i rivenditori.

Un primo modello fu proposto negli anni '50 dalla ditta Conti, da tempo scomparsa. Più che modello andrebbe meglio definito come giocattolo essendo riprodotto molto grossolanamente e senza rispetto della scala di riduzione; a parziale scusante va rilevato che in quell'epoca anche le Case italiane che in seguito diventeranno delle "vedettes" a livello internazionale presentavano una gamma di riproduzioni di qualità non molto superiore. Unico pregio, se così lo si può definire, è la sua attuale rarità. Un altro modello è stato prodotto, in numerose edizioni dalla Rivarossi. Anche esso, tuttavia, aveva un grande difetto (a parte il mancato rispetto del rapporto di riduzione): la fiancata destra era simmetrica a quella sinistra (in realtà le due fiancate sono diverse); ragion per cui la scomparsa dal catalogo di questo articolo che pure ha avuto un grande successo non dispiace a nessuno. Ritengo, ma non ho le prove, che il suo valore non raggiungerà mai cifre ragguardevoli in primo luogo perché è stato prodotto fino a qualche anno fa e in secondo luogo perché la sua "tiratura" ha raggiunto cifre abbastanza alte.

L'ultimo pezzo, per ora, scomparso dal catalogo, è quello prodotto dall'austriaca Kleinbahn. Nonostante che questa ditta sia poco conosciuta in Italia ho notato l'E 424 nelle bacheche di molti appassionati. Tale modello era gradito oltre che per il prezzo di vendita non elevato, per la sua discreta fattura, per il rispetto della scala e, principalmente, perché era equipaggiato con due motori.

La Lima produce un ottimo modello della locomotiva in questione: rispetto della scala, realismo abbastanza spinto e prezzo molto basso costituiscono un trinomio difficilmente riscontrabile in altre riproduzioni di rotabili italiani. La motorizzazione poco soddisfacente (è decisamente rumorosa) non sminuisce, a mio avviso, la validità del pezzo.

Infine l'ultima riproduzione, la migliore a detta di molti esperti, è quella presentata dalla tedesca Märklin. A differenza delle tre precedenti ha il pregio di essere interamente in metallo; l'unico neo, però, è costituito dal funzionamento col sistema 3 rotaie c.a. per cui è incompatibile con i veicoli delle altre marche. A questo inconveniente ha ovviato, qualche anno fa, la ditta veronese Modeltecnica offrendo alla clientela la versione motorizzata secondo il sistema 2 rotaie c.c.

WALTER GUADAGNO

Il modello dell'E 424 prodotto dalla Märklin.

Il chiodo e la nave

Il chiodo, a ben pensarci, è stata una delle maggiori invenzioni dell'uomo, ma si perde nella notte dei tempi e non si sa nemmeno chi ne sia stato l'inventore né quando e dove sia nato. Sembra comunque accertato che, a partire dal primo millennio a.C., il chiodo abbia contribuito all'evoluzione costruttiva delle navi, fino a diventare, nell'alto Medio Evo, l'elemento base per la formazione dello scafo. Infatti, uno dei principali problemi della costruzione navale è rappresentato dalla difficoltà di unire le parti in legno della carena. Da principio si ricorse alla cucitura con corde, poi, sempre nell'area mediterranea, si inventarono i legamenti a tassello di legno, i cosiddetti cavicchi. Dal cavicchio, infine, probabilmente qualche ingegnoso metallaro levantino ebbe l'idea del chiodo per la sua nave in costruzione. Da quel primo chiodo — quasi certamente di rame — furono in seguito ideate intere progenie di perni, bulloni, grappe, chiavarde, ramponi e bullette per il lavoro del mastro d'ascia. Nei numerosi relitti di navi antiche che nel Mediterraneo l'archeologia subacquea ha riportato recentemente alla luce, il chiodo appare all'inizio del IV secolo a.C. in una nave scoperta nel 1967 a Kyreneia, presso la costa settentrionale di Cipro, e in un'altra, esaminata nel 1970, presso l'isola di Sec, nella baia di Palma di Maiorca. Sono chiodi di rame, a sezione quadrata, che sono però stati usati con molto parsimonia, certamente perché erano molto preziosi in quanto tale metallo aveva un valore fino a cinque volte maggiore di quello dell'oro. Nelle due navi erano in rame anche le bullette che tenevano inchiodate le pesanti lamine di piombo a protezione della carena. Sulla nave detta di "Antikythera", risalente a circa l'80 a.C., sono stati trovati invece chiodi in ferro molto pesanti e con uno stecco di 15-20 millimetri di diametro. Comunque non tutta la nave antica era chiodata con metalli e molte delle suture longitudinali delle tavole di fasciame venivano ancora eseguite con supporti di legno. Col tempo, oltre a fermare il fasciame alle costole, i chiodi assumono la funzione ben più imporante di aggregare la trave della chiglia alle sovrapposte strutture trasversali, e parallele tra loro, che formano la carcassa. Già nella prima nave punica del III secolo a.C., ritrovata presso Marsala nel 1969, vi è un'abbondante chiodatura. Nella nave bizantina di Yassi Ada, affondata nel 625, le linguette di sutura in legno sono molto limitate: è il predominio, ormai, del legamento metallico. Poi, dalla prima metà dell'anno 1000, il ferro diviene insostituibile per i legamenti, nei cantieri del Mediterraneo. In Italia, nei contratti tra committenti e costruttori di navi dell'alto Medio Evo, il requisito di una buona chiodatura è menzionato espressamente in quanto la nave dovrà essere "ben chiodata e fasciata". In alcuni contratti, intorno al 1250, si precisa che la chiodatura del fasciame deve avere la cadenza ogni due o tre costole e che i chiodi devono essere nuovi e non "rifatti, di barca vecchia". La nave ormai richiede sempre più ferro: è il trionfo del chiodame e degli attrezzi metallici, nell'evolversi dell'arte navale a partire dalle navi cucite protostoriche a quelle delle nostre repubbliche marinare. E, finalmente, nel XVI secolo, l'architettura dei cantieri navali esce dall'empirismo, cioè dalla pratica non scientifica, per studiare le nuove strutture dei vascelli oceanici che partirono alla conquista dei sette mari.

LADRO DORMIGLIONE

Un aspirante ladro che si è addormentato sul fatto è stato arrestato. Lo ha annunciato la polizia di Madrid. Il ladro, che ha ventidue anni, si era nascosto nel gabinetto di un bar aspettando la chiusura. Rimasto solo nel locale, si è impadronito di 10.000 pesetas (circa 110 mila lire italiane), ma non ha resistito alla tentazione di schiacciare un pisolino su un divano, dove, al mattino, è stato beccato dal proprietario e da un cameriere del bar.

AEREO SUCCHIATETTI

Le vibrazioni provocate dal decollo di un aereo commerciale supersonico "Concorde" dall'aeroporto di Tolosa, in Francia, hanno fatto sì che il tetto di una casa situata non lontano dalla pista si sia sollevato di alcuni centimetri. Il proprietario della casa è andato su tutte le furie, ma, immediatamente indennizzato per i danni subiti, si è astenuto dal presentare denuncia.

Libri per voi

Oggi, viaggiare è senz'altro un'impresa alla portata di tutti. Un treno, un'automobile, e via!, verso i luoghi che desideriamo visitare. Oggi, strade d'acqua e d'aria, di ferro o d'asfalto rendono più vicini e raggiungibili anche quegli orizzonti che nel passato apparivano quasi mitici. Ma il via a una vera e propria pianificazione delle vie di comunicazione fu dato tante e tante centinaia di anni fa dalla civiltà romana. Ad essa si deve la più fitta, razionale e tecnicamente ardita rete di strade dell'antichità che, tra l'altro, è la base su cui si è sviluppato ogni successivo tipo di comunicazione terrestre. Con abbondanza di immagini, il libro di **Victor Von Hagen "Le strade di Roma"** (lo troverete nella **collana "Civiltà del passato" edita dalla Newton Ragazzi - pp. 126, L. 3.800)** illustra l'originale argomento che, nelle mani del celebre storico, si trasforma in un'interessante e insolita prospettiva da cui leggere la storia degli "antichi romani".

Nella stessa collana è anche uscito **"Gengis Kan e l'impero dei Mongoli" di Michael Gibson (pp. 95, L. 3.800).** Un'altra importante civiltà che ha lasciato una profonda traccia nella storia dell'uomo. La quantità di notizie sui diversi aspetti dell'impero mongolo e della vita che in esso si conduceva, e l'agile modo con cui tali aspetti sono presentati, faciliteranno la comprensione di un mondo che, così distante dal nostro per la mentalità che rappresenta e per i secoli di storia che da esse ci dividono, ancora oggi non cessa di sorprendere e affascinare.

Le ricerche fanno ormai parte integrante e qualificante dei programmi scolastici. Molte volte, però, non si sa bene dove trovare tutti quei materiali e quelle notizie che possono dare il quadro completo dei vari argomenti che in esse vengono affrontati. Per venire incontro a questa esigenza scolastica e, in genere, alla curiosità dei ragazzi, **Silvio Zanazzi** ha curato per la **Newton Ragazzi** una collana che significativamente si intitola **"I libri dei perché"**. Ogni volume, un argomento, affrontato col sistema, ovvio, ma efficace per gli scopi che la collana si propone, delle domande e delle risposte. Nel caso del volume su **"I poli" (pp. 93, L. 4.000)** 200 risposte ad altrettante domande, chiariscono ogni minimo aspetto di questo affascinante mondo fatto di iceberg e ghiacciai, di eschimesi ed esploratori, di pinguini e orsi bianchi. I "perché" sui poli sono illustrati da numerosissime e suggestive immagini che oltre a dare un prezioso complemento al volume forniscono molti vivaci stimoli per la fantasia. Tra gli altri titoli della collana: "L'astronomia", "I segreti del mare", "Gli animali preistorici", "Le scienze", "I segreti degli animali".

T. G.

"Il coraggio di vivere", di Rossana Guarnieri, Ed. APE Mursia, Milano 1978, L. 2.000 - Un romanzo-verità che ha molti protagonisti, che vivono la loro tragica esperienza durante il lungo assedio di Stalingrado nell'inverno del 1941. Ogni personaggio ha un proprio volto, una propria umanità ben definita sul grande affresco che descrive l'inverno, la fame e le sofferenze del popolo russo, nel quale, tuttavia, nulla riesce a distruggere quel "coraggio di vivere" che dà il titolo al libro. (Età: 11-14 anni).

"Una super calda estate", di Antonino Russo, Ed. Paoline, Roma 1979, L. 2.500 - Un racconto moderno in cui palpitano i temi e i problemi di oggi. C'è il tema della disoccupaizone giovanile, c'è quello della pubblicità e del consumismo, affrontati e risolti dall'A. in forma narrativa con la consueta abilità, che gli consente di proporre felicemente il linguaggio dei giovani d'oggi e di interpretarne le manifestazioni psicologiche. Il libro si giova di una interessante documentazione giornalistica. (Età: 12-15 anni).

FILATELIA

ITALIA

— Il giorno 12 marzo è stato emesso il previsto francobollo da L. 3.000 facente parte della serie ordinaria "ALTI VALORI". Il francobollo è graficamente uguale ai due precedenti da L. 5.000 e da L. 4.000 tranne per i colori che sono più vivaci.

— Il giorno 14 marzo è stato emesso un francobollo commemorativo di ALBERT EINSTEIN nel centenario della nascita, del valore di L. 120. La vignetta riproduce il volto dello scienziato su un fondino costituito da una delle più note formule della teoria della relatività: "E=mc2" ripetuta a tappeto. Tiratura dieci milioni di esemplari.

Il giorno 30 marzo è stata emessa una serie composta da 4 francobolli ordinari a soggetto turistico del facciale complessivo di L. 550 riproducenti una veduta pittorica delle località prescelte.

— Il valore da L. 70: ASIAGO, Piazza II Risorgimento;

— il valore da L. 90: CASTELSARDO, Veduta panoramica del porticciuolo;

— il valore da L. 170: ORVIETO, veduta panoramica con il Duomo;

— il valore da L. 220: SCILLA, veduta panoramica.

TIRATURA: dieci milioni di serie complete.

VATICANO

Il giorno 22 marzo è stata emessa la serie celebrativa dell'INIZIO DEL PONTIFICATO DI GIOVANNI PAOLO II. La serie è composta da tre valori per un totale di L. 820 di facciale.

Il valore da L. 170 riproduce lo stemma di Sua Santità Giovanni Paolo II. Il valore da L. 250 riproduce l'effige del Papa benedicente. Il valore da L. 400 raffigura Cristo che consegna le chiavi a Pietro, tratto dal rilievo marmoreo di Ambrogio Buonvicino esistente sulla facciata della Basilica di San Pietro in Vaticano. Tiratura: 1.300.000 serie complete.

GRECIA

Il giorno 28 dicembre 1978 la Grecia ha emesso una serie di tre francobolli riproducenti lo Stato greco in tre diverse tonalità di colori. Nettamente definiti i confini con l'Albania, la Jugoslavia, la Bulgaria e la Turchia. Il grosso promontorio, facente parte dei Balcani, si insinua nel Mare Mediterraneo circondato da una infinità di isole. A sinistra il Mare Jonio; a destra il Mare Egeo.

SEBASTIANO DI MAURO

LESSICO ferroviario

"Banalizzazione"

CONTINUAMENTE la lingua ferroviaria rinnova ed incrementa il proprio materiale lessicale: la perdita delle parole cadute in disuso viene compensata dall'introduzione di vocaboli nuovi, conformi alle nozioni che man mano vengono elaborate. Sotto la spinta del progresso tecnico si creano termini speciali (Banalizzazione ne può essere un esempio), che simboleggiano concetti a volte complessi, da evocare con l'ausilio di una sola parola.

La voce Banalizzazione è adoperata con sempre maggiore frequenza da più di un decennio, specie per il crescente diffondersi di linee a doppio binario attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia. Cosicché si è soliti definire "banalizzati" i binari di una linea a doppio (o con più binari affiancati) che possono essere percorsi alla stregua del binario unico di una linea semplice, cioè nei due sensi di marcia, resi reversibili con l'intervento di apposite attrezzature.

Appare chiaro che per i detti binari non ha significato la convenzionale suddivisione in binari normalmente percorsi solo da treni pari o solo da treni dispari. Inoltre, quando si parla di Banalizzazione, non bisogna trascurare una sottile distinzione terminologica, già segnalata, con le argomentazioni che seguono, sulla Rivista **La Tecnica Professionale** (edizione Movimento/Commerciale):

« ... Nell'uso corrente la circolazione a binario unico sulle linee a doppio realizzata con l'utilizzazione di particolari attrezzature viene definita genericamente "circolazione banalizzata". Tale dizione non è esatta in quanto la banalizzazione prevede l'utilizzazione promiscua di entrambi i binari di una linea a doppio (o i tre binari di una linea così attrezzata) con la possibilità della contemporanea circolazione parallela di due treni. Non siamo ancora giunti a tanto anche se gli impianti lo consentirebbero; e non vi giungeremo fino a quando tutti i mezzi di trazione (o almeno la maggior parte di essi) non saranno dotati del dispositivo di ripetizione in macchina dell'aspetto dei segnali e del controllo della frenatura.

La circolazione banalizzata è infatti così lontana dagli schemi tradizionali di circolazione (quelli, per intenderci, che definiscono "illegale" la circolazione sul binario di destra), da richiedere adeguate cautele specie per quanto riguarda il rispetto assoluto delle indicazioni dei segnali fissi da parte del personale di macchina. (cfr.: F. Cesari, **Considerazioni sull'ordine di servizio n. 26/1970** - T.P., fasc. 2/1971).

Come termine della tecnica dei trasporti, peraltro coniato in tempo relativamente recente, la voce Banalizzazione ha trovato finora scarsa ospitalità sui comuni dizionari. Solo qualcuno se ne occupa. Qualche altro (ad es. De Felice - Duro, **Dizionario della lingua italiana contemporanea**) tratta sì di Banalizzazione, ma riporta soltanto espressioni di questo genere: « l'uso eccessivo banalizza le parole / banalizzazione di parole, di valori espressivi ».

Per quanto riguarda l'origine, non ci sono dubbi: Banalizzazione pro viene dall'aggettivo Banale, francesismo che ha valore di "comune", "privo di distinzione" e sim. Comune, non distinto, non "specializzato", è appunto il senso di marcia dei treni destinati a circolare sui binari "banalizzati".

CARMELO NERI

Le curiosità dei bambini

"Se Andrea o Giovanna vivessero in campagna, dove è più facile osservare la vita degli animali..."; "Ieri sera Marco mi ha fatto delle domande molto imbarazzanti, ho chiesto aiuto a mio marito, ma lui mi ha detto che aveva da fare...". "Sai che ho dovuto dar via la gattina che avevamo, e che è andata in amore, perché la bambina non la finiva più di farmi domande, e era preoccupata che la gattina stesse male...".

Quante volte abbiamo colto in tram o in ascensore dei discorsi come questi? Di solito si svolgono tra due mamme giovani, che si interrogano fra loro, ma qual è il misterioso oggetto di questi discorsi?

La "curiosità" dei bambini. La benevenuta "curiosità" quando le care creature domandano ai genitori: "quanto sei alto papà", ma la maledetta "curiosità" se i bambini domandano "da dove vengo mamma?".

Un vero problema quello delle risposte; la tentazione per gli adulti, non solo i genitori ma anche le zie e le nonne e i nonni e i cugini, è di tagliar corto e impedire le domande in genere, in modo che non vengano fatte nemmeno quelle più scabrose ma in genere questo non è un comportamento corretto.

Gli psicologi sono d'accordo nel consigliare ai genitori di incoraggiare gli "istinti epistemofilici", cioè la "curiosità" dei bambini. Privato di questa importante fase del suo sviluppo il bambino tenderebbe a chiudersi in un guscio, con il risultato che crescerebbe sì, portando scarpe sempre più grandi, ma rimarrebbe senza dubbio un pulcino. Dunque incoraggiare e aiutare il bambino durante la fase dei perché. "Perché le porte si aprono? Perché il sole scotta? Perché la gallina fa l'uovo? Perché la nonna ha meno capelli di te?" etc.

Ognuno di noi si è scontrato con questa fase dei propri figli, o dei figli degli altri, e sa come sia insistente, defaticante il rotolìo di questi "perché" nelle proprie orecchie, e non perché le domande siano necessariamente assurde, troppe, ma perché sono angosciose, non finiscono mai; è il domandare che interessa soprattutto il bambino, più che l'oggetto della domanda. Il rovello che lo stimola è la curiosità, che per ora lo sollecita solo a guardarsi intorno, e poi lo stimolerà a guardare anche i contenuti e il "come" dei fenomeni. In quella fase avrà dai dieci ai dodici anni e sarà più maturo, passata la fase della morbosa curiosità dei perché che comunque lo hanno assillato nella prima infanzia.

Quei perché avevano un solo oggetto: la sessualità, avvertita a livello istintuale e osservata negli adulti.

Cosa fare per venire incontro a questa legittima, anche se scabrosa, curiosità?

Essere leali, chiamare le cose con il loro nome e non con fantasie da adulti, rispondere alle precise, anche se infinite, domande del bambino senza falsi pudori, partecipare al discorso che il bambino ci rivolge senza anticipargli cose che lui stesso non chiede e attendendo senza ansia i tempi che gli saranno necessari per farci altre domande, se non sarà soddisfatto.

Il dovere degli adulti è di produrre nei confronti del bambino un atteggiamento comprensibile, senza politiche sottili di cose alluse e mai esplicite, e così anche i più cavillosi "perché" troveranno la strada per avere la loro più nascosta e "inaccessibile" risposta.

PATRIZIA CIMINI

Un premio a chi diffonde "Voci"

Per proporre l'abbonamento a "Voci" ai nuovi assunti e per raggiungere quei colleghi che, pur essendo da tempo in Ferrovia, ancora non hanno sottoscritto l'abbonamento, chiediamo un aiuto ai nostri lettori. Ci rivolgiamo a tutti gli amici di "Voci" affinché facciano conoscere ai colleghi la nostra rivista. Ed è proprio per facilitare tale opera di diffusione che, da questo momento, ci si potrà abbonare al giornale anche compilando la seguente scheda, che deve essere fatta pervenire, riempita in ogni sua parte, alla redazione centrale tramite posta di servizio.

Per ringraziare i nostri nuovi "collaboratori", invieremo a chi ci procurerà almeno quattro abbonamenti un simpatico dono.

E' importante che l'abbonato di "Voci" che ci invierà la scheda, la completi con i dati che lo riguardano.

TAGLIARE SEGUENDO IL TRATTEGGIO

Chiedo di ricevere mensilmente **in omaggio** per l'anno in corso il Periodico aziendale "Voci della rotaia", con l'intesa che al termine di detto periodo il Mensile stesso mi verrà inviato previo pagamento di L. 1.000 (mille) **annue** (a titolo di parziale rimborso delle spese di spedizione), di cui autorizzo la trattenuta a ruolo (circolare n. PAG. 1 - Doc. Per. Az. 8093 del 13 agosto 1959).

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C.

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C.

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C.

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C.

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

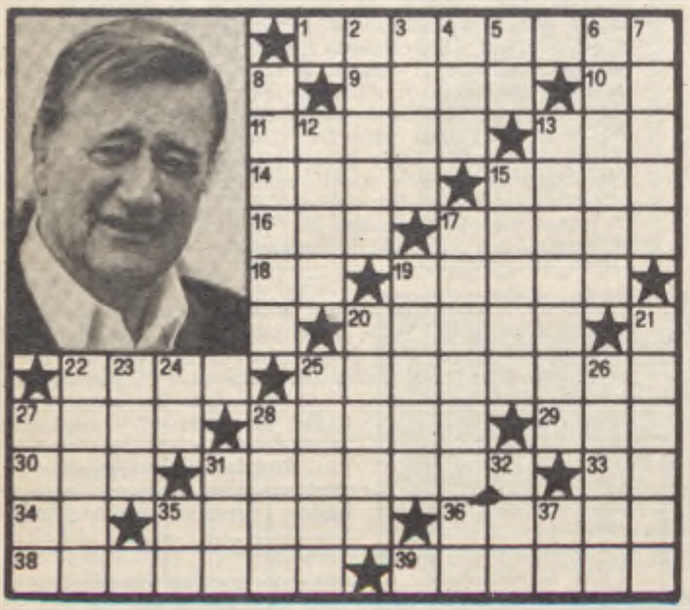
Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

IL PROPONENTE

Nome _____ **Cognome** _____

Matricola _____ **(firma)** _____

CRUCIVERBA

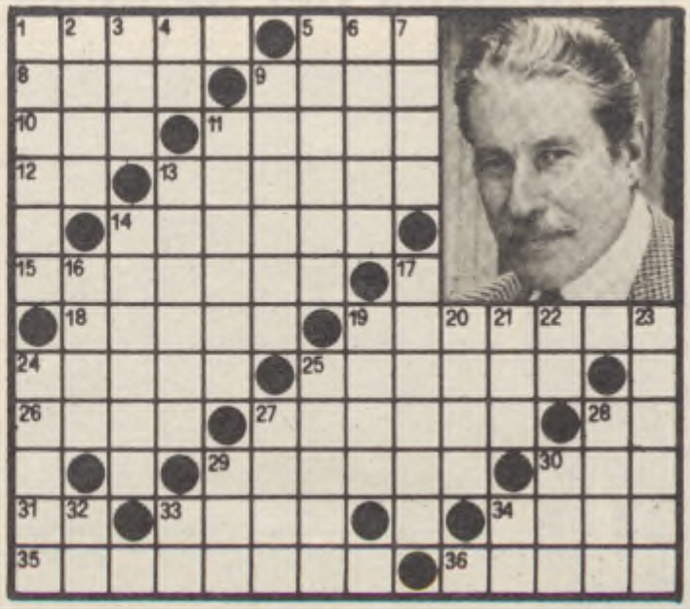


Orizzontali - 1) Piccola villetta con veranda coperta; 9) La squadra di calcio del Madrid; 10) Il sole egizio; 11) Gamberi di mare; 13) Signore turco; 14) Un poligono... gelato; 15) Il nome di Connery; 16) Andato in poesia; 17) Funi, canapi; 18) Particella pronominale; 19) Strumenti musicali; 20) Se ne fanno quattro in famiglia....; 22) Dipartimento della Turchia, con capoluogo Mersina; 25) Retribuzioni; 27) Il nome dell'attore in foto; 28) Violazioni di un dovere giuridico; 29) Segnale di fermata; 30) Si citano con gli altri; 31) Brigante; 33) Arezzo; 34) Centro di Latina; 35) Sminuzzati; 36) Sorregge il tetto; 38) Circolano per le vie di Aosta; 39) Un giornale intimo.

Verticali - 2) Un pianeta; 3) Franco, attore; 4) Allegri; 5) Alessandria; 6) Ninfe dei monti; 7) Il cognome del bravo attore in foto; 8) Mitico fiume infernale; 12) Movimenti... rivoluzionari; 13) Massiccio delle Alpi centrali; 15) Destino; 17) Piccoli colpi; 19) Spazi di terra coltivati; 20) Chi ne ha molti vive felice; 21) Il tessuto tra il cristallino e la retina; 22) Il mare di Catania; 23) Pronome relativo; 24) Enna; 25) E' bene farli assieme all'oste; 26) Lo sono russi e cechi; 27) Tela per sacchi; 28) Scrisse "Il postino bussa sempre due volte"; 31) Comune in prov. di Cuneo; 32) Adesso; 35) Gemelle in letto; 37) In gara.

CRUCIVERBA

di Salvatore CHIESA



Orizzontali - 1) Letto pensile; 5) Assieme; 8) Si prende con un occhio solo; 9) Il nome dell'attore Urzì; 10) L'arcano delle donne; 11) Penisola dell'Arabia sul Mar Rosso; 12) La prima nota; 13) Ballo di più persone che girano in cerchio; 14) Manifesti, evidenti; 15) Strumento musicale di terracotta; 18) Cresce nella brughiera; 19) Il cognome dell'attore in foto; 24) Sminuzzate; 25) Di fronte a Dover; 26) Insenatura di mare; 27) Squillante; 28) Due romani; 29) Graziosa; 30) Moglie di Atamante; 31) Secco rifiuto; 33) Indovino, stregone; 34) Gineceo turco; 35) Si esibisce in esercizi al trapezio; 36) Grassa, pingue.

Verticali - 1) Il nome dell'attore in foto; 2) Leggenda, favola; 3) Pappagallo americano; 4) Il Calcio in chimica; 5) Quella di Puglia è in prov. di Bari; 6) Si sostengono dopo gli scritti; 7) Fà sbadigliare; 9) Quella del mare incanta i marinai...; 11) L'albero piangente; 13) Una virtù teologale; 14) Rapì la bella Elena; 16) Un prodotto delle api; 17) Un ampio locale; 19) Uomini di bassa statura; 20) La città del Maraschino; 21) Il fratello di papà; 22) L'Arsenico; 23) Dialetto, vernacolo; 24) Merletto; 25) Famoso pittore francese del XIX secolo; 27) Leggenda mistica o eroica nordica; 28) Agnese spagnola; 29) Carrozzella londinese; 30) Andare col poeta; 32) Antica lingua; 33) Modena; 34) Le prime due dell'alfabeto.

GLI ANAGRAMMI

Anagrammare le coppie di parole in modo da trovare una terza serie di vocaboli. Le iniziali formeranno il nome di uno dei sette colli di Roma.

1. CENERI LEDA
2. TANTI SANTI
3. MARIO MONTI
4. FRAGOLE API
5. ARMI FERINE
6. MADRI SONIA
7. GINO PIETRO
8. ARTE REGINA
9. CRANIO LIDO
10. SENSI NETTI
11. CICLO PIETA'

DEFINIZIONI: 1) Portaceri - 2) Posti dinnanzi - 3) Connubio - 4) Decifrano le antiche scritture - 5) Assiste i malati - 6) Dissonanza - 7) Abitante di Oderzo - 8) Appartiene ad un corpo scelto di fanteria - 9) Furto - 10) Ostinato, noioso, tenace - 11) Osso inferiore del cranio.

SOLUZIONE: 1) Candeliere - 2) Antisanti - 3) Matrimonio - 4) Paleografi - 5) Infermiera - 6) Disarmonia - 7) Opitergino - 8) Granatiere - 9) Ladrocinio - 10) Insistente - 11) Occipitale. Il colle è il Campidoglio.

LA MASSIMA CELATA

Togliere una sillaba da ogni parola trovata, in modo che, lette di seguito, formino una massima di Virgilio.

DEFINIZIONI: 1) Seguace di S. Uberto - 2) Accetta - 3) Somaro - 4) Pungolano il cavallo - 5) Lo è il timoniere - 6) E' nato a Calcutta - 7) Se lo sono, fioriranno - 8) La moglie dell'oste - 9) Il baro ce l'ha nella manica.

SOLUZIONE: 1) Cacciatore - 2) Scure - 3) Asino - 4) Speronì - 5) Marinaio - 6) Indiano - 7) Rose - 8) Ostessa - 9) Asso. La massima: Ciascuno speri in sé stesso.

L'OPERA LIRICA

Le sillabe iniziali delle parole trovate formeranno il titolo di un'Opera lirica e il suo autore.

DEFINIZIONI: 1) Lo è il borsaiolo - 2) Arde in chiesa - 3) Cade dalle nuvole - 4) Animale nordico - 5) Animale con le corna - 6) Animale andino - 7) Sul labbro femminile - 8) Re - 9) Covacciolo.

SOLUZIONE: 1) Ladro - 2) Cero - 3) Neve - 4) Renna - 5) Toro - 6) Lama - 7) Rossetto - 8) Sire - 9) Nido.

LA MASSAIA

Una massaia va a fare delle compere spendendo in tutto L. 10.000. Poiché per ogni acquisto ha speso i 2/3 di quanto aveva nella borsetta, sapreste dire con quanto denaro è tornata a casa?

SOLUZIONE: 125 lire. Chiamando X la somma iniziale, si avrà: 2X - 3+2X - 9+2X - 27+2X - 81 = 10.000 da cui X = 10.125.

Soluzioni cruciverba

LA FERROVIA DEL HEDJAZ

LA COSTRUZIONE della ferrovia da Damasco a Medina lunga più di 133 km, attraverso le zone desertiche di quella che oggi è l'Arabia Saudita, è senza dubbio uno degli episodi più straordinari della storia del treno.

Al principio del novecento, sulla scia dei capitali stranieri che avevano messo piede nell'impero ottomano erano arrivate anche pericolose "idee moderne" in campo politico e sociale che avevano procurato notevoli scosse al fino allora assoluto potere del Sultano di Costantinopoli. Quest'ultimo, volendo rafforzare il suo potere mostrando a tutto l'Islam la sua fedeltà alla religione, nel 1900, in occasione del 25° anniversario della sua salita al trono, decise di collegare la città santa della Mecca alla capitale dell'impero con una linea telegrafica e con una strada ferrata. Decisione certamente pia ma che nascondeva in realtà una intelligente strategia politica: le tribù nomadi dello Hedjaz (lo Hedjaz è una regione montagnosa che corre per oltre 100 km. lungo i bordi del Mar Rosso, ad ovest della penisola arabica) si erano rivoltate contro la sua autorità.

Nel 1898, gli Imam beduini Yahia e Idrissi avevano sconfitto le truppe imperiali costringendo il Sultano, Abdul Hamid, a riconoscere l'Imam Yahia quale "Principe dei credenti". Nello stesso periodo, nelle zone del nord anche le tribù Wahabite cominciavano a dare segni di insofferenza nei confronti del potere centrale. Una strada ferrata avrebbe, quindi, permesso di trasportare con rapidità truppe di rinforzo e di controllare, nello stesso tempo, le lunghe piste carovaniere che costituivano il sistema viario del sud dell'impero.

In alto, la monumentale stazione di Damasco-Kanawat, testa di linea della Ferrovia del Hedjaz. A destra, il tracciato della linea nel tratto giordano.

La ferrovia del Hedjaz

D'altra parte, il pellegrinaggio ai luoghi santi della religione islamica non era certamente quella che si suole definire una passeggiata: sin dalla periferia di Damasco, fatiche e pericoli di ogni genere accompagnavano continuamente i fedeli; in queste condizioni essi dovevano percorrere quasi 1800 km. prima di potersi inginocchiare davanti alla "Pietra Nera".

Bisognava affrontare non meno di 500 ore di marcia, con tutte le difficoltà di approvvigionamento dei viveri, la scarsità di punti d'acqua, le tempeste di sabbia; una quarantina di tappe scandivano il percorso e tra esse la più importante era quella di Medina, l'antica Yatrib, divenuta Medinah el Nabi, la città del profeta, dove si rifugiò Maometto nel 622 e dove morì dieci anni più tardi. Il rilievo tormentato degli altipiani dello Hedjaz rendeva ancor più lenta la marcia delle carovane resa già penosa dal caldo infernale del deserto. La lunga fila di uomini, asini, cavalli e cammelli comprendeva a volte sino a 10.000 uomini e 20.000 animali: un esodo biblico.

E, come se tutto ciò non bastasse, c'erano pure i frequenti assalti dei predoni beduini attirati da quelle enormi masse di uomini e animali arrancanti nella sabbia. La decisione di Abdul Hamid di costruire la ferrovia attraverso lo Hedjaz era stata preceduta da numerosi progetti; già nel 1864 un americano di origine tedesca, il dottor Zimpel, aveva proposto un collegamento tra Damasco e il Mar Rosso. Nel 1880, il ministro ottomano dei Lavori Pubblici aveva preconizzato il prolungamento della ferrovia fino ai luoghi santi dell'Islam. Abdul Hamid, avendo dato incarico al suo ciambellano, Izzet Pascià, di ristabilire l'ordine nello Hedjaz, ricavò dal minuzioso rapporto che quest'ultimo gli aveva consegnato nella primavera del primo anno del secolo, la ferma convinzione che solo la costruzione di una strada ferrata avrebbe permesso il trasporto rapido e facile delle sue truppe verso le irrequiete provincie meridionali del suo impero.

Il denaro necessario per tale gigantesca impresa non era comunque disponibile nelle dissestate casse dello stato, né si poteva minimamente pensare che per la realizzazione di un'opera con finalità religiose si potesse ricorrere ai capitali degli "infedeli". Era l'intera nazione mussulmana che doveva finanziare tale impresa.

Il Sultano lanciò dunque una pubblica sottoscrizione alla quale si iscrisse per primo con una offerta di sette milioni di franchi-oro. Fu come un segnale di partenza; in tutte le moschee dell'Islam ci si mise a pregare e a chiedere elemosine a favore della ferrovia.

Altri sovrani seguirono l'esempio del Sultano, come lo Scià di Persia e il Khedivé d'Egitto, i quali offrirono sostanziosi contributi in denaro e in materiali da costruzione. Donazioni arrivarono anche da paesi "infedeli": la regina dei Paesi Bassi, a nome dei mussulmani dell'Insulindia, e il governo francese, per i suoi sudditi dell'Africa del nord.

Sino al 1907, benché si fosse registrata una vera e propria pioggia di offerte per la ferrovia, i fondi reperiti risultavano ancora insufficienti. Il Sultano di Costantinopoli giunse persino a istituire un ordine di decorazione della ferrovia dello Hedjaz per insignire, a titolo di esempio e di pubblica gratitudine, coloro che offrivano contributi per la costruzione: la medaglia di cavaliere, in nickel, era conferita per tutti i contributi da 5 a 50 lire turche; la medaglia d'ufficiale, in argento, per quelli da 50 a 100 e infine, la medaglia di commendatore, in oro, per tutte le somme che superavano le 100 lire. Venne istituita anche una tassa speciale sui francobolli e sulla dogana il cui ricavato doveva ugualmente essere destinato ai fondi per la costruzione. Ma l'idea che fece fare un grande balzo in avanti al patrimonio finanziario per la "ferrovia santa" la si deve al formidabile senso degli affari di Ahmed Izzet che era, come abbiamo già visto, il ciambellano del Sultano. Izzet Pascià dispose che tutte le pelli dei montoni immolati in ogni parte dell'impero durante le feste religiose dovessero essere donate allo stato. Se si considera che nei territori dell'impero venivano sacrificati ogni anno milioni e milioni di capi, non ci si stupirà nel sapere che il ricavato di un anno di vendita sui mercati esteri delle pelli di montone arrivò a superare il milione di franchi oro. Nel 1908, il capitale accumulato raggiungeva quasi i quattro milioni di lire turche e le terre dello Hedjaz, su cui dovevano essere posati i binari furono proclamati dal Califfo" proprietà religiosa inalienabile".

ROBERTO FUSCO

(continua)

I 125 ANNI DELLE FERROVIE NORVEGESI

NEL 1979 ricorre il 125° anniversario della prima ferrovia norvegese, che collegava Christiania (antico nome di Oslo) con Edisvold. Attualmente le NSB esercitano una rete di 4241 km, di cui 2440, pari al 57 per cento circa, sono elettrificati ed assicurano oltre l'80 per cento del traffico complessivo. Questo è stato nel 1977 (ultimi dati UIC disponibili) di 2590 milioni di tonn-km (2736 nel 1976) e di 2285 milioni di viagg-km (2274 nel 1976).

L'Ofotbanen, costruita nel 1902 per collegare le miniere di ferro di Kiruna (Svezia) col porto norvegese di Narvik, è stata per molto tempo la ferrovia più settentrionale del mondo, e lo è ancora tra quelle elettrificate. La linea di Bergen, aperta all'esercizio nel 1909 ed elettrificata nel 1964, attraversa il paese con andamento est-ovest e collega la capitale con la seconda città norvegese. Infine la linea del Nordland, completata nel suo tratto più settentrionale nel 1962, ha stabilito un collegamento ferroviario della lunghezza di 1300 km tra Oslo e Bodo.

Il 1° novembre prossimo verranno attivati una parte della nuova stazione centrale di Oslo ed un tratto di linea a doppio binario, lungo 3,6 km., che attraversando in galleria la città collega le vecchie stazioni di Oslo Est ed Oslo Ovest. La nuova, ubicata in prossimità di quella di Oslo Est, verrà attivata per intero nel 1986.

Il costo della galleria è di 600 milioni di Corone Norvegesi, pari a circa 400 milioni di lire. L'opera consentirà un sostanziale miglioramento dei servizi, in quanto eviterà ai viaggiatori in transito l'attraversamento della città per portarsi da una stazione all'altra, e servirà con le stazioni intermedie di Frogner e di National Theater due importanti corrispondenze con la rete dei trasporti urbani e della metropolitana in particolare.

Le NSB hanno investito recentemente somme notevoli nel rinnovo dell'armamento, particolarmente importante su linee caratterizza-

L'espresso Göteborg-Oslo nella stazione di Oslo Est. Le vecchie stazioni di Oslo Est e Oslo Ovest saranno prossimamente collegate da una galleria che attraversa la città. Ad esse, nel 1986, si affiancherà una nuova, modernissima, stazione.

Convoglio di minerale nella stazione norvegese di Narvik

A sinistra, le linee norvegesi attualmente in servizio

A destra, il tracciato progettato dalle NSB che, come si vede, oltrepassa di molto il circolo polare artico

te da forti pendenze e da numerose curve con raggio ridotto. Attualmente sono in opera circa 7 milioni di traverse di cemento armato precompresso e quasi metà della rete è dotata di lunghe rotaie saldate.

Un altro settore dove le NSB hanno concentrato i loro sforzi è quello del controllo centralizzato del traffico (CTC). Attualmente il 44 per cento della rete è attrezzato col CTC e sono recentemente iniziati i lavori per la sua estensione sulla linea di Bergen, dove il sistema verrà attivato nel 1984.

Nel campo del materiale rotabile meritano un cenno le nuove locomotive elettriche a tiristori El 16, di cui sono in corso di fornitura 6 unità, le carrozze speciali con scompartimenti per handicappati e per madri con bambini, in corso di sperimentazione, e 6 convogli di 6 elementi ciascuno destinati ai servizi vaggiatori espressi ed atti ad una velocità massima di 130 km/h, di cui è previsto l'acquisto in un prossimo futuro.

Le locomotive El 16 sono dotate di due carrelli con due assi motori ciascuno, hanno una potenza continuativa di 4440 kW, un peso di 80 tonnellate e possono viaggiare ad una velocità massima di 140 km/h. Particolarmente studiate per le dure condizioni dell'inverno nordico esse derivano da un tipo di locomotiva già fornita dall'ASEA alle ferrovie svedesi (RC4) ed alle ferrovie austriache (Rh 1043).

Le nuove carrozze speciali, che verranno costruite in numero di 30, sono destinate ai principali treni a lungo percorso. Un prototipo è già in servizio tra Oslo e Bergen. Trattasi di veicoli con scompartimenti specializzati per gli handicappati, dove si possono sistemare delle carrozzelle con l'ausilio di appositi dispositivi di sollevamento. Negli scompartimenti destinati alle madri con bimbi si trova tutto quanto può servire per le particolari esigenze di questi piccoli viaggiatori, compreso uno scaldabiberon.

Per quanto concerne i trasporti merci le NSB prevedono di radiare entro breve tempo 700 veicoli di tipo obsoleto e di attivare verso la fine del '79 un sistema di gestione centralizzata dei carri mediante elaboratore.

Da qualche anno è tornato attuale, in relazione allo sfruttamento dei giacimenti di petrolio e di gas del Mare del Nord, un progetto per il collegamento del porto di Tromso, ubicato circa 200 km a nord di Narvik, con quest'ultima località e con Fauske, sulla linea del Nordland. L'ultima versione del progetto risale al 1975 e fa parte di uno studio più ampio redatto dalla Commissione per il piano dei trasporti norvegesi. Essa comprende una linea Fauske-Narvik-Tromso ed una diramazione da Bjervik ad Harstad, entrambe a semplice binario con trazione Diesel e controllo centralizzato del traffico.

Il tracciato è previsto per velocità di 160 km/h e presenta curve con raggio minimo di 1700 m. La velocità commerciale dei treni sarebbe dell'ordine dei 120 km/h.

Il complesso andamento orografico delle zone attraversate implica la realizzazione di numerose gallerie di rilevante lunghezza da scavare in roccia dura.

Per la tratta Fauske-Narvik esistono due tracciati alternativi. Quello più occidentale richiede la costruzione di numerosi ponti di notevole lunghezza, tra cui quello sul fiordo Skjiomen, lungo 825 m. con una travata da 550 m. L'alternativa orientale, più interna, richiede a sua volta lo scavo di una galleria di 24 km.

Narvik diventerebbe un nodo di questa nuova rete che servirebbe Tromso (44.000 abitanti) ed Harstad (21.000 abitanti), città in forte espansione che nel 1946 non contavano rispettivamente che 11.000 e 6.000 persone.

Fra le stazioni intermedie merita un cenno quella di Evenes, sulla diramazione Bjerkvik-Harstad. La ferrovia qui dovrebbe sottopassare in galleria le piste dell'aeroporto di Narvik e la stazione ferroviaria verrebbe integrata nell'aerostazione.

La tratta Fauske-Narvik dovrebbe avere una lunghezza di 183 km, di cui 130 in galleria, 2 stazioni intermedie ed una pendenza massima del 18‰.

Il costo previsto era nel 1975 di 1,3 miliardi di Corone Norvegesi (circa 216 miliardi di Lire). La tratta Narvik-Tromso avrebbe a sua volta una lunghezza di 213 km, di cui 81 in galleria, 4 stazioni intermedie e pendenze massime del 18‰. Il costo ammonterebbe a 1,2 miliardi di Corone (circa 200 miliardi di Lire). La diramazione Bjerkvik-Harstad, infine, dovrebbe avere uno sviluppo di 80 km, di cui 30 in galleria, 2 stazioni intermedie e pendenze massime del 23‰. Il suo costo sarebbe di 0,65 miliardi di Corone (108 miliardi di Lire).

Il progetto suscita perplessità per gli imponenti mezzi finanziari necessari, derivanti dalla complessità dei tracciati.

RENZO MARINI

Vado a vedere il mondo, capisco niente e torno

di MARCELLO BUZZOLI

ANCORA una volta è esplosa l'estate, la stagione delle vacanze e dei viaggi. Ci sono due modi per girare il mondo: lasciarsi trasportare passivamente dalle gambe, oppure aprire gli occhi e il cuore a quanto di bello e di nuovo s'incontra. L'avvertimento è di Stendhal, forse presago del trionfo del turismo di massa, delle odierne migrazioni collettive istituzionalizzate. Chi consideri la vacuità di questi riti deprimenti e ingannevoli non può non sentire la nostalgia per il tempo in cui il viaggio era ancora un'arte. Allora, acque e cieli, monti ed isole, abitati ed abitanti, tutto era spettacolo. Il gigantesco, l'orrido, il misterioso stavano in funzione di contrasto ad accrescere l'interesse e la meraviglia. Con la descrizione di paesaggi remoti e favolosi, la prosa di viaggio segnava un punto d'incontro tra la fantasia e la conoscenza del mondo. Quando Marco Polo scrive che nelle vallate deserte dell'Asia si odono gemere i demoni, apre spazi di suggestione infinita. Nessun "inviato speciale" odierno potrà mai eguagliarlo.

Oggi il Tibet è a poche ore d'aereo, la Siberia la si percorre in pullman con l'aria condizionata, il Sahara lo si traversa con le carovane organizzate, il Marocco l'hanno diviso in spezzoni. Ogni spezzone una tariffa. C'è chi fa la capatina a Mohammedia. C'è chi preferisce il giretto a Marrakech. C'è chi visita soltanto le dune e le gole. C'è chi ispeziona le città imperiali. C'è chi si diverte nelle Kasbah.

Le crociere sul Nilo sono *out*. Ormai le Agenzie ci esortano alla navigazione del Rio Napo, dormendo nelle "missioni giuseppine" e convivendo con gli indios Armachi della Sierra Nevada.

Eppure si direbbe che allo straordinario aumento delle possibilità di muoverci, corrisponda una proporzionale diminuzione della nostra capacità d'orientamento. In tanta varietà di luoghi, di richiami, di proposte, coloro che vogliono scegliere liberamente i loro itinerari, viaggiare ad occhi aperti, scoprire località suggestive e bellezze dimenticate, dispongono di uno strumento addirittura ovvio ed elementare, eppure prezioso: la guida turistica. E di questa vogliamo parlare, cominciando dai famosi *baedeker* che presero il nome da colui che ne fu l'ideatore. Carlo Baedeker nacque ad Essen al principio dell'Ottocento. Ancor giovane si stabilì a Coblenza. Qui aprì una libreria e cominciò la sua attività editoriale con una guida della città. Guardava lontano, ma preferiva camminare a piccoli passi prudenti. Nel 1832 stampò una guida per i viaggiatori sul Reno. Il "fiumone epico", come lo chiamò l'Alfieri, costituiva anche allora un'attrattiva turistica di sicuro richiamo (oggi il *tour* organizzato dura dieci giorni e costa sulle ottocentomila lire. Dopo altre pubblicazioni, nel 1861 vide la luce la prima guida dell'Italia (centrale) cui seguirono altri volumi dedicati alla nostra penisola. Continuamente aggiornate, queste pubblicazioni avrebbero conosciuto innumerevoli ristampe. A decretarne la straordinaria fortuna, concorsero l'esposizione concisa ed efficace, la razionale sistemazione della materia, l'abbondanza e l'attendibilità delle notizie storiche ed artistiche, come pure delle indicazioni di carattere pratico. A ragione, si è parlato di uno stile *baedeker* che altri editori hanno sfacciatamente sfruttato, sfidando l'illegalità.

Nelle pagine ingiallite dei più antichi *baedeker* è possibile cogliere l'atmosfera dell'Italia che si era da poco unificata. Una guida del 1872 ci riporta nella Roma che (dopo la breccia di Porta Pia) andava assumendo lentamente la veste di capitale del Regno d'Italia. Cose curiose ce n'erano parecchie. A cominciare dall'ora che si calcolava a partire dal tramonto. Sistema discutibile e che, tra l'altro, richiedeva continui cambiamenti. E' evidente che uno straniero stentava a raccapezzarcisi. Circa gli alberghi, il *baedeker* è circospetto. Raccomanda quelli "che per i concetti tedeschi siano almeno sopportabili e i cui padroni, vedendo un forestiero, non tentino di approfittarne troppo. In Italia più che altrove mancano i prezzi fissi e questi vengono stabiliti secondo le condizioni e il contegno del forestiero". Tra le trattorie, molto credito godeva i "Tre ladroni" al Corso. L'osteria più rinomata era "Aragno" in piazza Sciarra. La passeggiata in fiacchere in città era confortevole, ma cara. I viaggi fuori città con la diligenza erano cari e nemmeno confortevoli. Si partiva alle cinque e mezzo del mattino da piazza Montecitorio per Tivoli. Il viaggio richiedeva non meno di cinque ore. La ferrovia era di là da venire.

A Carlo Baedeker è sopravvissuta una importante Casa editrice che ancor oggi svolge la sua attività. Dopo la stasi della seconda guerra mondiale i baedeker sono stati ristampati, ancora una volta, e debitamente aggiornati. Ma, specie nel nostro Paese, si è venuta determinando una graduale attenuazione dell'interesse del pubblico.

Sermoni retorici, sfarfallìo di marsine, ghirlande tricolori, barbe di professori e di accademici fecero da sfondo alla nascita del Touring Club Italiano. Fondato nel 1894 con lo scopo di promuovere il turismo, in particolare mediante la pubblicazione di riviste, di guide, di atlanti, ebbe ben presto a qualificarsi per la serietà e l'importanza delle iniziative. Nel 1914 cominciò la pubblicazione della serie delle guide d'Italia. Secondo il programma ideato da Luigi Vittorio Bertarelli, anima di apostolo e di pioniere, nonché primo presidente del Touring, la collana avrebbe dovuto comprendere sette volumi di circa trecento pagine ciascuno. Il lavoro si protrasse per quattordici anni e i volumi diventarono sedici. A questi se ne aggiunse un diciassettesimo dedicato alla Somalia, l'Eritrea e la Libia che, all'epoca, erano colonie italiane. Chi sono i compilatori delle guide del Touring? Esperti qualificati i cui nomi figurano su ogni pubblicazione. A noi piace immaginarli come gli adepti di una confraternita, severa e misteriosa, un ordine di geologi, geografi, archeologi, cartografi, storici, architetti, urbanisti, economisti, speleologi, intenti a studiare ogni più piccola piega della nostra penisola, nelle metropoli e nei piccoli Comuni, nelle pievi e nei villaggi, per restituircene l'immagine in un resoconto asciutto, in una prosa sostanziosa da codice civile punteggiata qua e là di sobrie accensioni liriche. La collana delle guide d'Italia (che, nell'edizione più recente, è ricca di ben ventitré folte monografie corredate da carte geografiche e piante topografiche) costituisce il «corpus» centrale della poliedrica produzione editoriale del Touring. Ma questa, inutile ricordarlo, annovera molte altre opere (dedicate anche a Paesi e Continenti lontani) che godono di meritato prestigio.

Baedeker e Touring. Per completare la triade dell'editoria internazionale più eccreditata in campo turistico,

occorre volgersi adesso alla Francia e alle « guide blu ». La prima pietra di questa enciclopedia del viaggio fu posta dall'avvocato francese Adolfo Joanne. Questi, per diletto suo e degli amici, compose un *Itinerario della Svizzera (1841)*. Con i suoi scenari di pastori e di montagne, la Svizzera appariva allora un'isola arcadica, una terra felice. Il libro andò a ruba. L'avvocato ne scrisse un secondo e poi un terzo. Finché, cedendo alle esortazioni dell'editore Louis Hachette, disertò per sempre le aule del tribunale e diventò scrittore dei monti, dei fiumi, dei laghi, delle cattedrali gotiche, delle abbazie dirute e delle tante città del mondo. Il figlio Paul ne proseguì l'opera. Dal 1916, la Casa editrice Hachette si è assunta il compito di portare avanti la fortunata serie di libri cui ha imposto il nome di « guide blu ». Attualmente il turista ha a disposizione centoventi volumi (anche in edizione italiana) che vengono aggiornati e riveduti in media ogni tre-quattro anni e illustrano non solo i Paesi d'Europa, ma anche quelli di altri Continenti. E' imminente il volume sulla Cina. Il cospicuo catalogo non disdegna anche le cosiddette guide in *jeans* che, almeno in teoria, insegnano a viaggiare, a mangiare, a dormire, a divertirsi con la minor spesa possibile. Ancora un passo, e siamo alle guide stravaganti o alle controguide che editori più o meno improvvisati mandano in libreria e in edicola per suscitare un po' di curiosità e rastrellare denaro. Né mancano ingegni brillanti, disposti a cimentarsi in consimili prodezze. Op-là. Il primato spetta probabilmente a Jonathan Rout e a Brigid Segrave che hanno scritto in tono semiserio. *The good Loo Guide* per illustrare in dettaglio i gabinetti di decenza di Londra, contrassegnandoli con uno, due, tre asterischi, secondo il grado di confort. Su un altro scaffale, ecco le controguide nere, sataniche, che ci segnalano chiese sconsacrate, cripte paurose, conventi abitati da spettri di monaci che in vita trasgredirono la regola. Sottobanco, ma non tanto, si vendono le guide « alternative » che s'indirizzano ai *beat*, ai *freacks* e in genere a tutto l'*underground* di passaggio o di stanza nelle metropoli, insegnandogli a sopravvivere con mezzucci e a scrocco.

Ma non vogliamo occuparci di mercanzia del genere. Il nostro è un sommesso e cordiale invito a riscoprire le guide turistiche di sicuro affidamento. Nell'impossibilità di ricordare tutti, non vogliamo omettere almeno un cenno alle pubblicazioni di vario genere dell'Istituto geografico De Agostini e a quelle che vengono stampate dal Ministero della Pubblica Istruzione (Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti) e costituiscono la collana che va sotto il titolo di « Itinerari dei musei e monumenti d'Italia » e comprende anche città celebri, come Assisi, Tarquinia, Paestum, Cerveteri, ecc. Ripetiamo che vi sono molte altre pubblicazioni e di pregio. L'importante è rifiutare le guide raffazzonate e truffaldine, infiorate di errori perfino nelle indicazioni più note ed importanti. Crediamo che non sia difficile individuarle, così come non è difficile riconoscere quelle migliori e meritevoli di fiducia.

La macchina delle vacanze è in moto. Attenzione a non farci stritolare.

incontri con...

Le duemila e una... voce di Noschese

LA PRIMA domanda, la domanda che gli viene rivolta più di frequente, per non dire la domanda ricorrente, è sempre una, sempre la stessa (ma segue con puntualità sconvolgente il "Bravo" e il "Bravissimo"): "Come fa?".

Ossia, come si fa a diventare "imitatore"?

— Il manuale non l'ho ancora dato alle stampe. Però me l'hanno chiesto molte volte! — Risponde Alighiero Noschese. — Più che altro — spiega — bisogna studiare l'anatomia della persona che si vuol imitare e di cui si parla. L'anatomia intesa dal punto di vista auditivo e visivo. Cioè, io vedo una persona che ha il naso piccolo per esempio, oppure uno che ha il naso molto appiccicato? Ebbene, non v'ha dubbio che costoro disporranno di una voce nasale, come posso dire?, sul tipo di una persona raffreddata.

— Se si tratta di un proprio e vero studio? Beh, direi uno studio anatomico. — Continua Noschese. — Infatti, io feci antropologia criminale, senza ovviamente con questo dare del criminale alle mie "vittime", cioè a coloro dei quali faccio l'imitazione, sia chiaro! Feci antropologia, dicevo, perché dalla facoltà di legge mi trasferii a medicina: mi sentivo attratto sia dalla psicologia sperimentale (per la quale presi un 30 all'Università di Napoli) e sia dall'antropologia criminale che studiai sul Testut appunto, le teorie delle comparazioni...

Nessuna imitazione né tentativo di imitare professori che furono i suoi docenti in questo caso, ma l'attenta partecipazione di chi è abituato alle interviste e già conosce il tipo di domande che gli possono venir poste.

— Se si diventa imitatori come conseguenza della professione di attore? Certo, bisogna essere attori altrimenti non si conoscono i tempi per le giuste pause, per esempio. Perciò direi che molti imitatori di adesso, occupati a percorrere questa strada che io ho spalato un pochino credo, (cioè, prima, "imitatore" era sinonimo del dilettante se non proprio di colui che nei salotti-bene cercava di ripetere il chicchirichì del gallo, il fischio del treno, la sirena della nave o la voce di Hitler) adesso, ripeto, questi nuovi che non provengono dalle esperienze di attore, si limitano a produrre una specie di cacofonica ripetizione delle mie imitazioni, e anche quindi dei miei sbagli, o delle perso... intenderebbero imitare riducendo l'operazione a qualcosa che si riferisce a un punto di vista puramente meccanico.

Ma Alighiero Noschese, prima di essere il mago delle voci che oggi è diventato, faceva l'attore? E quando ha cominciato a fare l'attore?

— Con Ugo Gregoretti, con le Filodrammatiche dei Gesuiti, quando avevo 14 anni — precisa non nascondendo quindi che si tratta di un bel po' di tempo addietro — ma il vero momento del passaggio, diciamo così, al professionismo, è la scrittura per uno spettacolo dal titolo "Alta fedeltà". Lavorai con Lauretta Masiero e Gorni Kramer: quello fu veramente il mio battesimo del fuoco. Come, altro battesimo del fuoco fu la "Sei giorni" di Milano. Nel 1961. C'erano i ciclisti che correvano sulla pista e l'orchestra suonava, cantavano i cantanti, si esibivano gli attori. Il Palasport straripante di gente. E c'era Mina nel momento del fulgore, con il fratello Geronimo che, purtroppo, qualche tempo dopo doveva morire in un tragico incidente automobilistico. Uno spettacolo sui generis con un pubblico altrettanto particolare che voleva però applaudire i suoi idoli. Come Mina appunto! Quando cominciai il mio repertorio delle imitazioni, confesso che ero abbastanza emozionato. Poi, quelle imitazioni furono esaltate dagli applausi di diecimila persone che scandivano il mio nome: "A-li-ghie-ro, A-li-ghie-ro! E, anche se non mi piace ripeterlo per il sommo rispetto che si deve a Mina, fu il mio trionfo che il giornalistascrittore Giancarlo Fusco collocò, anche temporalmente, con una frase ormai troppo nota e che i giornali riportarono puntualmente nonostante Mina non fosse tramontata ed è intramontabile: "E' tramontata una stella mentre nasce 'il signor carta-carbone' Alighiero Noschese".

Da quell'ormai lontano 1961, quanti spettacoli e quante voci sono state imitate? E l'immediato futuro come vedrà impegnato Alighiero Noschese?

— Quest'estate farò una rivista, tutta mia, scritta e diretta da me. Un'ora e mezza tutta da solo. Un recital. — E continua rispondendo alla domanda se e quante ballerine faranno parte del cast di questo eccezionale spettacolo: — No, nessuna ballerina. Ho fatto già l'esperienza l'anno scorso con un gruppo di ballerine inglesi ed ho visto che era del tutto deludente perché le ragazze man mano che andavano apprezzando la pastasciutta e il vino italiano, dimenticavano automaticamente i passi di danza. Ora farò una serata intera come man-show che s'intitolerà "La verita al cento per cento".

Accennata una vaga questione numerica, vien fatto di pensare a un forzato bisticcio di parole: verità al cento per cento di Alighiero Noschese le mille e una voce. Ma si può dire di Noschese mille e una voce?

— Eh, no, perché ormai sono cresciute. Erano 1836 sei anni fa, dopo ho perso il conto. — Puntualizza subito l'imitatore. — Poi, bisogna assommare i nuovi e gli ultimissimi tipo Gheddafi, Carter, Breznev e l'Ayatollah.

— Quindi, duemila. Duemila e una voce?

— Sarebbe più giusto, se si vuol parafrasare il celebre titolo della novellistica, dire "Le duemila e una... notte" perché io, principalmente, lavoro di notte.

Nella battuta che non vuol imitare nessuno, si affaccia invece Noschese giornalista che "titola" la sua intervista. Noschese che ha iniziato la sua attività di pubblicista ai giornali di Napoli (e per uno dei quali ancora scrive i suoi pezzi) e che, in seguito, venuto a Roma per lavorare con Vittorio Veltroni alla radio, si impossessa delle voci dei politici proprio seguendo i servizi parlamentari.

— Quando ritornavo in Via Asiago, riferivo ai colleghi imitando le voci degli onorevoli e dei deputati. Questo spinse Veltroni a suggerirmi di "fare" della rivista. E con l'aiuto di Garinei e Giovannini debuttai in "Caccia al tesoro" con Billi e Riva e cominciai a lavorare con il mio autore preferito con il quale, ormai, mi lega un rapporto di trentennale esperienza: Dino Verde.

— Programmi per la televisione?

— Subito dopo la rivista teatrale dell'estate. E dopo, un po' di vacanza. Tornerò in Val Gardena. Ci andavo da piccolo, quando, scesi dal treno carichi di bagagli, correvamo, noi bambini, a guardare, prima di salirci, quel magnifico trenino. E' un ricordo che conservo tra quelli indimenticabili, e non soltanto dell'infanzia. Il trenino della Val Gardena che hanno messo in mostra a Ortisei come giusto e non solo pittoresco ricordo di un tempo passato.

NINO BRAGIAI

attività dlf

NOTIZIE IN BREVE DAI DOPOLAVORI FERROVIARI

La nuova palestra del DLF di Cagliari

E' STATA inaugurata dal Sindaco di Cagliari dr. Ferrara e dal Direttore Comp.le, dr. De Chiara, la nuova palestra ginnica del DLF di Cagliari, alla presenza di autorità civili e militari, nonché di numerosissimi Soci e familiari.
Il Sindaco, con appropriate parole, ha posto in dovuto risalto l'interessamento di Antonio Serra, già Presidente della Sezione, per aver dato grande impulso all'opera di ammodernamento degli impianti sportivi ed ha giustamente lodato Sergio Staico, attuale Presidente, per aver reso concrete le innovazioni e le ristrutturazioni nell'oasi sportiva di Via La Plaia con fondi messi a disposizione dall'Azienda Ferroviaria. E' un vero piacere apprendere che il nuovo impianto servirà a riunire, nel tempo libero, giovani e anziani di famiglie di ferrovieri con ragazzi e ragazze delle famiglie dimoranti nel rione, desiderosi tutti di dedicarsi ad una sana attività sportiva. Speriamo — ha detto il Sindaco Ferrara — che altre Aziende statali o private prendano buon esempio dai ferrovieri perché occorre far di tutto per sottrarre molti giovani al disorientamento morale dilagante, indirizzandoli verso lo Sport sia in palestra che sui campi all'aperto. Anche il Direttore Comp.le, dr. De Chiara, ha avuto nobili espressioni verso i praticanti sportivi, specialmente verso i giovanissimi ginnasti, che di recente hanno primeggiato nell'agonismo regionale, ed ha promesso il suo interessamento nel dotare la palestra di altre attrezzature.
La palestra ha comportato lavori per 400 giornate, una spesa di 80 milioni, l'impegno di alcuni soci nella realizzazione dell'arredamento e della sistemazione delle attrezzature più necessarie per la ginnastica. E' un locale luminoso ed ampio, le sue dimensioni sono 18x28x7, in esso trovano svolgimento regolare, di sera, dalle 17 alle 21, sette corsi, di cui due per adulti e cinque per adolescenti di ambo i sessi, sotto la guida di esperti istruttori federali di ginnastica. Di mattina, la palestra è a disposizione dell'Istituto Professionale Femminile per le lezioni di educazione fisica.

FRANCO DELLI CARRI

Qua e là per i DLF

Il torneo di calcio organizzato dal DLF di Venezia, giunto quest'anno alla sesta edizione, è stato vinto — per la terza volta — dalla squadra della stazione di Mestre. La manifestazione, di carattere interaziendale, ha visto la partecipazione di numerosi gruppi sia interni che esterni alla nostra Azienda.

* * *

La Sezione Culturale del DLF di Palermo, proseguendo la sua intensa attività, ha organizzato presso il Cinema-teatro "Dante" la rappresentazione della commedia di Nino Martoglio "Sua Eccellenza". Notevole è stato il successo di pubblico e gli artisti, tutti ferrovieri e congiunti, hanno riscosso vivi applausi.

* * *

Con la collaborazione dei DLF di Alessandria e di Novara e con il patrocinio dell'Assessorato Regionale al Turismo, è stato recentemente organizzato dal G.A.T.T. (Gruppo Amici del Treno di Torino) e dell'A.N.F. (Associazione Fermodellisti Novaresi) il cosiddetto "Giro di primavera". Si è trattato d'un piacevole viaggio domenicale su un treno a vapore, trainato da due locomotive del Gruppo 640, sull'itinerario Alessandria-Mortara-Novara-Biella-Santhià-Vercelli-Mortara-Alessandria.
Numerosi gli intervenuti, che con questa gita hanno voluto non tanto esprimere un nostalgico ritorno a tempi ormai passati, quanto testimoniare un preciso riferimento culturale e sociale ad una realtà — diciamo così — paleoindustriale, la cui importanza non può essere misconosciuta né dimenticata.

* * *

Il DLF di Venezia ha organizzato — in collaborazione con la BNC — una Mostra-Concorso di pittura che ha riscosso notevole successo. Il 1. premio è stato vinto dalla pittrice Graziella Moretti, in servizio presso la Segreteria del Direttore.

* * *

Nel salone delle conferenze del DLF di Torino ha avuto luogo la premiazione dei vincitori della quarta edizione del "Concorso internazionale di poesia Speranza", egregiamente organizzato dall'accademico Franco Bellomo, Verificatore di Torino Smistamento. Ecco i primi classificati nelle tre categorie previste: per la poesia singola Giovanni Galli di Savigliano, per la silloge inedita Ignazio Urso di Padova e per il libro edito Pasquale Martiniello di Mirabella Eclano. A conclusione della manifestazione la pianista Gemma Fischietto di Brindisi si è esibita con l'esecuzione di brani di Mozart, Chopin e Schubert.

* * *

Sui campi del DLF di Alessandria si è svolto il tradizionale incontro internazionale di bocce a squadrette "C. Bruni", giunto alla ventiduesima edizione. Erano presenti 42 formazioni in rappresentanza di dieci DLF piemontesi e liguri e 5 squadre francesi provenienti da Lyon, Vienne, St. Georges d'Espérance ed Ouillins. Durante la premiazione, che ha visto al primo posto la quadretta locale, hanno preso la parola il Presidente della Sezione Foco, l'Assessore provinciale allo Sport, Gatti, ed il Delegato sportivo compartimentale Geom. Susella.

* * *

Pieno successo ha ottenuto la squadra di calcio del DLF di Casale Monferrato, che, sotto la guida dell'appassionato Vice Presidente Marchese, si è piazzata al primo posto assoluto, con ben 18 reti fatte ed appena 2 subite, al "Torneo dell'Amicizia", indetto fra tutti gli enti pubblici della città. Questi i componenti la prestigiosa formazione: Rossanigo, Ruzzon, Robotti, Barocco, D'Emiliano, Cavalli, Avonto, Felisatti, Lonardi, Durando, Cesco, Mandracchia, Pasino, Rispoli e Liguori.

* * *

Nel quadro del potenziamento del settore delle Mense Aziendali, è stata inaugurata la Mensa di Pescara alla presenza del Direttore Compartimentale, Ing. Loria, del Consiglio Direttivo della locale Sezione DLF — che ha in affidamento il servizio di mensa — e dei rapresentanti del personale.
Tale realizzazione, intesa a migliorare le condizioni di vita e di lavoro dei ferrovieri, è venuta incontro ad una sentita aspettativa del personale che potrà così anche a Pescara — come già avviene in numerose altre località del Compartimento di Ancona — consumare i pasti a prezzo ridotto in locali completamente ristrutturati, funzionali ed accoglienti.

* * *

L'ottima organizzazione, predisposta dai responsabili della Sezione DLF di Bolzano, ha consentito a 150 sciatori di partecipare alle gare sociali (slalom gigante e fondo) nella suggestiva località di Passo Pennes di Sarentino. Non solo la bellissima giornata e la vivacità degli atleti, ma anche lo spirito di amicizia fra ferrovieri hanno fatto registrare una larga partecipazione di soci, soddisfatti dalla serietà e puntualità del programma fissato. Stefano Cattarozzi, Sergio Mosca e Roberto Brigo sono stati i migliori nello slalom, mentre Raffaella Canepel, nella categoria femminile, ha primeggiato seguita da Nadia Brigo. Ottima la gara di Francesca Maranelli (cl. '69), 1. della categoria e 3. assoluta nel "femminile". Il fondo è stato dominato da Franco Roseano e successivamente sono arrivati Gianni Canepel e Roberto Brigo. Nel fondo femminile (Km. 5 - metà del percorso maschile) è arrivata prima la brava Raffaella Canepel, poi Nadia Brigo e Erminia Borcimi. La giornata si è conclusa presso la sede sociale di Bolzano per la consueta premiazione.

* * *

"Trofeo BNC", quadrangolare di calcio organizzato dalla squadra del DPV di Verona con incontri con le formazioni DLF di Bolzano, Fortezza e Trento. Risultati delle eliminatorie: Trento-Verona 0-3; Bolzano-Fortezza 2-0. Gran finale: Verona-Bolzano 3-1. Le reti sono state segnate per il Verona da Tavella, Zanon e Malaffo, mentre l'unica rete dei bolzanini è stata realizzata da Luciani. Come sempre ottimo l'arbitraggio di Tessari. Elogio particolare all'allenatore Ferrari di Verona cui sono stati indirizzati molti applausi. Foltissimo il pubblico al campo ferroviario di Verona-S. Lucia e al calcio d'inizio due capitani del Verona-Hellas: Franco Frasi degli anni 50 ed Emilio Mascetti, attuale portabandiera. Sono state distribuite coppe e medaglie-ricordo per tutti. Presenti i Presidenti e i rettori sportivi delle Sezioni DLF protagoniste, nonché il

Il Presidente della sezione DLF di Palermo, Sig. Lo Cascio, consegna un dono ricordo al capo gruppo di una comitiva di ferrovieri della Germania Federale

Vogalonga sul Tevere e in Laguna

ANCHE quest'anno sulle acque del Tevere, il 3 maggio scorso, si è svolta la 2 Vogalonga Tiberina che, su un percorso di 45 Km. da Roma a Fiumicino, ha visto impegnati i migliori armi della Capitale.

La Sezione Canottaggio del DLF di Roma ha partecipato con un totale di ben 21 canottieri, tra i quali ricordiamo il 4 jole di Favorini, Schiazza, Capozzi, Quaranta e Attanelli (gli stessi della passata edizione), il 2 jole di Colognese, Di Pomazio e Coretti, la doppia pariglia di D'Ubaldo, Raganelli e Daidone, il doppio canoino di Ricciotti e Del Maro. La bella giornata domenicale si è conclusa con la doverosa "bevuta", davvero provvidenziale dopo tanta disidratazione.

Il successivo 27 maggio si è svolta poi la 5ª edizione della Vogalonga di Venezia su un percorso di Km. 32, snodatosi lungo la laguna veneta. La meravigliosa platea di gente, assiepata lungo i canali di Venezia, ha avuto simpatiche manifestazioni di incoraggiamento e di plauso per tutti i numerosi equipaggi che, con ogni tipo di imbarcazione, hanno partecipato con entusiasmo: ben 1585 erano le iscrizioni.

Il DLF di Roma, come tante consorelle del centro e del nord Italia, ha aderito con il 4 jole di Favorini, Schiazza, D'Angelo, Quaranta e Capozzi che è giunto al traguardo con uno stupendo 5° posto nella sua categoria, ragguardevole se si pensa al numero di imbarcazioni scese in mare. Ma al di fuori dei piazzamenti resta la meravigliosa festa dello sport.

CASCHI

Nella foto, l'equipaggio del 4 jole di Attanelli, Favorini, Schiazza, Capozzi e Quaranta

---

Direttore Com.le, ing. Salvatore Puccio, che ha rivolto agli sportivi un caloroso saluto ed un augurio. I protagonisti del DPV di Verona: Bortolomeazzi, Zanon, Reguzzi, Carrara, De Battisti, Lonzar, Venturi, Fasoli, Malizia, Pietrobelli, Tavella, Malaffo, Benedetti, Spoladori, Ugolini, Biasi, Lonardi. Cannoniere del torneo: Lonardi.

* * *

Allo Stadio dei Ferrovieri, con la gara Dep. Loc. S. Lorenzo - Staz. Smistamento, vinta brillantemente dall' undici del Deposito, è terminato il Campionato Compartimentale 1978-79 organizzato dal DLF Roma.

Al campionato hanno partecipato 22 squadre dei seguenti impianti ed uffici: Fersan; Staz. Smistamento; D.L. S. Lorenzo; U.P.C.; Rep. 15E; D.P. V. Termini; C.E.U.; Ufficio Sanitario; Wagons Lits; Ufficio Lavori; Uff. Sale e posti prenotati; Staz. Tiburtina; Ist. Sperimentale; Servizio Commerciale; Villa Patrizi; U.TR. OS.; Bigliet. Termini; Movifer; U. R.D.G.; U.I.E.R.; Mag. App.ti; Sq. Rialzo P. Maggiore.

Il Fersan, guidato da De Bartolomeo, ha meritatamente conquistato il primo posto. Ai posti d'onore: Staz. Smist.to, guidata da Carlini, e Dep. Loc. S. Lorenzo, guidata dal duo Receputi-Vernata, vincitrice della scorsa edizione, che ha diviso il terzo posto con la rivelazione U.P.C.

Hanno collaborato: Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Renzo Marello, Silverio Maravalle, Fulvio Duzzi.

La squadra di calcio del DLF di Casale Monferrato, vincitrice del "1. Torneo dell'Amicizia"

Calendario turistico - Agosto 1979

ITINERARIO	Sez. Organ.	Data partenza	gg.	Quota * circa L.
Romania: Tour dei Carpazi	Firenze	1.8.1979	17	240.000
Danimarca-Svezia-Finlandia (A.T.C.)	Bologna	2.8.1979	14	498.000
Francia: Parigi-Castelli della Loira	Roma	2.8.1979	7	232.000
Danimarca - Rep. Fed. Tedesca	Reggio C.	3.8.1979	9	280.000
Grecia: Patrasso-Corinto	Reggio C.	3.8.1979	10	285.000
Danimarca (A.T.C.)	Napoli / Cagliari / Trieste	4.8.1979		d.s.
Francia: Parigi-Normandia	Verona	5.8.1979	8	260.000
Inghilterra-Scozia	Genova	5.8.1979	10	360.000
Jugoslavia-Romania	Bologna	5.8.1979	13	165.000
Austria-Polonia-U.R.S.S.-Ungheria	Reggio C.	5.8.1979	17	450.000
Cecoslovacchia: Praga classica	Firenze	5.8.1979	7	118.000
Jugoslavia: Spalato-Sebenico	Reggio C.	5.8.1979	8	230.000
Romania: Tour dei Carpazi	Firenze	6.8.1979	17	240.000
Ucraina-Georgia-Armenia (aereo)	Trieste	7.8.1979	13	490.000
Ungheria: Budapest	Firenze	8.8.1979	7	125.000
Austria-Ungheria	Reggio C.	9.8.1979	9	250.000
Inghilterra: Londra-Windsor-Bath-Stonehenge	Bologna	11.8.1979	9	215.000
Francia: Parigi-Versailles	Firenze	12.8.1979	6	180.000
Austria: Vienna - Salisburgo - Innsbruk	Firenze	12.8.1979	6	180.000
U.R.S.S.: Mosca-Leningrado (aereo)	Roma	12.8.1979	8	386.000
URSS-Polonia	Bologna	13.8.1979	14	287.000
URSS: Mosca-Minsk-Leningrado (aereo)	Bologna	15.8.1979	9	290.000
Jugoslavia-Romania	Bologna	15.8.1979	13	165.000
Ungheria: Budapest	Firenze	16.8.1979	7	125.000
Inghilterra-Irlanda	Bologna	18.8.1979	12	350.000
Olanda-Belgio	Reggio C.	20.8.1979	8	265.000
Malta	Reggio C.	21.8.1979	7	185.000
Polonia-URSS-Ungheria	Venezia	21.8.1979	19	420.000
Cecoslovacchia: Praga-Lidice-Konopiste	Bologna	22.8.1979	7	80.000
Francia: Lourdes	Bari	22.8.1979	6	70.000
Austria-Polonia-URSS-Ungheria	Reggio C.	23.8.1979	17	450.000
Austria: Vienna e dintorni	Bologna	24.8.1979	6	130.000
Spagna: Barcellona-Montserrat-Tarragona	Palermo	24.8.1979	8	172.000
Romania	Verona	25.8.1979	13	165.000
Inghilterra: Londra	Roma	25.8.1979	7	150.000
Svizzera (A.T.C.)	Napoli / Ancona	27.8.1979		d.s.
Cecoslovacchia: Praga-Lidice-Konopiste	Bologna	27.8.1979	7	80.000
Francia: Parigi-Versailles	Palermo / Messina	29.8.1979	7	145.000
Francia: Parigi-Versailles	Cagliari	31.8.1979	6	150.000
Francia: Parigi-Versailles	Torino	31.8.1979	6	150.000
CROCIERE				
Crociera sul Danubio	Trieste / Udine	1.8.1979	9	170.000 200.000
Crociera sul Danubio	Bologna	13.8.1979	9	165.000
Crociera sul Danubio	Bologna	19.8.1979	9	165.000
TURISMO INTERNO				
Umbria	Palermo	30.8.1979	5	93.000
TURISMO GIOVANILE				
Inghilterra: Londra	Roma	7.8.1979	10	85.000
Francia: Parigi	Roma	7.8.1979	8	90.000
Francia: Parigi	Roma	12.8.1979	8	90.000
Cecoslovacchia: Praga	Roma	21.8.1979	9	75.000
SOGGIORNI				
Cecoslovacchia: Praga	Venezia	4.8.1979	13	200.000
Cecoslovacchia: Praga	Trieste	11.8.1979	14	200.000

*** In caso di variazione nei corsi dei cambi, il prezzo forfettario indicato per ciascun viaggio potrà essere correlativamente aggiornato.**

è bene saperlo

NOTIZIE UTILI PER VOI E LE VOSTRE FAMIGLIE

L'iniziativa per gli handicappati

LA CAMPAGNA a favore degli handicappati figli o congiunti di ferrovieri, promossa da "Voci della Rotaia" con il sostegno delle Organizzazioni Sindacali, è giunta alla sua fase concreta. In concomitanza con la "XXI Giornata del Ferroviere", nel prossimo ottobre, avverrà il lancio della sottoscrizione per la costituzione di un Fondo di solidarietà, al quale contribuiranno in misura cospicua anche l'Azienda e la B.N.C. Tutti i ferrovieri saranno chiamati a sottoscrivere, volontariamente, la somma di 150 lire mensili mediante una scheda di adesione che pubblicheranno "Voci" e i giornali sindacali e che sarà possibile trovare anche presso le Segreterie dei vari Impianti.

E' il primo traguardo di questa iniziativa che tanto interesse e fiduciosa aspettativa ha suscitato nella grande famiglia ferroviaria; gli altri obiettivi — da raggiungere a più lungo termine — sono, com'è noto, l'assistenza diretta degli handicappati (in istituti specializzati, in case di soggiorno, in colonie ecc.) e il loro inserimento — quando possibile — nel mondo del lavoro.

VACANZE E PREMI PER TUTTI CON « VOCI » E LA B.N.C.

« Voci » e la Banca Nazionale delle Comunicazioni mettono a disposizione anche quest'anno per gli abbonati del Periodico e i Soci della Banca (che sono nel contempo correntisti o assicurati) i seguenti premi:

— **premi vacanza** (ciascuno per quattro persone) per una settimana sulle spiagge di Rimini;

— **premi di merito** per chi collabora a « Voci » con articoli, foto e notizie e per chi collabora trovando nuovi abbonati;

— **premi speciali** per la Giornata del Ferroviere.

I premi vacanza saranno estratti a sorte (gli interessati riceveranno tempestiva diretta comunicazione). I premi di merito e i premi speciali saranno assegnati dietro segnalazione dei Compartimenti.

Premi studio. A seguito della nota abolizione dei voti scolastici sono allo studio nuove modalità per l'assegnazione dei premi già riservati alle migliori pagelle degli alunni di quarta elementare.

VALUTAZIONE 13ª MENSILITA'

Mentre andiamo in macchina apprendiamo che con circolare P.562.5.2. P.1.1.5.13400 del 12.6.1979 sono state impartite disposizioni per la presentazione della domanda di valutazione della 13ª mensilità sulla buonuscita. I relativi moduli sono disponibili presso gli Uffici Personale Comp.li e presso i Centri Rilascio Concessioni di Viaggio.

Personale specializzato per l' U.R.A.

L'Ufficio Relazioni Aziendali, prevedendo per il futuro un'integrazione di nuovi elementi che possano assicurare la continuità e l'ampliamento della propria attività, ha interesse che gli pervengano i nominativi di Agenti di ogni ordine e grado che abbiano una particolare preparazione nei seguenti settori: stampa, cinema, foto, grafica, mostre, "promozione", o che abbiano una buona conoscenza di lingue straniere (inglese, francese, tedesco).

Chi ritenga di possedere i requisiti necessari a svolgere queste attività e voglia avere in proposito notizie più dettagliate, può rivolgersi alle Segreterie Compartimentali e dei Servizi, dove è a disposizione la relativa circolare (DG.RA/5.1 - 70965), oppure può rivolgersi direttamente alla Segreteria dell'Ufficio Relazioni Aziendali (tel. FS 2246).

Colleghi artisti

Ermanno Leotardi

NELLA NUOVA Sala Culturale del DLF di Fabriano si è tenuta una interessante mostra di pittura, "La personale" del pittore-ferroviere Ermanno Leotardi.

La Sezione, proseguendo nelle sue lodevoli iniziative artistico-culturali, ha presentato questa volta ben settantacinque lavori, quasi tutti improntati a motivi paesaggistici ed a indovinati bozzetti di vita siciliana e calabrese.

Il Leotardi, data la sua lunga permanenza di lavoro in quei luoghi, ricorda con sensibilità d'artista scorci panoramici e marini che riproduce su tela con tecnica ad olio e sul vetro smaltato nero con disegni in porporina oro. Nei suoi dipinti si ravvisa particolare finezza ed originale armoniosità cromatica.

Dice di lui il Prof. Renzo Armezzani: "...nota fondamentale è il senso dell'indeterminato, iniziale fenomeno del più impegnativo senso dell'infinito, si avverte che Leotardi sa utilizzare quanto vede e descrive in relazione ad altro che sta oltre il limite dell'orizzonte, intravisto, se non propriamente posseduto..."

Gli appassionati di pittura, visitando la mostra, hanno avuto tutti parole di compiacimento nei riguardi di un artista che dedica con passione il suo tempo libero e molte ore notturne ad un lavoro tanto denso di umanità, di sentimento e di amore per l'arte.

BRUNO SANTINI

Ermanno Leotardi nella sua personale a Fabriano

Giuseppe Damilano e Luigi Martinengo

VISTO che anche la stampa locale ne ha fatto menzione, non ci pare fuor di luogo che vengano citati su queste colonne i nomi di colleghi che sanno affermarsi in attività extra servizio, nella fattispecie nel campo artistico.

Uno di questi è Giuseppe Damilano, Capo Gestione Superiore titolare dell'Ufficio Cassa di Torino P.N., il quale, con una sua personale alla galleria "La Maddalena" di Alba, ha rinnovato il pieno successo di pubblico ed i vasti consensi di critica già riscossi in ogni parte d'Italia ed all'estero, particolarmente negli Stati Uniti, con la sua partecipazione a mostre e rassegne di pittura.

Un altro collega recentemente distintosi è l'Operaio Spec. Luigi Martinengo, del D.L. di Alessandria, delegato zonale della F.I.A.F. (Federazione Italiana Associazioni Fotografiche).

In tale qualità, infatti, egli ha ultimamente curato, presso la galleria "Il Diaframma - Canon" della sua città, una mostra personale relativa al primo periodo d'attività del fotografo di fama mondiale David Hamilton; la rassegna, inaugurata dalle autorità cittadine, ha registrato una notevole affluenza di pubblico vivamente interessato.

Il Martinengo non è nuovo al successo: di lui basti ricordare le più recenti affermazioni ottenute a Torino, a Reggio Calabria, a Biella ed a Genova con la proiezione di diapositive su "Immagini di città d'Europa".

A questi due colleghi le più vive congratulazioni nonché il più sincero augurio di... semper ad majora!

RENZO MARELLO

Biblioteca DG

Nello scorso mese di maggio, la Biblioteca della Direzione Generale si è arricchita dai seguenti volumi:

- **Centro studi sui sistemi di trasporto** — La pianificazione aeroportuale, Roma, 1979;
- **Conference européenne des ministres des transports: recherche en matière d'economie des transports,** Paris, 1977;
- **Istituto per lo studio dei trasporti nell'integrazione economica europea:** Problemi del Trasporto aereo nella C.E.E.: attualità e prospettive. Atti del Convegno 30.6 — 1.7/1978 Trieste - Università degli studi, 1978.
- **Istituto per lo studio dei trasporti nell'integrazione economica europea:** Raccolta delle lezioni dal 21.8 al 1.9.1978. Trieste, Università degli Studi, 1978.
- **Lipschutz Seymour:** Topologia (Teoria e problemi) Collana Schaum, Milano, Etas Libri, 1979.
- **Ministero dei Trasporti:** 1ª Conferenza Nazionale dei Trasporti, Roma, 1979.

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

QUESTO mese ho rinviato intenzionalmente la trattazione delle norme previdenziali contenute nella legge finanziaria n. 843 del 1978 per attendere la pubblicazione del decreto-legge concernente il "nuovo assetto retributivo-funzionale del personale civile e militare dello Stato", in quanto era noto che tale provvedimento avrebbe risolto l'annosa questione della valutazione della 13ª mensilità nel calcolo della indennità di buonuscita e avrebbe provveduto a perequare i trattamenti spettanti ai pensionati del 1976-78. Per questi ultimi, infatti, s'imponeva l'obbligo di recuperare sulle pensioni le anticipazioni stipendiali erogate a copertura del periodo di slittamento nel rinnovo dei nuovi contratti.

Ora, poiché il d.l. 29 maggio 1979, n. 163 è stato pubblicato sulla G.U. n. 148 del 31 s.m. distribuita il giorno successivo, il tempo redazionale a disposizione è molto stringato per cui mi devo limitare a segnalare le notizie più essenziali e poi riprendere l'argomento in altra occasione.

Buonuscita

I ferrovieri cessati dal servizio a decorrere dal 1° giugno c.a. otterranno d'ufficio la liquidazione della buonuscita comprensiva della 13ª mensilità; per i cessati dal servizio nell'ultimo decenno (1° giugno 1969 - 31 maggio 1979), la riliquidazione della buonuscita per l'inclusione nel computo della tredicesima avverrà a domanda (anche da parte di eventuali superstiti dei beneficiari) redatta su appositi moduli da predisporsi a cura dell'OPAFS. Sull'attuazione dell'art. 54 del decreto-legge sono in programma immediati contatti tra la stessa OPAFS e l'Azienda FS allo scopo di concordare le modalità di presentazione delle domande da parte degli interessati. Una volta fissate, le predette modalità saranno rese pubbliche nelle forme più idonee, donde gli amici lettori saranno posti senz' altro in grado di operare tempestivamente; da parte mia non mancherò di riportarle in questa rubrica, tanto più che il provvedimento legislativo concede un anno di tempo per l' adempimento della domanda.

Purtroppo, il provvedimento ha lasciato fuori dall'ambito della sua area di applicazione gli amici pensionati cessati anteriormente al 1-6-1969, per i quali, quindi, è soltanto motivo di rammarico, come testimoniano le numerose telefonate giunte in redazione. Tuttavia, l'estensione generalizzata del beneficio potrebbe ottenersi solo attraverso una revisione legislativa in sede di conversione del decreto-legge; infatti, a mio parere, nessun'altra via, neppure quella giurisdizionale, sarebbe ormai idonea a soddisfare le attese degli attuali esclusi.

Campagne di guerra e aumenti di valutazione

L'art. 58 del succitato decreto n. 163 ha precisato che il riscatto delle campagne di guerra e degli altri aumenti per servizi speciali è ammissibile in favore dei ferrovieri cessati dal servizio successivamente all'entrata in vigore del T.U. 29-12-1973, n. 1032 (1° aprile 1974). La domanda va presentata dal personale interessato e dai superstiti entro il termine perentorio di 60 giorni dalla data di entrata in vigore dello stesso decreto-legge e cioè entro il 31 luglio 1979, compresi coloro che hanno giudizi in pendenza, dallo stesso decreto dichiarati estinti d'ufficio.

Pensionati del periodo 1976-78

A decorrere dal 1° giugno 1979 sono concesse le seguenti integrazioni mensili lorde, da corrispondersi anche sulla 13ª mensilità:

a) L. 20.000 e L. 10.000 rispettivamente per le pensioni dirette e per quelle di riversibilità, per le cessazioni dal servizio aventi decorrenza non anteriore al 1° gennaio 1976;

b) L. 40.000 e L. 20.000 rispettivamente per le pensioni dirette e per quelle di riversibilità, per le cessazioni dal servizio successive al 1° gennaio 1977.

La seconda integrazione non spetta a coloro i cui trattamenti di quiescenza sono da liquidarsi in applicazione delle nuove posizioni stipendiali introdotte dal nuovo ordinamento approvato con L. 6 febbraio 1979, n. 42 e, cioè, agli esonerati dal servizio a partire dal 2 luglio 1977 ed agli aventi causa dei deceduti in attività dal 1° luglio s.a. Le due ultime situazioni di stato, infatti, rappresentano le date spartiacque dalle quali le pensioni devono essere riliquidate, in base ai nuovi stipendi dovuti ai ferrovieri in servizio il 1° ottobre 1978, a termini dell'art. 69 del decreto legge n. 163 succitato.

Ritengo che le notizie surriportate abbiano contribuito a risolvere i quesiti posti dagli amici **Ubaldo D'Elia** di Milano, **Dario Lodi-Rizzini** di Mantova, **Elio Mattioli** di Foligno, **Giuseppe Masenga** di Torino e **Bruno Zito** di Bolzano.

Indennità integrativa speciale

La G.U. n. 137 del 21-5-79 ha pubblicato il decreto del Ministro del tesoro riguardante le misure dell'indennità integrativa speciale (scala mobile) per il periodo 1° luglio - 31 dicembre 1979. Le nuove misure derivano dall'incremento di 14 punti accertati nell'aumento del costo della vita durante i due trimestri novembre 1978 - aprile 1979 e, poiché il valore di ogni punto è fissato in L. 2.389, la maggiorazione complessiva ammonta a L. 33.446 per i dipendenti in attività ed a L. 26.757 (= 33.446 x 80%) per i pensionati. Pertanto, la nuova misura mensile della predetta indennità a favore dei titolari di pensioni dirette e di riversibilità nonché di assegni vitalizi a carico del fondo pensioni assuntori risulta di lorde L. 182.971 (= 156.214 + 26.757).

Il citato decreto, inoltre, prevede che per il corrente anno l'importo della medesima indennità da corrispondere al personale in quiescenza in aggiunta alla 13ª mensilità è di L. 144.251 (= 182.971 — 38.720).

Il Ministero del tesoro ha dato tempestive istruzioni ai Centri meccanografici perché il nuovo importo della indennità in argomento venga regolarmente corrisposto a partire dal mese di luglio p.v.

Risposte in breve

Ritengo che la situazione prospettata dal sig. **Pietro Bellini** di Carrara sia idonea ad assicurare la pensione di riversibilità in favore del di lui coniuge. Infatti, ai fini della concessione della predetta pensione alla vedova (il cui matrimonio sia stato contratto con pensionato ultrasessantacinquenne), si prescinde dalle due condizioni richieste espressamente per tale ipotesi: a) durata del matrimonio di almeno due anni; b) differenza di età fra i coniugi non superiore di 25 anni — allorché dal matrimonio sia nata prole, anche se postuma, ovvero se con il matrimonio siano stati legittimati figli naturali. In particolare, perché la nascita sia produttiva di effetti giuridici è sufficiente che sia avvenuta la separazione del feto dall'alveo materno, deve cioè nascere vivo, anche se il nato muore qualche istante dopo; in sostanza, non è richiesta la vitalità a continuare la vita, ma è sufficiente la vita di un istante perché il bambino acquisti la capacità giuridica e con essa l'idoneità ad acquistare diritti, che la morte, avvenuta subito dopo la nascita, trasmette ad altri (in questo caso la madre). A tal uopo, è bene che l'interessato, avvalendosi della circ. n. 1146 del 7-8-1976 diramata dalla Direzione Generale del Tesoro alle dipendenti Direzioni Provinciali (v. in proposito quanto ha scritto nei numeri di giugno e novembre 1977), produca fin d'ora alla competente sede di Massa la documentazione probatoria (certificato di matrimonio, certificato di nascita del figlio Paolo Achille, stato di famiglia) perché sia acquisita agli atti d'ufficio per ogni futura occorrenza.

Il motivo per cui il trattamento di quiescenza percepito dal sig. **Giovanni Michelin** di Treviso, collocato a riposo dal 1° 1-1977, è risultato d'importo inferiore a quello corrisposto al suo collega, cessato dal servizio il 2-7-74, risiede nel fatto che sulla liquidazione della pensione del secondo ha potuto operare per 36/37 la disciplina prevista dalla L. 12-2-1974, n. 22 sulla unificazione del regime contributivo e pensionistico (il cosiddetto decimo pensionabile), non più applicabile per i casi di pensionamento aventi decorrenza a partire dal 1° 1-1976. Peraltro, il miglioramento concesso dal decreto legge di cui innanzi dovrebbe ristabilre un equilibrio fra le due posizioni pensionistiche.

Il quesito posto dal sig. **Americo Lucente** di Pescara in ordine ai benefici stipendiali spettanti agli ex combattenti ed assimilati in base al nuovo trattamento economico entrato in vigore dal 1° 10-78 a termini del la L. n. 42 del 1979 ha bisogno di alcune precisazioni. L'art. 14 di detta legge stabilisce che per ciascuna categoria professionale sono previste otto successive classi di stipendio del valore costante pari all'8 per cento della misura iniziale, nonché successivi aumenti periodici biennali in numero illimitato del valore costante pari al 2,50 per cento dell'ultima classe di stipendio. Aggiunge poi che "al fine dell'applicazione delle leggi vigenti che prevedono l'attribuzione di aumenti periodici di stipendilo per situazioni particolari, le misure iniziali e le successve classi di stipendio sono suscettibili di aumenti periodici convenzionali ognuno dei qua li comporta un aumento costante pari al 2,50 per cento delle medesime". Da tutto ciò consegue che il dipendente in godimento di una classe di stipendio dell'8 per cento può optare, ai sensi dell'art. 2 della legge n. 336, tra i 3 aumenti periodici del 2,50% calcolati sulla classe raggiunta e l'attribuzione della classe immediatamente superiore. Infatti, l'ipotesi di poter richiedere il profilo professionale posto nella categoria superiore appare di difficile realizzazione, ove si consideri che a motivo dello speciale meccanismo di inquadramento tabellare fissato dal successivo art. 15 nessun dipendente in attività con un certo numero di anni di servizio alle spalle potrà conseguire l'ottava classe prima del collocamento a riposo. In definitiva, circa la scelta operabile, può dirsi quanto segue: 1) per quelli inquadrati alla classe iniziale è più conveniente optare per l'attribuzione della classe successiva (la 1ª); 2) per coloro che si troveranno nelle classi intermedie (dalla 1ª alla 7ª) è più vantaggioso chiedere gli aumenti periodici del 2,50 per cento sulla classe in godimento; 3) soltanto a coloro che usufruissero dell' ultima classe (la 8ª) sarebbe consentito scegliere, a norma del 2° comma dell'art. 2 della legge n. 336 citata, tra l'attribuzione degli aumenti periodici del 2,50% sull'8ª classe ed il conferimento del profilo professionale posto nella categoria immediatamente superiore.

Avvenimenti

Inaugurato l'esercizio T.E. sulla Vicenza-Treviso

CON IL nuovo orario è entrato in funzione l'esercizio a trazione elettrica sulla linea ferroviaria Vicenza-Treviso.
Il giorno precedente, sabato 26 maggio, si è svolta, con una sobria cerimonia, l'inaugurazione, alla quale sono intervenuti: il Sottosegretario ai Trasporti, On. Degan, il Direttore del Servizio I.E., Ing. Proia, i Direttori Compartimentali di Venezia e Verona, Ing. Castellani e Ing. Puccio, e inoltre numerose Autorità locali, giornalisti, fotografi e... appassionati della rotaia.
Un treno speciale, tipo "Arlecchino", sul quale avevano preso posto le Autorità e gli invitati, è partito, festosamente imbandierato, dalla stazione di Treviso ed ha percorso i 60 chilometri della linea fermandosi in tutte le stazioni.
Dopo aver raggiunto Vicenza, ultima tappa del viaggio, il convoglio è tornato indietro fino alla stazione di Castelfranco. Qui, il moderno treno a trazione elettrica si è trovato di fronte, da un lato, una vecchia locomotiva a vapore alla testa di un convoglio di vetture "centoporte" e, dall'altro, un locomotore diesel, così da assumere il significato simbolico del progresso tecnico instancabilmente perseguito dall'Azienda ferroviaria per il miglioramento del servizio di trasporto.
A Castelfranco, nel piazzale antistante la stazione, si è quindi svolta la fase propriamente "ufficiale" della cerimonia: da un palco appositamente allestito e imbandierato, ha rivolto il saluto di rito il Sindaco della città. Ha quindi preso la parola l'Ing. Castellani, che ha sottolineato l'importanza della trasformazione subita dalla Vicenza-Treviso, a cento anni dalla sua costruzione, con l'introduzione della trazione elettrica, trasformazione che significa passaggio da una funzione secondaria e di interesse strettamente locale all'inserimento in più ampie prospettive come itinerario per i traffici a medio e lungo percorso.
E' quindi intervenuto l'Ing. Proia, che ha tracciato un quadro sintetico dei lavori effettuati lungo la linea sottolineando i vantaggi ottenibili in termini di miglioramento del servizio e di maggiore economicità. I lavori eseguiti hanno interessato, da un lato, l'installazione delle strutture per l'alimentazione elettrica dei mezzi di trazione, dall'altro, una serie di interventi sull'armamento: il complesso ha comportato una spesa aggirantesi sui 18 miliardi.
L'Assessore regionale ai Trasporti, Fabris, ha quindi posto in rilievo il programma dell'integrazione strada-rotaia quale fondamentale obiettivo da raggiungere — in accordo tra F.S. ed Enti locali — per una costruttiva razionalizzazione dei trasporti.
Dopo i brevi interventi di due rappresentanti del personale — che hanno fatto presente la necessità di una profonda riforma dell'Azienda F.S. per rendere possibile l'auspicato rilancio di quest'ultima — ha preso la parola l'On. Degan. Il Sottosegretario ha espresso il proprio apprezzamento per l'impegno dimostrato dall'Azienda nel portare a compimento l'opera nei tempi assegnati, si è quindi soffermato a considerare l'importanza dell'elettrificazione come uno dei passi più importanti per l'avviamento alla realizzazione del programma di ampio respiro interessante la rete ferroviaria nord-orientale. Fin da ora, la linea elettrificata costituisce un percorso alternativo per i traffici merci interessanti il transito di Tarvisio, così da consentire l'alleggerimento del nodo di Mestre e della tratta Mestre-Padova. In futuro, con un analogo intervento sulla Castelfranco-Padova e inoltre con la riattivazione della Treviso-Portogruaro e l'entrata in funzione dell'ampio scalo merci di Cervignano, la Vicenza-Treviso si troverà inserita in una serie di itinerari a medio e lungo percorso relativi ai traffici transitanti per Villa Opicina e interessati sia alla direttrice est-ovest che a quella nord-sud.
I vantaggi dell'intervento innovativo sulla linea in questione non si limiteranno al settore delle merci ma investiranno anche il servizio viaggiatori. L'utilizzazione — da un lato — dei moderni mezzi di trazione elettrici che permettono una forte accelerazione e l'adozione — dall'altro — di particolari provvedimenti quali il servizio di tipo cadenzato (introdotto, in via sperimentale, col nuovo orario) consentiranno un servizio di trasporto rapido, è interessante anche i piccoli centri.
La linea Vicenza-Treviso, rivitalizzata, si realizzerà, comunque, nella sua giusta dimensione quando — raggiunta l'integrazione strada-rotaia — potrà svolgere la funzione di struttura portante dei trasporti della zona, struttura alla quale dovrà far capo una rete di collegamenti su strada tale da garantire un servizio vantaggioso in termini di maggiore rapidità ed economicità e quindi rispondente agli interessi dell'utente e dell'economia nazionale.

LAURA FACCHINELLI

Un momento dell'inaugurazione

Il Centenario della Conegliano-Vittorio Veneto

IN UNA limpida giornata quasi estiva si è svolta, sabato 19 maggio, la cerimonia commemorativa del centenario della linea ferroviaria Conegliano-Vittorio Veneto.
Costruita dalla Società Veneta in base ad una convenzione stipulata con il Governo, la linea venne inaugurata il 16 aprile 1879. Essa era inserita in un programma di più vaste dimensioni che prevedeva l'istituzione di una relazione ferroviaria Belluno-Treviso mediante il prolungamento della tratta Treviso-Conegliano, già esistente dal 1855. Il progetto trovò attuazione alcuni anni dopo, nel 1884, ma con una radicale modifica dovuta a considerazioni di carattere militare: il collegamento venne, infatti, realizzato per altra via, mediante il prolungamento del tronco Belluno-Montebelluna, esistente dal 1866; due anni più tardi, il medesimo tronco venne fatto proseguire fino a Padova.
L'iniziale progetto di una linea Belluno-Treviso via Conegliano fu portato a compimento nel 1938 con la costruzione della Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi. Quest'ultima stazione era stata collegata, fin dal 1912, con Belluno; due anni più tardi, la stessa era stata punto di partenza della linea per Calalzo, ideata a fini esclusivamente militari.
La linea Conegliano-Vittorio Veneto, della quale si è ora celebrato il centenario della costruzione, venne gestita dall'impresa costruttrice — la Società Veneta sopra ricordata — fino al 1938, quando passò alle Ferrovie dello Stato per andare ad inserirsi, appunto, in quella relazione Mestre-Calalzo che in quell'anno trovò completamento.
Nella cerimonia commemorativa si è rinnovata l'atmosfera di quei tempi ormai lontani per la presenza di un convoglio costituito da vetture di antica foggia trainate da una locomotiva a vapore.
Lasciata la stazione di Conegliano, il treno ha percorso sbuffando i tredici chilometri e mezzo fino a Vittorio Veneto, dove è stato accolto da una folla entusiasta.

La Fiat entra nella elettro-trazione

LA NOTIZIA è apparsa sulla pagina economica di tutti i quotidiani e periodici italiani: è stata ultimamente costituita una nuova società, esattamente la "Fiat-Aeg Elettrica-Elettrotrazione", composta dalla nota azienda torinese, dalla Telefunken italiana e dalla Elettromeccanica Parizzi.

Come è stato ampiamente illustrato alcuni mesi fa sul nostro stesso giornale, la produzione Fiat nel settore dei mezzi ferroviari era limitata alle parti meccaniche, dovendo essa per il materiale elettrico vero e proprio dipendere da imprese esterne. Con la "jointventure" da poco sottoscritta, la società entra ufficialmente nel campo della costruzione di materiale trainante elettrico. In altri termini il recente accordo significa poter disporre della più moderna tecnologia elettronica, il che consentirà di produrre mezzi moderni, più rispondenti sia alle nuove esigenze del traffico ferroviario per le grandi e medie distanze, sia alle necessità dei servizi urbani e suburbani.

E' ormai a tutti chiaro, infatti, che la ferrovia è in grado di contribuire alla soluzione del problema dei trasporti, ma occorre, da parte dei poteri pubblici, il riconoscimento di un preciso ruolo per l'industria, la cui attività deve comprendere non la sola esecuzione ma anche l'ideazione e lo sviluppo del prodotto.

Da questo punto di vista l'accordo in questione rappresenta certamente una nuova tappa. Infatti, a prescindere dall'ormai ultrasessantennale storia dell'attività ferroviaria Fiat, si deve ricordare che l'Aeg è presente nel settore dell'elettrotrazione da ben novant'anni, durante i quali ha costruito 14.000 locomotive, e che fu un'elettromotrice Aeg, nel 1903, a superare per prima i 200 chilometri orari.

La nuova società è stata presentata, il 24 maggio, in una conferenza stampa tenuta alla Fiat Ferroviaria di Savigliano dall'amministratore delegato, Ing. Piccoli, presenti i dirigenti delle altre due aziende consociate nonché il Direttore Compartimentale FS, Ing. Marino.

"Credo — ha detto Piccoli — che questa iniziativa possa portare un importante contributo nel settore dell'elettrotrazione, facendo superare il gap tecnologico che divide in questo campo l'Italia dai concorrenti europei".

Poiché gli impianti già esistenti sono sufficienti a consentire l'attività della nuova società, i futuri investimenti saranno totalmente indirizzati alla ricerca ed alla progettazione delle nuove macchine. In più si punterà fin d'ora ai mercati esteri; ma interlocutrice privilegiata sarà l'Azienda FS, alla quale è riservata una prioritaria attenzione, con l'offerta d'un nuovo valido contributo e d'un incentivo allo sviluppo della elettronica ferroviaria italiana.

"Sulla situazione delle nostre ferrovie — ha aggiunto l'oratore — hanno influito ed influiscono valutazioni contraddittorie sulla loro funzione nell'organizzazione sociale; l'assenza di certezze ha avuto ripercussioni pesanti. E' necessario che i pubblici poteri definiscano dei programmi chiari sui servizi che intendono realizzare e sui tipi di materiale occorrente".

Lo stesso discorso vale per i trasporti urbani e suburbani, un campo dove le decisioni sono urgenti e dipendono dalle soluzioni che i governanti vorranno dare al problema più generale dell'assetto del territorio.

Per quanto riguarda il presente assillo del risparmio di energia, è stato fatto notare che, sebbene il trasporto ferroviario consumi appena l'1,5 per cento del totale e quindi le economie in questo settore non possano che essere modeste, si lavora tuttavia anche in questa direzione: vetture più leggere in alluminio, migliore sfruttamento della potenza, motori di peso ridotto.

Come ferrovieri non ci resta che auspicare il migliore avvenire alla nuova società, rilevando come sintomatico il fatto che, mentre essa nasce, dai capannoni di Savigliano sta per uscire la locomotiva elettrica "E 633" a tre carrelli, primo esemplare di una generazione di macchine di vera avanguardia, soprattutto per le sue doti di aderenza.

RENZO MARELLO

Ma subito si veniva coinvolti nello svolgersi della manifestazione. Dopo la visita ad un'interessante mostra-documentario di fotografie fine-'800 di grande formato, allestita dal Comune di Vittorio Veneto all'interno della stazione ferroviaria, ha avuto luogo, nel piazzale antistante la stazione, la fase conclusiva della cerimonia. Al saluto dei sindaci di Vittorio Veneto e Conegliano facevano seguito il Direttore Compartimentale di Venezia, Ing. Castellani, e il Sottosegretario ai Trasporti, On. Degan, sottolineando il significato della commemorazione. Questa non poteva limitarsi alla nostalgica rievocazione di un secolo di storia ma doveva costituire l'occasione per uno sguardo concreto verso le prospettive future della linea centenaria. Venivano, quindi, annunciati i lavori in corso per il miglioramento degli impianti sulla linea stessa ed i provvedimenti (primo fra i quali l'eliminazione dei numerosi passaggi a livello) allo studio per rendere possibile l'aumento della velocità di percorrenza, obiettivo, quest'ultimo, prioritario per una effettiva modernizzazione del servizio ferroviario locale.

L. F.

Il Direttore Generale, Dott. Semenza, nel corso di una simpatica e tradizionale cerimonia recentemente svoltasi nella Sala del Consiglio di Amministrazione, ha consegnato i premi 1978 per le migliori collaborazioni pubblicate su "La Tecnica Professionale", la rivista del CIFI che da anni fornisce un quadro sempre aggiornato di quanto avviene nei diversi settori dell'Azienda.
Quest'anno, i premi sono andati per l'Edizione Movimento all'Ing. Muscolino, ai Sigg. Caliari e Cirillo e alla Sig.ra Zazzetti; per l'Edizione Commerciale al Dott. Seneca, all'Ing. Carrara e al Dott. Righi; per l'Edizione Lavori e Costruzioni all'Ing. Cicognani, al Dott. Coppola, all'Ing. Palieri, al Geom. Attolino e al Sig. Biagioli; per l'Edizione Impianti Elettrici, all'Ing. Cesetti, al Dott. Parlavecchia, al P.I. Innamorati e ai Sigg. Orsoni e Pietrantuono; per l'Edizione Trazione, al P.I. Lanis, all'Ing. Mela, ai Sigg. Acquilino e Principe, all'Ing. Salvatore e ai Sigg. Campagna e Bartalini.
Nella foto un momento della cerimonia. Insieme ad alcuni dei collaboratori premiati si riconoscono il Direttore Generale, Dott. Semenza, i Vice Direttori, Ing. Misiti e Dott. de Campora, il Presidente del C.I.F.I., Ing. Angeleri e il Direttore de "La Tecnica Professionale", Ing. Focacci.

Esperimento sulle linee sarde

Una riforma per il fascicolo orario

ALLA vigilia dell'entrata in vigore dell'orario generale di servizio, è stato presentato dal Direttore Compartimentale di Cagliari, Dott. De Chiara, il nuovo fascicolo-orario relativo alla rete sarda.

La riforma del fascicolo-orario, di cui il "162" è la più recente espressione, si ebbe per la prima volta nel 1975 relativamente alla linea Genova-La Spezia. L'esperimento, che conseguì favorevoli consensi, fu esteso nel maggio '78 alla linea Messina-Siracusa con analoghi, positivi, risultati. Quest'anno, infine, l'esperimento continua su tutte le linee del Compartimento di Cagliari.

Entrando nel merito della riforma, occorre dire che, ai fini della regolazione della circolazione dei treni, l'orario numerico costituisce un validissimo punto di riferimento sia per il personale che opera a terra che per il personale viaggiante. Strumento di lavoro di dirigenti e operatori del traffico, esso si propone come modello teorico di circolazione che, raffrontato con l'andamento reale del traffico, consente di individuare subito irregolarità, ritardi, appesantimenti della circolazione e, quindi, di intervenire tempestivamente per ricondurre alla normalità le eventuali disfunzioni.

Questa pubblicazione che si è rivelata così necessaria per il lavoro dei colleghi dell'esercizio, col passare degli anni, non poteva rimanere estranea alle innovazioni, alla semplificazione e ad una razionalizzazione dei contenuti. Si è fatto ricorso pertanto alla elaborazione e all'impiego della fotocomposizione.

FRANCO DELLI CARRI

Primo viaggio da Ventimiglia a Olivetta San Michele

IL TRATTO Ventimiglia-Confine francese della nuova linea che attraverso Breil ritornerà in territorio italiano per raggiungere Cuneo è stato percorso da un breve convoglio (una carrozza spinta da un locomotore diesel) su cui ha preso posto una rappresentanza di ferrovieri francesi e italiani.

Tra di essi c'erano il Direttore Compartimentale di Genova, Ing. Melis, il Capo dell'Ufficio Lavori Ing. Romano e gli Ingegneri Principali Mugnier e Lecoq della S.N.C.F. del dipartimento di Marsiglia.

Non è stata una inaugurazione ufficiale che dovrebbe aver luogo il 29 settembre prossimo in occasione dell'entrata in vigore del nuovo orario invernale, è stato un saluto e un brindisi alla saldatura del binario sulla linea di confine tra Italia e Francia, in località Fanghettto del Comune di Olivetta San Michele: un incontro cordiale tra i ferrovieri dei due Paesi confinanti che hanno espresso la soddisfazione di avere un nuovo collegamento ferroviario, dopo anni di attese, di discussioni, di ripensamenti.

La realizzazione dell'opera ha entusiasmato le popolazioni della zona che hanno salutato con gioia il passaggio del primo treno: scolaresche con bandierine tricolori erano dislocate nei paesetti della nuova linea, lungo la quale i quasi quaranta anni trascorsi non hanno del tutto cancellato le stimmate di un momento tremendo per questa zona: alcuni pali di un'antica linea elettrica giacciono arrugginiti e sbrecciati dalle cannonate a fianco della strada ferrata. A quel giugno terribile e assurdo si contrappone fortunatamente questo giugno di speranze europee.

In una cornice di selve di ulivi, tra belle ragazze in costume, buon vino locale e focaccia con le olive, si brinda all'aperto: le maestranze della Ditta Paroldi che ha eseguito i lavori danno prova di perfetta organizzazione.

Il treno ritorna poi a Ventimiglia attraverso le tredici gallerie che caratterizzano questa tratta di circa 15 chilometri con le stazioni di Bevera e Airole dove sta per essere installato un impianto ACEI.

La circolazione sulla nuova linea, che è a semplice binario e non elettrificata, sarà disciplinata mediante D.U. dalla stazione di Breil.

AURELIO BATTAGLIA

La partenza del convoglio da Ventimiglia verso il confine francese

La banda musicale dei ferrovieri di Zurigo a Genova Principe

CONCERTO dei ferrovieri di Zurigo a Genova Principe: l'atrio arrivi della stazione è stato chiuso per circa un'ora all'andirivieni dei viaggiatori, gli altoparlanti hanno taciuto e numeroso personale degli uffici e dell'impianto ha fatto volentieri cerchio intorno al noto e apprezzato complesso bandistico svizzero che ha voluto offrire ai ferrovieri genovesi i migliori pezzi del suo repertorio. Le splendide divise degli orchestrali, tra cui quattro donne, gli squilli delle trombe e il rullo degli strumenti a percussione hanno richiamato anche l'attenzione e la curiosità di persone di passaggio o in sosta a Piazza Acquaverde; i ragazzini del vicino popolare quartiere di San Giovanni di Prè si sono schierati in prima fila accanto al Direttore Compartimentale e alle altre autorità italo-svizzere.

Il complesso, diretto da Hans Meier, ha eseguito, tra l'altro, la "Marcia dei ferrovieri", "Schöne Serenade" e "Manila Bay", sotto la direzione del Maestro Hans Steffen.

La visita a Genova ha costituito un giorno di pausa per la Banda zurighese, impegnata a Rapallo per i festeggiamenti dell'Ascensione, ma soprattutto una calorosa manifestazione di simpatia e di amicizia che lega da sempre i ferrovieri dei due Paesi. Tappa d'obbligo immancabile il passaggio dalla Terrazza Martini, che ha offerto il colpo d'occhio unico e impareggiabile del panorama di Genova inondato da uno stupendo sole di maggio.

Alla festa di luce la Banda ha risposto con una festa di musiche facendo vibrare le ampie vetrate della Terrazza: quì, dopo le parole di reciproco ringraziamento delle autorità ferroviarie e consolari, il complesso ha offerto all'Ing. Melis un vassoio d'argento di artigianato zurighese e una magnifica pubblicazione illustrativa della grande città svizzera.

Ideatore e animatore entusiasta dell'incontro è stato il Signor Finkbohner, rappresentante delle Ferrovie Svizzere a Milano, il quale, conoscendo bene il tedesco e l'italiano e soprattutto l'arte del dialogo e dei rapporti umani, ha messo tutti a proprio agio e vivacizzato, con la verve e lo stile che gli sono congeniali, la cordiale manifestazione.

A. B.

La banda dei ferrovieri zurighesi durante il concerto dato a Genova

Elettrificata la Cremona-Fidenza

I TRENTAQUATTRO chilometri a semplice binario della Cremona-Fidenza sono elettrificati. Mediante una spesa di due miliardi, che comprende le opere vere e proprie di stendimento della elettrificazione, è stato pure posato un cavo di collegamento per le telecomunicazioni.

Questa realizzazione apre alla linea interessanti prospettive. Innanzitutto è ora possibile una comunicazione tutta elettrificata Fidenza-Milano, via Cremona-Treviglio, in alternativa alla tratta tradizionale (via Piacenza), con un maggior percorso di soli 26 chilometri, limitata tuttavia ai convogli trainati da locomotori dotati di peso assiale non superiori a 16 tonnellate, attuale portata del ponte sul Po presso Cremona. Inoltre è attuabile un collegamento autonomo merci fra il sud e da La Spezia (via Pontremolese) con Brescia, Bergamo, Lecco, Chiasso, senza che si interessi il delicato nodo di Milano. Quanto allo stesso ponte che taglia il Po (ha una lunghezza di 957 metri) sono in fase avanzata studi per adeguare la sua portata a 20 tonnellate/asse dei veicoli, mediante la sostituzione delle dodici travate metalliche. Si prevede una spesa di nove miliardi.

LUIGI PAINA

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: E. Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli Tel. 3750
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 33473
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Ragioneria: Mario Petronilli Tel. 2348

Ancona

Benvenuto. Il Dirigente Superiore Ing. Bruno La Rosa, proveniente da Bologna, è il nuovo Capo Ufficio I.E. di Ancona in sostituzione dell'Ing. Marino Marini, destinato alla Dirigenza dell'Ufficio Collaudi della sua Milano. Ai due dirigenti il più cordiale augurio di buon lavoro da parte di «Voci».

Commiati. La legge « 336 » continua, a scadenza, a mietere vittime. Il 1° luglio segna infatti la data del pensionamento di tanti validi colleghi, fra i quali il Segretario Sup. Altero Frontalini, l'Appl. Capo Ennio Covacci, il Commesso Giulio Cesaretti dell'UPC; i Segr. Sup. Auto Sordoni e Mario Manzoni dell'Ufficio Ragioneria; i Segr. Tec. Sup. Bruno Ganzetti, Tommaso Albani e Walter Macchione dell'Uff. Lavori, il macchinista Franco Foresi, Presidente della sezione DLF di Ancona. A tutti l'augurio di lunga e serena quiescenza.

23 ex Allievi A. Macchinisti assunti in servizio il 1° luglio 1956 si sono simpaticamente ritrovati a Terni. Lo incontro è stato vivacizzato da un simposio del tutto degno dell'occasione, con la graditissima presenza dell'allora Capo Deposito Istruttore Cav. Gervasio Gerini da qualche anno in pensione, vecchio amico di « Voci », e vincitore di alcune edizioni del concorso letterario « Penna d'oro ferroviaria ».

Fiocco rosa. La casa dell'Assistente Capo Lamberto Simonetti e della Sua gentile signora Giuliana Fracassini a Pesaro, è stata allietata dalla nascita della secondogenita, Laura. Felicitazioni.

Bari

La cicogna ha portato Lucia all'Op. Qual. Cosimo Dilillo del Rep. 11/E IE di Barletta; Alessandra all'Op. Qual. Luigi Grassi del Rep. 11/E IE di Barletta.

Fiori d'arancio per Giuseppe Loporcaro, Conduttore del DPV di Domodossola, e Pasqua Santamaria, figlia del Commesso Lorenzo dell'Ufficio Sanitario; per Giovanna Tiscia e Matteo Poppa, Appl. IE del Rep. 22/E IE di Foggia; per Maria Santa Distaso e Pietro Damato, Assistente della stazione di Barletta.

Lunga e serena quiescenza all'Op. Sp. d'arm. Cosmo De Lucia, Capo del 19° Tronco Lavori di Trani.

Le nostre condoglianze all'Op. Spec. Gaetano Paparella del Rep. 11/E del Rep. 11/E IE di Barletta per la morte del padre; alla famiglia Grosso per il decesso dell'Appl. Capo Arnaldo del D.L. di Foggia; al C.P.V. Sup. Remo Limongelli, Titolare del DPV di Lecce, per la morte del padre; alla famiglia Barnaba per la scomparsa del Gestore a r. rag. Domenico, che fu per molti anni in servizio ad Altamura; al Macch. Franco Capurso del D.L. di Taranto per la morte del suocero Giacomo Girolamo.

Si sono laureati con 110 e lode in filosofia Antonio Miredi, figlio del Capo Gestione Sup. Tommaso della stazione di Bari C.; con 110/110 in Lingue e Letterature straniere Raffaella Magliocca, figlia del Macch. Ruggiero del D.L. di Foggia.

Circondati da figli e nipoti, l'Op. Spec. Luigi Grassi del Rep. IE di Barletta e la sua gentile signora hanno festeggiato le nozze d'argento.

Rallegramenti a Giuseppe Sperti, già Macch. del D.L. di Foggia, insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana.

Bologna

Il Capo Tecnico della Linea Astorre Zandi, Istruttore alla Scuola Professionale di Bologna, è anche un abile ed appassionato fotografo. Grazie alla sua particolare competenza, nonché alle attrezzature di cui dispone, è stato possibile realizzare una serie di diapositive a carattere antinfortunistico utilizzate nei Corsi di formazione professionale. Oltre ad un particolare riconoscimento della Direzione Compartimentale, il lavoro ha riscosso largo consenso anche presso la Direzione Generale tanto che sarà utilizzato in tutti i corsi di formazione per gli operai d'armamento. All'Edizione 1979 della Firenze-Faenza, ormai passata fra le «classifiche» del podismo italiano, hanno partecipato con onore i colleghi di Faenza G. Laghi,

Conduttore; N. Vacchi, Controllore Sup., G. Casadio, Capotreno; L. Bagnara, C.S. Sup.; coprendo i 100 km del percorso in tempi ammirevoli.

Secondo fiocco azzurro in casa Zaffaroli per l'arrivo di Vanni. I rallegramenti di «Voci» al papà Tonino, Op. I.E., alla mamma Silvana ed al fratellino Alex. Ad Elio Resta — Macch. del D.L. di BO C.le — la cicogna ha portato invece una femminuccia: Sara. Congratulazioni!

Una brillante laurea in Scienze Politiche all'O.G.R. di BO per Sergio Bertuzzi — Appl. Tecn. — al quale vanno le felicitazioni dei colleghi tutti.

Bianca Cappelli, vedova di Celso Malaguti — Dev. Capo di BO C.le —, ha tagliato un traguardo davvero invidiabile: quello dei 102 anni. La simpaticissima signora Bianca è stata festeggiata dai Soci dell'« Umanitaria», il Sodalizio per onoranze funebri (al quale è iscritta fin dal 1932) giunto al 48° anno di vita associativa e che conta oltre 11.500 Soci, nella maggioranza ferrovieri di Bologna.

Cagliari

La 7ª mostra personale di Raffaele Mura, collega dell'Ufficio Movimento ha avuto luogo dal 5 al 15 maggio a Cagliari nell'elegante galleria d'arte « La Ricerca ». La rassegna, ricca di 60 opere scultoree e pittoriche, è stata degnamente presentata in catalogo dall'illustre critico d'arte, Prof. Sanna. Numerosi i convenuti, tra cui l'On. Zurru, Assessore Regionale ai Lavori Pubblici, il Direttore Compartimentale, dott. De Chiara, l'ing. Ranieri e l'ing. Campedel dell'Ufficio Movimento, con rispettive consorti, rappresentanti della Stampa e cronisti delle reti radio-televisive locali. Molti e calorosi i complimenti all'artista, che sa creare dalla pietra e dal legno immagini e volti, di grande suggestione. Bravo Raffaele Mura, le nostre più vive congratulazioni!

Presso la Squadra Rialzo di Cagliari, presenti il Direttore Comp.le Dott. De Chiara, il Capo Ufficio Trazione, ing. Maione, dirigenti, tecnici e maestranze, è stato consegnato alla delegazione della Squadra Rialzo di Milano Farini lo stendardo della sicurezza, simbolo significativo che premia di anno in anno l'impianto che meglio si comporta in campo nazionale nella condotta antinfortunistica.

Lo stendardo è stato consegnato al Capo Tecnico Sovrintendente Leone Tessarini dal p.q. Sante Campagna di Cagliari, che con un affettuoso abbraccio ha suggellato il nobile significato della gara.

I nostri lutti. Sono deceduti: Vittorio Coa, Capo Gestione Sovrintendente della Stazione di Cagliari, il p-i. Filippo Lantini, Ispettore Capo in quiescenza, Virgilio Deiana, Usciere presso l'Ufficio Personale Compartimentale, il Deviatore Capo e riposo Antonio Pirisi, il Capo Squadra d'Armamento a riposo Bachisio Cossu e la Signora Maria Murtas moglie del C.S. Sup. Mario Casu. Alle famiglie le condoglianze di « Voci ».

Giovanna Mocci, figlia del Segretario Tecnico Superiore 1ª classe in quiescenza Fulvio, ha conseguito brillantemente la laurea in Pedagogia con 110 e lode. Alla neo-dottoressa le nostre felicitazioni.

Le belle notizie: il Capo Stazione Superiore Carlo Giacomelli è il nuovo titolare della Stazione di Olbia Isola Bianca, ad Uras è nata Claudia Scanu figlia dell'Assistente Capo Efisio, il dott. Salvatore Polizzi dell'Ispettorato Sanitario è stato promosso Ispettore Capo Aggiunto.

Sono stati assunti i Segretari Tecnici Mario Boi e Fabio Volpicelli. Auguroni.

Firenze

Lutti. Profondo cordoglio ha suscitato l'improvvisa morte del Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria M.T. Ferdinando Sorbi. Ai familiari i sensi della nostra affettuosa solidarietà.

Le nostre più sentite condoglianze anche all'Appl. del Controllo Viaggiatori e Bagagli Silvia Villani per la recente perdita del padre.

Promozioni. Della Divisione Contabilità Prodotti sono stati promossi: a Segr. Sup. 1ª cl. Giosué Fabbri;

a Segr. Sup. Livio De Ranieri; a Applicato Capo Fiorenza Nardi, Vito Perrone, Biagio Naclerio.

Del Controllo Viaggiatori e Bagagli: a Segr. Sup. 1ª cl. Irmo Zeni e Antonio Pollicino; a Segr. Sup. Franco Mori, Ferdinando Vichi, Edda Antonietta Gallelli Ferrara, Roberto Boncinelli, Carla Ciuffi Gianassi, Maria Teresa Battisti Gavazzi, Livia Dallai Dragone, Doria Vita, Moreno Ceri.

A tutti i più vivi rallegramenti da « Voci ».

Genova

Luigi Bruzzone e Lelio Gavazza, figli rispettivamente del Deviatore Mario e del C.S. Titolare di Loano, si sono piazzati al primo e al secondo posto nei Giochi della Gioventù svoltisi recentemente ad Alassio, entrando in finale in rappresentanza della provincia di Savona. Ai due ragazzi congratulazioni vivissime e auguri di successive affermazioni.

Fiori d'arancio per Marcella Tognocchi, figlia del Capo Gestione Sovrintendente Cav. Armano, e il dott. Pino Macchia, medico chirurgo; per Gianni Bobbiese, 1° Manovratore a Genova Sestri, e Franca Besagno; per Renato Scaglia, Operaio Qualificato del Reparto 15/E di Ovada, e Maria Teresa Robbiano. Alle tre coppie le nostre più vive felicitazioni.

La cicogna ha portato Andrea in casa dell'Operaio Qualificato della Zona 11/2 di Ventimiglia Alberto Bernardi. Ai genitori e al bambino felicitazioni e auguri.

Formuliamo sentite condoglianze alla famiglia del Segretario Superiore di 1ª classe a riposo Luigi Nano, improvvisamente scomparso, del Segretario Marco Ratti dell'Ufficio Materiale e Trazione per la morte del padre Riccardo, Segretario Superiore di 1ª classe a riposo, dell'Applicato Capo Giovanna Benedetto dell'Ufficio Commerciale per la morte della madre e dell'Operaio Antonio Rusca del Posto Verifica di Genova P.P. per la morte del padre.

Sono stati collocati a riposo per limiti di età l'Applicato Capo Elio Molinari dell'Ufficio Materiale e Trazione, il Macchinista Mario Ciarlo del D.L. di Savona, l'Applicato Capo Domenica Leni e il Commesso Renzo Tumiati dell'Ufficio Movimento e l'Operaio Specializzato Ultimo Susini e il Manovale Carlo Finoglio del D.L. di Savona. A tutti auguri di lunga, serena quiescenza.

Milano

Con l'attivazione del nuovo orario estivo è stata ripristinata, dopo lunghi e difficili lavori, la circolazione integrale della Domodossola Iselle Tr., inserita sui due binari nella galleria Rio Rido fra Varzo e Preglia. Il transito entro la galleria era stato interrotto a causa di un parziale crollo della volta dovuto a gravi infiltrazioni d'acqua provocate dalle alluvioni sulla zona.

A Giuseppe Hurle, Segretario T.co Sup. a.r., è stato conferito, in riconoscimento di oltre un trentennio di giornalismo esercitato a favore della Fiera Campionaria di Milano, un particolare attestato. Il presidente dell'Ente gli ha pure consegnato una medaglia d'onore. Inoltre, a seguito del compimento del cinquantennio

di attività pubblicistica, l'Associazione della Stampa lo ha premiato con la tradizionale medaglia d'oro. Complimenti.

Rallegramenti anche a due meritevoli donatori di sangue, pensionati: il Ministro della Sanità ha infatti conferito a Affio Lanfranchi l'onorificienza di Cavaliere ed al Cav. Giuseppe Gemma quella di Ufficiale.

A Ospitaletto Travagliato, sulla Milano-Brescia, è entrato in esercizio un nuovo impianto ACEI. Costo duecento milioni.

Buona quiescenza ad Anita Rossini, a Francesco Ranghini, entrambi dell'Ufficio Commerciale e Traffico, ed al prof. Salvatore Di Caro, dell'Ufficio Lavori, i quali hanno recentemente lasciato l'Azienda salutati affettuosamente da colleghi e superiori.

Cicogna express - Marta, primogenita, è venuta ad allietare il C. Gestione Rino Villani ed il nonno Alberto, Capo t.co Sovrintendente a riposo. Felicitazioni.

Napoli

Lauree. Paolo Turi, figlio del Capo Staz. Sovr. Umberto, della stazione di Napoli C.le, si è laureato col massimo dei voti e la lode in Ingegneria dei Trasporti, discutendo la tesi « Possibilità di sviluppo della funzione delle Ferrovie nel campo delle lunghe distanze per il servizio viaggiatori ». Luciana Perrella, figlia del Macch. Gennaro, del D.L. di Napoli C.F.L., si è laureata in Scienze Politiche con 110 e lode. Raffaello De Maio, figlio del Capo Treno Rosario, del D.P.V. di Salerno, si è laureato in Scienza dell'Informazione. Rocco Giuzio, figlio dell'Op. Spec.to dell'arm.to Nicola, del 6° Tr. Lavori di Napoli Sm.to, si è laureato con la massima votazione e la lode in Ingegneria Aeronautica. Le nostre vivissime felicitazioni.

Nozze. Il Conduttore Tommaso Giordano, del Deposito Pers. Viagg. di Salerno, si è unito in matrimonio con la gentile sig.na Filomena Masullo. I nostri più cordiali auguri.

Nascite. E' nata Giuliana alla Prof.ssa Maria Lena Tedesco, moglie dell'Ass.te Viaggiante Pellegrino Pannella. Pasquale è nato a Savina Rosaria Memoli, moglie del Conduttore Giuseppe Paglietta del D.P.V. di Salerno. Antonio, è nato a Filomena Tontaro, consorte del Manovr. Giovanni Sullotrone del D.L. di Napoli Sm.to. Luigi è nato ad Antonietta Colangelo, moglie dell'Op. dell'arm.to Mariano La Padula del 29° Tr. Lavori di Nocera Inf.-Amleto è nato a Mariarosaria Celona, Capo Stazione di Napoli C. consorte del sig. Gacomo Gramegna. Diego è nato alla prof.ssa Maria Luisa Di Scala, moglie del sig. Pino Di Gennaro e figlia del Segr. Sup. dell'Ufficio Sanitario Vittorio Di Scala, che è diventato così nonno per la terza volta. Giuseppe è nato ad Anna D'Ambrosio, consorte dell'Ass. Viagg. Pietro Abbondanza del D.P.V. di Salerno. Rallegramenti.

Commiato. Calorosamente festeggiato nel corso di una simpatica cerimonia svoltasi in un noto locale di Campagna (SA), il C. Tecn. Sup. della linea Armando Auricchio, dirigente del 34° Tr. Lavori di Battipaglia, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Sono stati anche collocati a riposo: Salvatore Becchimanzi, Manovr. Capo della stazione di Napoli Sm.to; Pasquale Benedetto, Capo Treno del D.P.V. di Salerno; Giuseppe Brasino, 1° Manovr. della stazione di Aversa; Emilio Buccieri, Gest. 1ª cl. della staz. di Caserta; Emilio Sorrentino, Op. qual. della Zona IE 24.3 di Nocera; Pa-

squale De Maio, C. Staz. Sup. della staz. di Sparanise; Raffaele Paduano, C.T. Sup. linea del 28° Tr. Lav. di Torre C.le ed Antonio Battista, Op. spec.to della Sq. Rialzo di Napoli C.le. A tutti i nostri migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti a mancare all'affetto dei propri cari: Pasquale Guastafierro, padre del C. Star. Sovr. Antonio, della D.C. di Napoli; Andrea Dati, Operaio qual. del Dep. Loc. di Benevento, e Renato Marchione, C. Pers. Viagg. Sup. del D.P.V. della stessa città. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Primo Piano. Il Capo dell'Ufficio Commerciale Compartimentale, dott. Ignazio Spanò, è stato con recente provvedimento promosso Dirigente Superiore.

Ci rallegriamo vivamente col valente Funzionario.

Cicogna express. Il Segretario Salvatore Calamia, del Reparto 1.3 dell'Ufficio Personale Compartimentale è diventato nonno. La figlia Francesca ha dato alla luce un vispo maschietto al quale è stato imposto il nome di Davide. Auguri.

Auguri anche per l'arrivo di Alessandra Palazzotto, del Capo Tecnico Salvatore, della Zona 43.5 IE di Palermo; per Daniela Modica del Capo Treno Giorgio del DPV di Modica; per Emanuele Spampinato, del Conduttore Salvatore, del DPV di Catania; per Giuseppe Morfino, del Capo Stazione Francesco, della stazione di Catania Centrale; per Enza Trigilia, dell'A. Macchinista Francesco, del Deposito Locomotive di Catania; per Salvatore Di Fatta, del Manovale Nicolò, del Deposito Locomotive di Messina; per Antonino Sidoti, dell'Operaio qualificato Antonino, dell'Officina G.R. di Messina; per Bruno Basile, dell'Operaio qualificato Carlo, dell'Officina G.R. di Messina; per Graziano Giangreco, del Capo Gestione Sebastiano della stazione di Siracusa; per Marianna Consagra, del Manovale Carmelo, della Squadra Rialzo di Palermo; per Fernando Plicanti, del Capo Tecnico Antonino, del Deposito Locomotive di Catania; per Giandomenico Chirico, del Marinaio Domenico, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina; per Raffaela Bartocci, del Marinaio Ennio, dell'Ufficio Navigazione di Messina; per Benedetto Scordi, del Deviatore Eugenio, della stazione di Buonfornello; per Silvia Contino, del Macchinista T.M. Nicolò, del Deposito Locomotive di Palermo.

I nostri lutti. Il Cav. Francesco Paolo Sutera, Applicato Tecnico Capo presso il locale Ufficio Sanitario Compartimentale, è stato colpito da un grave lutto: la morte del caro papà.

Al collega Sutera formuliamo le nostre più sentite condoglianze.

Altrettante sentite condoglianze per i fratelli Ambrogio Conigliaro, Operaio Specializzato presso il Reparto Lavori di Palermo Notarbartolo, e Angelo Conigliaro, 1° Manovratore presso la stazione di Carini, per la morte del padre; ai fratelli dott. Salvatore Monte, Ispettore Principale presso l'Ufficio Personale Compartimentale, Nicolò Monte, Segretario Superiore di 1ª classe, presso lo stesso Ufficio Personale Compartimentale e Giovanni Monte, Segretario presso l'Ufficio Ragioneria, per la morte della cara Mamma; all'Assistente Capo di stazione Mario Montalbano, della stazione di Bagheria, per l'improvvisa morte del fratello Antonino; ai familiari dell'Operaio Specializ-

zato Francesco La Rizza, del Deposito Locomotive di Palermo, deceduto in attività di servizio.

Nozze d'oro. I fratelli Vincenzo Parisi, Capo Treno presso il Deposito Personale Viaggiante di Messina, ed Emanuele Parisi, Gestore a Patti Marina, partecipano con gioia che i loro genitori hanno festeggiato le nozze d'oro.

Il papà dei colleghi Parisi prestò per lunghi anni servizio quale Gestore Capo a Roccavaldina.

Reggio Cal.

Cicogna - Express. Finalmente un maschietto è venuto ad allietare la casa del CS Paolo Lo Faro in servizio a Gioia Tauro. Il neonato, cui è stato imposto il nome di Giovanni, gode buona salute e farà compagnia alle sorelline Antonella e Valeria. Auguri vivissimi anche alla consorte Paola Sofi.

E' diventato papà il collega Oristano Carlo Cristarella, gestore della fermata di Torano Lattarico. La moglie, la professoressa Maria Cifarello, ha dato alla luce un bambino chiamato Giuseppe. Auguri.

Laurea. Ha concluso brillantemente il ciclo di studi con la laurea in Medicina e Chirurgia (110 su 110) il giovane Gino Sapone, figlio dell'Ausiliario viaggiante a riposo Domenico. Il neo dottore si è laureato presso l'Ateneo messinese. Auguri.

Nozze d'oro per il Cav. Salvatore Falco, Capo Gestione a r. e la consorte Maria Paparone, festeggiate con una simpatica cerimonia dai parenti e da un gran numero di nipoti. Si aggiungano gli auguri più fervidi da parte di «Voci».

Lutto. Condoglianze vivissime ai fratelli Riccardo Pusateri, CS Sup. titolare di Cannitello e Angelo Pusateri, CS Sovrintendente a Villa San Giovanni, per l'improvvisa dipartita del fratello Giuseppe, ex impiegato delle Poste.

Un grave lutto ha colpito il collega Ing. Gianni Grillea, CS Superiore in quel di Palmi, per l'improvvisa scomparsa del papà Antonino. All'amico Grillea, neo ispettore, vivissime condoglianze.

Si è spento alla venerando età di 97 anni il Deviatore Capo a riposo Fortunato Leonardo, padre dei Macchinisti Pasquale e Giuseppe, e suocero del cav. Antonino Geria, Segretario Superiore di prima classe a riposo. Condoglianze fervide.

Roma

Impianti

Binario X. Col massimo dei voti e la lode, si è laureato presso l'Università degli Studi di Roma, in Economia e Commercio, Fulvio Tranquilli, figlio del Capo Stazione a riposo Claudio. Al neo-dottore i complimenti e gli auguri di «Voci».

Nozze d'argento. Ancor giovani e con tanta voglia di vivere e di volersi bene, hanno festeggiato i 25 anni di matrimonio la gentile signora Barbara e l'Ass. C. Mario Ventucci dell'Ufficio Veicoli di Roma Termini.

Testimoni d'eccezione la figlia Cinthia ed il genero Filippo Goslino. Ai molti auguri, si aggiungano anche i nostri.

Cicogna express. I nostri migliori auguri alla famiglia del Capo-Stazione Carlo Cristino della Stazione di Roma Trastevere, per la nascita della figlia primogenita Marianna; a quella del M.le Filippo Venditti per la nascita del figlio Luigi, venuto a far da fratellino al piccolo Francesco; a quella del Capo Staz. Superiore (complimenti anche per la promozione) Giuseppe Martorella per l'arrivo di Gian Paolo venuto a far da fratello al piccolo Daniele ed infine alla famiglia del Capo Gestione Lucio Serrao per l'arrivo della figlia Paola, venuta a far felice nonni e genitori.

I nostri lutti. A pochi anni dal suo collocamento a riposo e dopo lunga malattia è venuto a mancare all'affetto dei suoi familiari e dei suoi amici il 1° Dirigente a riposo Mario Centofanti, responsabile per tanti anni del Reparto Competenze Accessorie dell'Ufficio Movimento Comp.le di Roma.

BNC - SALUTO AL RAG. RICCI

Dopo molti anni di attività presso la B.N.C., il Rag. Luigi Ricci, Direttore Centrale responsabile della Sezione Previdenza della Banca, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. A Luigi Ricci, dirigente da tutti apprezzato per le sue qualità umane di cordialità, semplicità e disponibilità, si deve, tra l'altro, l'introduzione della R.C. Auto e lo sviluppo di tutto il settore assicurativo della Banca. Al Rag. Ricci vadano, quindi, gli auguri di "Voci" per un sereno, meritato, riposo, e il ringraziamento per quanto ha fatto nel corso della sua attività presso la B.N.C. per rinsaldare il rapporto preferenziale che la Banca, da sempre, intrattiene con i ferrovieri.

(M. C.)

Ai suoi familiari giungano le espressioni del più profondo cordoglio dei tanti amici e dei compagni di lavoro dell'amico Mario.

E' deceduto nella pienezza degli anni e della vita il C. G. Sovrint. Vittorio Coa, Istruttore della Scuola Professionale e Dirigente della Biglietteria di Cagliari.

Uomo mite e sensibile alle necessità degli altri, lascia la moglie e una figlia, e un larghissimo rimpianto in quanti, anche da lontano e dopo molti anni, non hanno dimenticato che il buon Vittorio era soprattutto un maestro di vita.

A 72 anni di età è deceduta la signora Carmela Goduti, amata mamma del C. Gest. Sovr. Giovanni Chiariotti dell'Ufficio Bagagli di Roma T.ni.

A lui e al fratello Sandro, Ass. C. presso la Biglietteria Centrale di Roma Termini, le condoglianze dei lettori di Voci.

Roma

Servizi

AFFARI GENERALI

Il 29 maggio Eugenio Orlandi figlio del Dr. Orlandi si è laureato presso l'Università di Roma in Ingegneria Elettronica, indirizzo «automatica» con 110 e lode. Al neo ingegnere i migliori auguri.

APPROVVIGIONAMENTI

Esodi. Sono stati collocati a riposo: il Segr. Sup. di 1ª Classe Aldo Bianchini e l'Appl. Capo Romano Consiglio ambedue dell'Ufficio C.le 6°. Il duplice avvenimento è stato festeggiato, in un locale di Casalpalocco, nel corso di una riunione conviviale cui hanno partecipato colleghi ed amici di vari impianti.

Ai due neopensionati rinnoviamo attraverso «Voci della rotaia» i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

LAVORI E COSTRUZIONI

La scomparsa di un collega è sempre motivo di sconforto e ancor più se trattasi di persona con la quale per anni si è collaborato instaurando con essa un rapporto di amicizia oltre che di lavoro. L'improvvisa morte del Segr. Sup. 1ª Cl. Enrico Mazzetti, da poco posto in quiescenza, ci ha colto di sorpresa. I colleghi che hanno avuto modo di conoscerlo e di apprezzarlo, esprimono attraverso «Voci» le più sentite condoglianze alla famiglia dell'amico estinto.

Dalla tristezza alla gioia: la grande felicità dell'Applicato Capo Giovanni Silicato

dell'Ufficio C.le 1° per l'arrivo della cicogna che ha recapitato in casa del figlio un bellissimo nipotino di nome Gian Piero avvolto in un grande pannolino azzurro. Felicitazioni al neo nonno dai colleghi tutti.

MOVIMENTO

Commiato. Ai seguenti dipendenti, che lasciano il Servizio per la legge n. 336/70, formuliamo i migliori auguri di lunga e serena quiescenza: Segretari Sup. di 1ª cl. Michele Campanile e Mario De Agostinis, Revisori Sup. di 1ª cl. Lelio Papa ed Alessandro Battaglia, Applic. Capo Mario Ubaldo Persechino, Appl. Emanuele Filesi e Commesso Capo Domenico Iorio.

PERSONALE

Un gravissimo lutto ha colpito il Dr. Giovanni Romano, Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F., che ha perduto il padre, Carmelo, dirigente a riposo del Servizio Personale.

Al Dr. Romano, sempre vicino alle iniziative di "Voci", esprimiamo in questa dolorosa circostanza la nostra affettuosa solidarietà.

RAGIONERIA

I nostri lutti. Profondo dolore ha suscitato, all'interno del Servizio Ragioneria, la morte dell'Ispettore Principale Sergio Sinesio dell'U.R.D.G.

Gli amici tutti, costernati, desiderano far giungere ai familiari le più sentite condoglianze.

Torino

Cambio della guardia: proveniente da Firenze, dal 2 maggio u.s. ha assunto la dirigenza del nostro Compartimento l'Ing. Luigi Marino, in sostituzione dell'Ing. Edoardo Oliva, destinato ad altre incombenze presso la Direzione Generale. Ai due suddetti Funzionari il più fervido augurio di buon lavoro nei loro rispettivi nuovi incarichi e, all'Ing. Marino, il più caloroso benvenuto da parte di tutti i ferrovieri piemontesi.

Il 23 maggio il Vescovo di Alessandria Mons. Giuseppe Almici ha celebrato, nella locale stazione di Smistamento, la S. Messa per il tradizionale incontro pasquale con i ferrovieri dell'Impianto ed i loro familiari.

Vivissime felicitazioni all'ex Segr. Sup. 1ª cl. Geom. Pasquale Pascale, già dell'Uff. Trazione, insignito dell'onorificenza di «Cavaliere Ufficiale»; al Segr. Sup. 1ª cl. Fulvio Roveta, Capo del 21° Rep. Ragioneria, nominato «Commendatore» dell'Ordine Internaz. Stella della Pace dalla Sede Magistrale di Malta; al C.S. Sup. Pietro Giuliano ed al C.G. Nicola Perrucca, entrambi della Delegazione FS di Modane, da poco «Cavalieri» al merito della R.I.

Binario dieci: la giovane

Maura Salvadori, figlia del Revisore Sup. Ferruccio, Capo Reparto Inchieste e Regolamenti dell'Uff. Movimento, si è recentemente laureata in Lettere presso l'Università di Torino. Congratulazioni e auguri.

Marcia nuziale. Per il Segr. Rag. Maddalena Sciaiola, del 21° Rep. Ragioneria, con il Sig. Mauro Tondolo; per il Macch. Battista Odello, del DL di Cuneo, con la Sig.na Emilia Armitano; per il Man.le Loreto Cimò, di Alessandria C.le, con la Sig.na Marina Angela Lucchin; per l'Op. q. Aldo Di Gioia, dell'OGR, con la Sig.na Antonietta Zaino. Ai neo sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express. Maria Cristina al Segr. Rag. Marisa Boggio Tagliarolo del 21° Rep. Ragioneria; Federica all'Ausil. Staz. Antonio Pera di Carmagnola; al DL di Cuneo le gemelle Alessandra e Stefania all'Op. Sp. Matteo Bottero e Cristina al Macch. Michele Sacco; ad Alessandria C.le Nadia all'Assist. C. Cristoforo De Carolis e Noemi all'Assist. Ambrogio Spiota; all'OGR M. Daniela all'Op. q. Pasquale Boscotrecase, Luciano all'Op. Q. Michele Simeone e Christian all'Op. Q. Ugo Rivetti. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. Sono recentemente deceduti: il Sig. Giuseppe Pappalardo, padre del 1° Dirigente Dr. Gaetano, C. Div. dell'Uff. Ragioneria; il Sig. Carlo Rangone, padre del C.G. Franco dell'11° Rep. Ragioneria; la madre del C. G. Sup. Luciano Bocca di Alessandria Smist.; il Sig. Domenico Domestico, padre del C.G. Sup. Raimondo di Torino PN; il padre del C. G. Sup. Carlo Sartirana di Alessandria C.le; la madre dell'Op. Sp. Domenico Magnin Prino dell'OGR; il Sig. Gaetano Mongiovì, padre dell'Appl. Carmela del DL di Cuneo; la madre del Tecnico IE Giampaolo Guazzotti del Reparto 44/3 di Alessandria. A tutti questi colleghi le più sentite condoglianze.

Trieste

Apprendiamo con compiacimento che sono stati promossi Segretario Tecnico Sup. di 1ª cl. Bruno Banfi, Capo del Reparto 42 dell'Ufficio I.E. e il geom. Bruno Astolfi, Capo del Reparto 23 del locale Ufficio Lavori. E' stato promosso alla qualifica di Capo Tecnico Sovrintendente Silvano Marsilli, Capo del Reparto 11 I.E. di Trieste C.le.

La cicogna ha lasciato in casa del Segret. Sup.re dell'Ufficio Ragioneria Venera Amato in Albanese un grazioso marmocchio cui è stato imposto il nome di Francesco.

Fiocco rosa sulla porta di casa del Segretario dell'Ufficio Ragioneria dr. Giulio De Falco e dal Capo Gestione Aldo Bernardon per la nascita di Antonella.

E' nato Stefano, figlio del Segretario dell'Ufficio Sanitario Raffaella Scoppa e della gentile signora Angela Parisi.

La casa dell'Applicato dell'Ufficio Mater. e Traz. Maria Chiantera e dell'ing. Flaviano Trevisan è stata allietata dalla nascita di un bambino, che i felici genitori hanno chiamato Simone.

Fiocco azzurro sulla porta di casa dell'Applicato dell'Ufficio Pers. Comp.le Mirella Siciliano in Russo per la nascita di Andrea.

Ai genitori e a neonati tante felicitazioni e auguri.

Marcia nuziale per il Segretario del locale Ufficio Sanitario Pierpaolo Poldrugo, unitosi in matrimonio con la gentile signorina Fausta Mori. Agli sposi giungano auguri di felicità da parte degli amici e di «Voci».

E' deceduto l'Applicato Capo dell'Ufficio Movimento Faustino Gardina, padre affettuoso del Capo Treno Bruno, addetto al Reparto andamento treni del locale Ufficio Movimento.

A soli 42 anni è mancato all'affetto dei suoi cari l'Oper. Qual. della zona I.E. 13.3 di Gorizia, Giorgio Visintin.

Ha cessato di vivere l'Oper. Spec. della Squadra Comp.le S.S.E. di Trieste C.le Benedetto Sibenik.

Ai parenti dei cari colleghi che ci hanno lasciato per sempre giungano le sincere condoglianze degli amici, dei superiori e di «Voci».

L'Applicato Capo Sergio Zadro, in servizio presso il Reparto 14.I-E. di Portogruaro ha conseguito il brevetto internazionale di « Gamba d'argento » percorrendo a piedi in marce non competitive, nell'arco dell'anno 1978, ben 1313 Km. Fra le più lunghe marce portate a termine figurano la Firenze-Faenza (il Passatore) di Km. 107,500; Venezia-Pordenone di Km. 87,500; Sedegliano-Tamaroz di Km. 72; Pordenone-Caorle di Km. 55,300; Marcia delle Nazioni di Km. 50; La Tagliamento di Km. 50.

Si sono svolte il 27 aprile le elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo Sezionale della Sezione F.S. di Udine dell'Associazione Friulana Donatori di Sangue. Presidente della Sezione è stato nominato Carlo D'Agostini, che succede all'amatissimo Riccardo Vida, che ha diretto il sodalizio per ben 25 anni. La Vice Presidenza è andata al Sig. Giordano Marinuz, mentre è stato riconfermato Segretario il sig. Enzo Moreale.

Verona

Televerona. La TV locale ha recentemente messo in onda una serie di servizi interamente dedicati alle donne che lavorano e in particolare al loro ruolo nel mondo ferroviario. Ha coordinato le trasmissioni l'intervistatrice Maria Vittoria Alfonsi, giornalista introdotta nelle segrete cose della moda. La prima protagonista apparsa sui teleschermi è stata la giovane dr. Emanuela Ilari, Ispettore dell'UPC, che ha saputo inquadrare la realtà ferroviaria con efficace disinvoltura. Non è mancato ovviamente un serio spunto critico presupposto fondamentale per una possibile futura riorganizzazione del lavoro. Successivamente il video veronese ci ha fatto vedere Anita Anderloni Capo Stazione a Verona Cadidavid, l'Op. dell'arm. Emanuela Simoncelli di Rovereto, l'Aiuto Macch. Anna Maria Grinpa del DL di Verona e Tiziana Bignotti Conduttore del DPV di Brescia. Con l'occasione segnaliamo la partecipazione a Televerona di Gaetano Pimazzoni, pensionato ferroviario di Mestre. Ha recitato per il pubblico, con evidente commozione, una sua composizione poetica in vernacolo: « La Gigia » — vacca mora — Colloquio imaginario tra un machinista in pension e la so vecia locomotiva ciamàda Gigia — « ... e l'è 'nda via co'l côr che ghe scopiava », Grazie amico Gaetano a nome dei « musi neri ».

Ferrotel. Un nome nuovo, diventerà di moda, nato da un sondaggio-concorso tra ferrovieri. Ma non è altro che il vecchio-nuovo dormitorio. Ebbene, nell'arco degli ultimi 25 anni, i ferrovieri, e sono tanti, che nell'andirivieni dell'Alto Adige hanno sostato al dormitorio di S. Candido non potranno non ricordare l'Antonia. E l'Antonia Lanzinger, incaricato FS responsabile del « Ferrotel », è ora in pensione. La meticolosa pulizia dei

locali, la puntualità nelle sveglie, il rispetto del regolamento, il rimbrotto per i riottosi, rappresentano, per cinque lustri, un ritratto di perfetta conduzione dello stabile destinato al riposo dei ferrovieri in servizio fuori residenza e residenti. All'Antonia tutti vogliono bene. E i ferrovieri la ringraziano oltre che per i bellissimi fiori che ancora adornano il dormitorio, anche per i tratti della sua gentilezza, per la sua cipigliosa pazienza, per la sua innata bontà e per la sua diuturna operosità. Infatti era sempre presente per risolvere ogni situazione. Alla buona Antonia ancora un grazie a nome dei ferrovieri con i migliori auguri di tranquillità, serenità e benessere. Ai lettori che ci leggono e che hanno conosciuto l'Antonia, un invito per l'invio di una cartolina di saluto e di riconoscenza presso il Capo Stazione Titolare di S. Candido.

Fiori d'arancio. La Sig.na Gianfranca Principe, Ausiliario di Fermata a S. Cristoforo al Lago (Valsugana), è sposa di Giuseppe Fusinato, Operaio dell'Armamento. Anche se un tantino in ritardo, segnaliamo le nozze del Man.re Vincenzo Nania con la Signorina Marianna in quel di S. Candido.

Venezia

La direzione Compartimentale di Venezia ha organizzato una conferenza-stampa — tenutasi il giorno 18 maggio — allo scopo di consentire una corretta informazione dell'opinione pubblica sui criteri che hanno ispirato l'Azienda ferroviaria nella formulazione del nuovo orario.

Alla relazione introduttiva del Direttore Compartimentale, ing. Castellani, ha fatto seguito un interessante dibattito che ha consentito un discorso assai dettagliato sui programmi dell'Azienda.

Nascite. Il Capo Staz. Sup. Antonio La Vella, già in servizio presso l'Uff. Mov. e da pochi giorni distaccato presso la Segreteria del Direttore, annuncia con gioia la nascita del figlio Andrea. Una bambina — Laura — è arrivata per far felici i Segretari Patrizia Boldrin e Rocco Protano, entrambi in servizio presso l'Uff. Mov. Un vivace maschietto è arrivato in casa del Comm. Costantino Cestaro dell'Ufficio Commerciale. E poi ancora sono nati: Nicola all'Op. Spec. I.E. Luigi Fabris in servizio a Padova, Ilaria all'Op. Sp. Dino Tosato pure di Padova, Chiara all'Op. Qual. Vincenzo Valente di Castelfranco e Sara all'Op. Qual. Antonio Tracanzan di Padova.

A tutti i neonati e ai loro genitori giungano i nostri più affettuosi auguri.

Felicitazioni e auguri di una lunga, felice convivenza al Segr. Tecnico Luciano Natali dell'Uff. Lavori e alla sig.na Silvana Callegarin che si sono recentemente uniti in matrimonio.

E' stato collocato a riposo il Segr. Sup. Renato Piovesan dell'Uff. Lavori, al quale auguriamo una lunghissima, serena quiescenza.

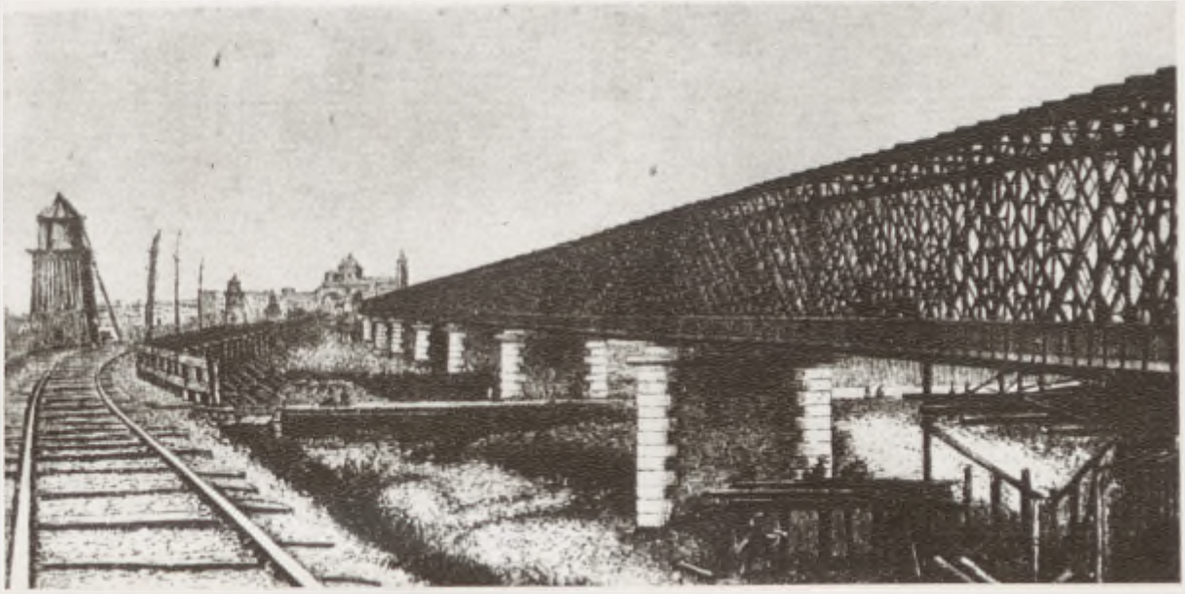
E' prematuramente scomparso il Comm. Aldo Rossato, già in servizio presso l'Uff. M.T. Alla famiglia giungano le nostre fervide condoglianze.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

Giugno 1865: si inaugura il ponte in ferro sul Po



« SPLENDIDA e lieta — informava un giornale dell'epoca — riuscì, sabato 3 giugno, la solenne inaugurazione del ponte di ferro, destinato a congiungere le due ferrovie, che toccano le sponde del Po in faccia a Piacenza, opera veramente grandiosa, affidata nel 1861 all'impresa Parent, Schaken, Caillet e C. ed eseguita giusto il progetto dell'ingegnere Moreau, il cui nome già occupa tanto spazio nella storia dei ponti costruiti con fondazioni ad aria compressa.

Intervengono alla cerimonia inaugurale S.A.R. il Principe Umberto, il ministro delle Finanze, il generale della guardia nazionale di Milano, il Prefetto e il Sindaco di Milano, il signor Landau, rappresentante della casa Rothschild, ed altre Autorità militari e civili.

S.A.R. partiva alle 9 ant. con treno speciale da Milano, ove pochi minuti prima era giunto da Torino un altro treno speciale minore, ed arrivava in faccia a Piacenza alle 10 e 20 minuti fra gli applausi della popolazione, massimi su la sponda meridionale del Po, ove la folla più eletta era raccolta in una tribuna accanto all'ingresso del nuovo ponte, ed ove erano schierate le truppe di presidio e la guardia nazionale, le cui bande facevano udire i loro musicali concerti. S.A.R. il Principe ereditario venne accolto e complimentato dal Consiglio amministrativo delle ferrovie lombardo-centrali e dalle autorità di Piacenza, in un elegante padiglione che sorgeva lì presso, e donde retrocedendo a piedi percorreva il ponte di ferro sino alla sua metà, dove gli venivano presentati il signor Moreau e i direttori dell'esecuzione del suo progetto e dei lavori, ai quali esprimeva la propria ammirazione con parole di compiacenza e di elogio. Chiudeva la cerimonia un lauto asciolvere che venne servito in una sala dello scalo di Piacenza riccamente addobbato a cui sedeva il Principe ereditario, circondato dagli invitati e durante il quale le bande continuavano ad alternare le loro festose armonie.

S.A.R., tra gli applausi della folla, ripartiva al tocco, col treno speciale per Milano.

Ecco ora i particolari sulla costruzione di questo ponte destinato a mettere in comunicazione la Lombardia con l'Emilia: il ponte è costruito per un solo binario e con due marciapiedi laterali destinati al transito dei pedoni.

La sua lunghezza complessiva fra gli assi delle spalle è di 577 m. e 80. L'impalcatura è tutta in ferro, formata da due travi maestre americane, sostenute oltre che dai due spalloni, da 7 pile; con ciò essa si divide in 8 campate delle quali le 6 intermedie hanno la portata di 75 m e 60 da asse a asse delle pile, e le due estreme quella di 62 m. e 10. Per le fondazioni si lavorò a 26 metri sotto il pelo dell'acqua, in un terreno di ghiaia e sabbia.

Il ponte sul Po è il quarto costruito con questo sistema di fondazione. Il primo è quello di Kehl presso Strasburgo, sul Reno; il secondo quello della Voulte presso Valenza sul Rodano; il terzo sul Varo presso Nizza. Nel mese di luglio del 1861 la costruzione del ponte sul Po fu iniziata da parte della ditta appaltatrice; interrotti e in parte distrutti dalla piena del fiume nella notte del 18 ottobre 1863, i lavori potettero riprendere solo nella primavera dell'anno successivo. La parte in ferro dei marciapiedi laterali e tutto il pavimento in ferro della parte interna del ponte furono ultimati il 21 maggio 1865. Le 7 pile del ponte e le due spalle sono fondate a 18 metri al disotto della massima magra conosciuta del fiume e si elevano di metri 11,50 al di sopra di questo livello. L'altezza totale di una pila risulta quindi di 29 m. e 50. La parte inferiore contenuta nel cassone di ferro che gli serve da base e da inviluppo, è tutta formata in murature di mattoni e pesa 1600 tonnellate, compreso il peso del cassone che è di 50 tonnellate.

La parte superiore è in muratura di mattoni rivestita in parte con granito. Essa è più stretta di quella inferiore e leggermente conica; il suo peso è di 750 tonnellate all'incirca. Per la costruzione di una di queste pile occorsero 300.000 mattoni e 150 metri cubi di granito. Questo ultimo è proveniente dal Lago Maggiore, i mattoni furono fabbricati in prossimità ai cantieri del ponte, e cotti al carbon fossile secondo il sistema di Piemonte; essi sono tutti di qualità superiore. L'impalcatura del ponte è tutta in ferro e formata da due travi americane maestre, continue, a doppio traliccio collegate al di sotto da travi trasversali che sopportano il binario, e superiormente da traverse e diagonali. Il pavimento del ponte è pure in ferro e costruito in modo da poter in caso di bisogno, dar passaggio immediato all'artiglieria e alla cavalleria.

I marciapiedi laterali hanno ciascuno due metri di larghezza ed il loro pavimento è in quercia, a maggior comodo dei pedoni. L'intera impalcatura contiene 2350 tonnellate di ferro e 40 tonnellate di ghisa, ciò che corrisponde a 4068 chili di ferro e 68 di ghisa per metro lineare del ponte. L'impalcatura in ferro può sottostare ad una variazione di temperatura di 60 gradi, dalla quale risulterà una differenza di lunghezza sull'intero ponte di 44 centimetri. Ora per mantenere, durante le alterazioni progressive, continuamente unito il binario del ponte con quello che già gli fa seguito sull'argine ferroviario, si dovettero stabilire a ciascuna delle due estremità del ponte degli apparecchi speciali atti a compensare la differenza massima di 22 centimetri. Per assicurarsi della resistenza della ferramenta impiegata in questo ponte, si fecero preventivamente molte esperienze le quali diedero per risultato che questi ferri si rompono sotto uno sforzo medio di 34 chilogrammi per millimetro quadrato della loro sezione. Essi sono per la maggior parte di fabbricazione inglese, ma furono tagliati, lavorati ed uniti all'officina dell'impresa Fives-Lille, in Francia.

Infine, la mano d'opera per la costruzione del ponte venne per la massima parte prestata da operai italiani. L'industria di tre paesi concorse adunque alla esecuzione di quest'opera che ora trovasi condotta a termine; e a ciò si può concludere che il lavoro è stato fatto nelle condizioni più economiche possibili ».

Nel giugno del 1896, le famose Officine Baldwin consegnarono all'impresario ferroviario Fernando de Teresa, la piccola e splendida locomotiva qui riprodotta. La macchina, a otto ruote, era stata costruita per il servizio viaggiatori sulla ferrovia di Tacubaya, Messico, che aveva uno scartamento di 23 e 5/8 pollici. Sia la locomotiva che il tender erano dipinti di blu chiaro con strisce orizzontali color oro e alluminio. Le ruote erano dipinte di rosso e i raggi in oro. Il fumaiolo, il duomo e la campana erano tutti in nickel placcato in oro.

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXII - N. 7 - LUGLIO 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

VINCENZO DI CARA

Si conclude la nostra inchiesta

QUANDO IL TRENO RITARDA

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 7 - Luglio 1979

in questo numero

4 Quando il treno ritarda

Con un'intervista al Direttore Generale delle FS e un'analisi della situazione nei Compartimenti di Napoli e Reggio Calabria si conclude la nostra inchiesta sul grave fenomeno dei ritardi

10 Da Parigi un monito Ad Amburgo un confronto

In Francia e in Germania si sono recentemente svolte due importanti rassegne di materiale ferroviario espressione di un'industria e di una tecnica ormai all'avanguardia

16 Anni '30: nasce il Servizio Commerciale e del Traffico

Continua la nostra piccola storia del trasporto merci

19 Mare Nostrum

L'inserto culturale realizzato da « Voci » in collaborazione con «La Vie du Rail » e Via Libre ». Articoli sullo spettacolo « Suoni e Luci » di Lassay-les-Châteaux, sui centri storico-artistici di Spagna e sulla vita e l'arte di de Chirico e Savinio

27 Sulla pista di Maometto / 2

Nascita, splendore e morte della ferrovia Damasco-Medina: 800 chilometri di binari attraverso il deserto

30 Un uomo da marciapiede

A vent'anni dalla sua morte, un profilo della figura umana e letteraria di Vincenzo Cardarelli, una delle più sensibili voci della poesia italiana del '900

Flash 15 / Un nome per la E 633 17 / Dicono di noi 18 / Incontri con... 31 / D.L.F. 32 / Amici in pensione 34 / E' bene saperlo 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 43

Associato all'USPI: USPI Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

Ponte delle Alpi-Calalzo: un confronto necessario

La pubblicazione, sul numero di aprile, dell'articolo « Ponte nelle Alpi - Calalzo: un disastro evitato », ha suscitato molte e vivaci reazioni. Sono, infatti, giunte in redazione numerose lettere che, in vario modo, polemizzano col contenuto dell'articolo contestando la decisione della Direzione compartimentale di sospendere, temporaneamente, per motivi di sicurezza, l'esercizio della linea.
A nostro parere, sia la rappresentatività di alcuni di questi interventi (tra gli altri ci hanno scritto le Segreterie Provinciali S.F.I.-S.A.U.F.I.-S.I.U.F. di Belluno) che lo specifico tema che ha suscitato la polemica meritano qualcosa di più che una semplice risposta sulla rubrica delle lettere.
«Voci» si assume, quindi, l'impegno di organizzare il più presto un incontro presso la Direzione compartimentale di Venezia in cui possano essere liberamente discussi i termini della questione, ed essere poste a confronto le tesi delle diverse parti. Chi è intervenuto sull'argomento, contestando la necessità delle misure di sicurezza che hanno portato alla chiusura temporanea della Ponte nelle Alpi-Calalzo, potrà così avviare con i vertici della Dirigenza compartimentale un confronto diretto e, ci auguriamo, soprattutto costruttivo.
Naturalmente, questa « tavola rotonda » troverà ampio spazio sulle colonne di « Voci ». Siamo, infatti, convinti che l'unico modo per operare correttamente nel campo dell'informazione, aziendale e non, sia proprio quello di discutere sempre, su qualsiasi tema, in modo aperto e articolato. E crediamo che il sistema del confronto, oltre a rappresentare la più corretta prassi democratica, sia anche il mezzo che consente di valutare, il più obbiettivamente possibile, la realtà dei fatti.

Gli operai d'armamento... e il lavoro degli altri

Spett. Redazione,
sono da circa due anni alle dipendenze dell'Azienda F.S., come al solito ogni mese ricevo la nostra rivista "Voci della Rotaia". In essa, se non in casi rari, non riesco mai a leggere articoli riguardanti il lavoro svolto da una categoria di dipendenti anch'essi facenti parte della grande famiglia dei ferrovieri. Sto parlando dell'Operaio dell'Armamento. Forse questa categoria è la più sacrificata di tutte. Si lavora ancora con mezzi manuali non adatti ad espletare compiti di manutenzione al binario e quindi di conseguenza con esiti non soddisfacenti. Si lavora in estate sotto un caldo soffocante eppure mai nessuno di noi si è lamentato. Forse per voi i ferrovieri sono solo quelli addetti alla circolazione dei treni e gli addetti alle mansioni amministrative, quelli che, insomma, non si sporcano le mani di grasso e non indossano mai una tuta.

Guardate che ci siamo anche noi. Non parlate né bene né male, ma almeno menzionateci. Dite agli altri che c'è qualcuno che si preoccupa di mantenere il binario a livello e che guarda che non si verifichino rotture in esso. Anche noi collaboriamo affinché i treni circolino in sicurezza.
Scusatemi se ho fatto perdere del tempo a qualcuno di voi. Ma se possibile vorrei vedere questa lettera pubblicata in uno dei prossimi numeri di "Voci della Rotaia".
Ringrazio anticipatamente.

Francesco Pini
Operaio armamento Tronco 15°
di Genova Nervi

Come abbiamo già avuto modo di scrivere sul numero scorso in questa stessa rubrica, "Voci" continuerà l'inchiesta sulle diverse qualifiche FS, e senz'altro in quella sede si parlerà in modo ampio e dettagliato anche degli Operai dell'Armamento. Semmai ci dispiace rilevare in questa lettera (come in quella pubblicata il mese scorso e che verteva sulla figura del Macchinista), accanto al legittimo orgoglio per il proprio lavoro, una vena, seppur sottile, di scetticismo per il lavoro degli altri. Cogliamo l'occasione per ripetere quella che è la nostra profonda convinzione: nell'Azienda ognuno è indispensabile, con le mani sporche di grasso o meno. Ogni qualifica ha la sua dignità che va rispettata, e il ferroviere che ne è rivestito ha diritto alla stima di tutti, particolarmente a quella degli altri colleghi.

(continua a pag. 15)

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Jole Lang, Biagio Cotrone, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Patrizia Cimini, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Inchiesta

Con questa terza puntata, l'inchiesta che « Voci della Rotaia » ha dedicato allo spinoso tema dei ritardi, volge al termine. Abbiamo sentito, nel corso del suo svolgimento, molti e svariati pareri: da quello degli agenti addetti alla circolazione, al parere degli esperti nel campo dell'informatica. Abbiamo sentito Direttori Compartimentali e Consiglieri di Amministrazione e anche la voce di qualche anonimo viaggiatore. Da Nord a Sud, è emersa così una fedele « fotografia » dell'attuale situazione ritardi. Certo, non basta questo per sanare immediatamente una disfunzione così complessa e radicata, ma grazie allo sforzo presente in tutti gli interventi, di portare un concreto contributo all'approfondimento delle cause che determinano il ritardo dei treni, sono, comunque emersi spunti, riflessioni e indicazioni che non mancheranno di essere considerati anche nelle opportune sedi. La «fotografia» che abbiamo realizzato ha, inoltre, il merito di evidenziare con immediatezza che i ritardi, se così si può dire, hanno una loro «personalità» e che essa cambia a seconda delle diverse zone della rete. Un esempio: al Nord neve e gelo sono fra le cause numero uno della mancata puntualità dei treni, al Sud lo stesso ruolo è invece assunto da fenomeni come il furto, che affondano le radici in una precisa, e a volte drammatica, realtà sociale. A conclusione della nostra inchiesta abbiamo voluto intervistare il Direttore Generale delle FS, Dott. Ercole Semenza, perché ci esponesse il punto di vista aziendale sull'argomento e ci desse alcune indicazioni di massima sugli interventi previsti o allo studio che potranno, col tempo, portare a una normalizzazione della circolazione dei treni. Completiamo, infine, il quadro della situazione con una serie di interviste svolte in due compartimenti del Sud: Napoli e Reggio Calabria.

Intervista con il Direttore Generale

V.d.R. - Siamo in estate, una stagione che per le FS significa maggior lavoro. Gli operatori turistici e commerciali e anche i semplici utenti giudicano l'efficienza dell'Azienda soprattutto in base alla regolarità di marcia dei treni. Nel quadro dell'inchiesta condotta dal nostro giornale sulle cause dei ritardi, vorremmo ora conoscere le sue valutazioni.

Dr. Semenza - L'iniziativa del giornale aziendale è certamente molto utile. E' stato acquisito il parere non solo di alcuni alti dirigenti, ma anche degli operatori del traffico, di quelli che prestano la loro opera nelle stazioni, nelle cabine di telecomando, al banco delle leve, oppure guidano i treni o li scortano da tanti anni. L'inchiesta dimostra quanto senso di responsabilità, quanta competenza professionale, quanta partecipazione vi siano tra gli uomini della rotaia. Ho letto tutte le risposte. Nessuna di esse è elusiva, sfuggente, resa di malavoglia o con la riserva mentale di non compromettersi. Al contrario. Da ogni parola, traspare l'impegno di dare un contributo che sia utile a ristabilire condizioni di normalità. La logica aberrante del « tanto peggio, tanto meglio », è estranea alla nostra Azienda.

V.d.R. - Non è dunque il fattore umano che incide sul ritardo dei treni?

Dr. Semenza - Bisogna intendersi. Il fattore umano ha sempre molto peso in qualsiasi lavoro e ancor più nel nostro. Ripeto che nella stragrande maggioranza i ferrovieri adempiono il loro dovere. Se c'è qualche riottoso è giudicato sfavorevolmente ed isolato moralmente dai suoi stessi colleghi. Ciò non significa, peraltro, che non sussistano difficoltà, identificabili principalmente nella minore esperienza, nella minore maturità di una parte del personale. In passato, un dirigente movimento veniva assegnato ad un Nodo nevralgico dopo aver svolto parecchi anni di servizio nelle stazioni secondarie. Oggi, per le insufficienze di organico, non è sempre possibile osservare questo criterio. Lo stesso discorso può valere per una parte della dirigenza intermedia, Capi Reparto, Capi Impianto, Capi Sezione d'esercizio. Le leggi che favoriscono l'esodo anticipato hanno scavato, specie in alcuni Compartimenti, vuoti notevoli. Con le assunzioni in corso e con i concorsi programmati riusciremo in tempo relativamente breve a ripianare gli organici. S'intende che i nuovi assunti non possono dare inizialmente un apporto identico a quello dei ferrovieri che hanno compiuto molti anni di servizio. Comunque l'Azienda ha intensificato e migliorato i programmi per la preparazione professionale e questo settore sarà curato con la massima attenzione.

V.d.R. - L'inchiesta ha confermato la molteplicità delle cause dei ritardi.

Dr. Semenza - Su questo non vi sono dubbi, anche se è comprensibile che, in base alla propria esperienza di lavoro, ognuno tenda a dare rilievo a questa o a quella causa. Ma è innegabile la molteplicità dei fattori, quasi sempre interagenti, che concorrono a determinare il fenomeno.

V.d.R. - E' possibile una valutazione complessiva?

Dr. Semenza - Non occorre rifare l'elenco delle cause che ostacolano la regolarità della circolazione, né ripetere che le cause « esterne » (in particolare le turbative dell'ordine pubblico) hanno un peso considerevole. In termini più generali, si può affermare che la nostra epoca è segnata da vistose contraddizioni e scompensi. Con una frase inelegante ma efficace, è stato detto che la società industriale ha « il ventre molle ». Anche il settore dei trasporti è cresciuto in maniera fortemente disarmonica e irrazionale, sacrificando le ferrovie. Oggi ci troviamo a dovere fronteggiare impegni centuplicati con infrastrutture e mezzi mobili insufficienti. La cambiale, per troppo tempo ignorata, è venuta a scadenza. Tuttavia, non gioverebbe attardarsi a deplorare il passato. L'Azienda è in grado di adeguare la propria capacità operativa alle sempre più impegnative esigenze del traffico, ripristinando le caratteristiche di regolarità che sono alla base dell'efficienza ferroviaria. Nel rispetto dei termini previsti dalla legge 503/1978 stiamo approntando i nuovi rotabili (una buona aliquota entrerà in servizio già alla fine del corrente anno). Parimenti stiamo provvedendo a dotare alcune linee e Nodi del blocco elettrico manuale, del controllo centralizzato del traffico, nonché degli apparati di centralizzazione delle manovre.

V.d.R. - Salvo errore, questa è soltanto la prima fase degli interventi di tecnologia.

Dr. Semenza - Certamente. Per quanto concerne gli impianti fissi non siamo che agli inizi. Solo con l'approvazione del « Programma Integrativo » (1980-85) sarà possibile attuare quel complesso di opere strutturali e d'interventi tecnologici che aumenteranno le possibilità della nostra rete, elimineranno le interferenze tra traffico pendolare e a lungo percorso, e ridaranno regolarità alla marcia dei treni. L'adozione del sistema della Dirigenza Centrale Operativa, l'estensione del blocco automatico con banalizzazione della circolazione, l'impianto di moderni apparati centrali elettrici in decine di stazioni importanti della rete per ridurre i tempi necessari alla predisposizione degli istradamenti dei treni, queste ed altre sono le misure predisposte e sulla cui efficienza non abbiamo dubbi. Aspettiamo solo di poterle attuare con il « Programma Integrativo ». Se questo sarà approvato, la situazione andrà gradualmente evolvendo in senso positivo fino al completo ristabilimento della regolarità della circolazione.

La situazione a Napoli...

a cura di PASQUALE PISCITELLI

CONOSCIAMO ormai quanto grave sia il problema del ritardo dei treni nella Rete ed anche nel nostro Compartimento. Si lamentano e protestano vibratamente i viaggiatori; si lamentano gli stessi ferrovieri, costretti, oltre che a subire le proteste dei primi, a sottoporsi ad un più difficile e gravoso lavoro conseguente a tali disservizi. "E' una cosa che non si può più tollerare", ha detto un viaggiatore da noi avvicinato. "Non vi è più un treno che parta o che arrivi in orario" ha esclamato un altro, aggiungendo subito dopo "le autorità competenti se ne fregano e, non intervenendo come si dovrebbe, le cose peggiorano sempre più". Alcuni colleghi del personale viaggiante, interrogati circa il ritardo dei treni, hanno testualmente affermato: "Anche noi siamo stufi di una tale situazione, perché, pur facendo il nostro dovere col massimo zelo e scrupolo, siamo costretti, oltre tutto, a subire le rimostranze, talvolta violente, dei viaggiatori, che, avendoci, lì, a portata di mano, se la prendono solo con noi, ritenendoci i responsabili della ritardata partenza, della lunga sosta ad una fermata o dell'arrivo in ritardo del treno". Un manovratore capo a riposo da alcuni anni, incontrato in treno, lamentandosi del ritardo del convoglio, ha detto: "da quando siamo andati in pensione noi anziani le cose non vanno più tanto bene in ferrovia", lasciando così chiaramente intendere che — come sostengono anche alcuni dirigenti — manca nel personale in servizio l'esperienza e la preparazione professionale. Tuttavia, per avere le idee più chiare in ordine al problema del ritardo dei treni, ci siamo portati in alcuni uffici e nelle stazioni di Napoli C.le, di Caserta e di Salerno ed abbiamo raccolto le dichiarazioni di dirigenti direttamente interessati alla circolazione dei treni.

PASQUALE D'ORTONA - Ispett. P.le dell'Uff. Mov. di Napoli - Addetto al controllo circolazione treni

L'esperienza diretta del mio lavoro mi ha consolidato in alcuni principi e convincimenti in materia di ritardi dei treni. E' una battaglia che si può e si deve vincere! I test che vado raccogliendo mi consentono di respingere i superficiali luoghi comuni in tema di ritardo dei treni e di battermi contro la filosofia del disimpegno fondata sull'ineluttabilità dei ritardi quale conseguenza della modificazione del rapporto Azienda-ferrovieri, legata ai più ampi fenomeni sociali. E' nei miei propositi affrontare queste questioni in un apposito studio in via di elaborazione. Desidero qui soffermarmi su un aspetto del problema, particolare per la sua natura ideologica: in questi ultimi anni si è andato sempre più diffondendo l'errato convincimento che la circolazione dei treni potrà ritornare a standard accettabili solo a condizione che si realizzino profonde trasformazioni con il rinnovamento ed il potenziamento degli impianti e dei mezzi. Tale convincimento, giusto ma estremizzato, sta portando all'emarginazione dell'uomo e del suo apporto essenziale e insostituibile nella circolazione dei treni; sta operando una dannosa separazione psichica del ferroviere dal suo lavoro; sta alimentando il lassismo tecnologico e la cultura degli anti-valori, col concorso della grandissima quantità di ferrovieri che non avvertono l'importanza del problema dei ritardi dei treni, e se non lo ignorano è perché vi contribuiscono. Alla soluzione del problema deve contribuire uno stretto coordinamento dell'attività tra i vari servizi, l'impostazione di una sistematica classificazione delle cause dei ritardi, lo studio attento dei rimedi adeguati, la ricerca di una nuova metodologia dei controlli riferiti a parametri che esprimano la sintesi delle condizioni di esercizio dei treni e delle linee. Il tutto deve avere il suo centro motore nell'uomo-ferroviere, la cui azione, se non può modificare lo standard quantitativo della produzione aziendale, che è funzione di fattori a lui estranei,. può e deve modificare la qualità della produzione che, in definitiva, esprime anche il livello della sua dignità profesisonale.

LUIGI SPARAVIGNA - C. Staz. Sovr. - Capo del ° Rep. Movimento Linea Napoli

Né orari sbagliati, né scarsa diligenza, come afferma l'ing. Piciocchi, ma aggiungo — cosa che evidentemente egli non poteva fare — anche molta dirigenza, perché essa interviene, con la formulazione teorica dell'Orario di Servizio, a nascondere quelle realtà disfunzionali che si verificano in sede di applicazione dello stesso Orario di Servizio e che, in ultima analisi, si evidenziano con la scomposta reazione dell'utenza, destinata ad essere raccolta soltanto dai dirigenti intermedi e di base, esposti alla pubblica rimostranza e compressi fra questa ed una dirigenza composita, dilaniata da due ruoli, che discrimina l'ingegnere dal dottore e che si adopera soltanto, nei momenti in cui emergono le ricorrenti crisi, alla ricerca del capro espiatorio. Sono note le grandi difficoltà che incontrano gli Impianti di Torino P.N., le cui strutture portanti sono ancora quelle dell'epoca umbertina, di Napoli C.le e di Roma Termini, per le quali resta valido il richiamo all'epoca umbertina anche se apparentemente potenziate, di Milano C.le, di Firenze, di Venezia, le cui strutture risalgono agli anni Trenta.
Certamente i problemi da risolvere sono tanti e di una complessità enorme, poiché solo lo studio dei piani di ampliamento, peraltro mai iniziato, comporta decerini di lavori, non soltanto per gli ingegneri, ma anche per i sociologhi, i giuristi, gli economisti, ecc. Quali sono le proposte? Certamente è difficile rispondere a questa domanda. Ritengo prima di tutto che l'Orario di Servizio non debba rappresentare lo strumento per tranquillizzare soltanto la dirigenza aziendale e non debba essere diffuso, quindi, per dimostrare efficientismo assoluto. Ho notato che l'Ing. Piciocchi ha parlato di interventi modificanti.
A mio giudizio i provvedimenti da adottarsi dovrebbero essere: 1) Concentrazione degli sforzi intesi ad ampliare la ricettività degli impianti di centri urbani ed industriali, ricorrendo anche all'istituzione di stazioni di "porta" e, dove queste esistono al loro potenziamento; 2) Gestione del prevedibile riflusso, cioè del ritorno al trasporto su rotaia per la crisi energetica che nel tempo si accentuerà sempre di più. Dovrebbe essere una gestione non improntata a motivi di propaganda della Ferrovia in chiave trionfalistica; 3) Maggiore omogeneità nella dirigenza centrale e periferica dell'Azienda, abbandonando i vecchi schemi che sanno solo di dirigismo per l'imperante sciovinismo esistente fra organi periferici dirigenziali ed organi centrali e dare più autonomia e più potere alla dirigenza intermedia, l'unica che, anche con i compiti d'istituto attuali, purché potenziati normativamente, può sanare disfunzioni ed apatie concorrenti alla irregolarità d'esercizio, e non provvedere, come pare sia negli intendimenti di una certa corrente dirigenziale, all'abolizione della stessa per dare, evidentemente, più spazio ad un certo dirigismo di maniera; 4) Eliminazione immediata della esasperante normativa sperimentale sulla D.C. e completo abbandono della struttura conseguente che costringe e costringerà i destinatari delle norme stesse, ad un procedimento interpretativo induttivo che entra spesso in contraddizione con i regolamenti di base, contraddizione che genera comportamenti approssimativi proprio da parte degli operatori aventi compiti attinenti alla regolarità e soprattutto alla sicurezza dell'esercizio; 5) Maggiore manutenzione degli impianti, con l'intervento di una normativa che integrasse maggiormente i rapporti fra personale dell'I.E. e del Movimento, affidando anche all'I.E. la pulizia dei deviatoi in modo da assicurare una giornaliera visita degli enti di campagna ed evitare che, al ricorrente determinarsi di guasti, le responsabilità vengano, dopo carteggi estenuanti, sempre attribuiti all'operatore del Movimento.

FELICE RUFOLO - C. Staz. Sovr. - Capo Rep. Movimento d'Impianto Napoli C.

E' difficile ed è facile allo stesso tempo fare l'esatta analisi dei ritardi

Pasquale D'Ortona, Ispettore P.le presso l'Ufficio Movimento - Napoli

Luigi Sparavigna, Capo del 1. Reparto Movimento di Linea - Napoli

Felice Rufolo, Capo Stazione Titolare di Napoli Centrale

con i quali i treni arrivano e partono da Napoli C.le. Se teniamo conto dei sofisticati progressi conseguiti nel settore del materiale adibito ai viaggiatori e nei mezzi di trazione, dovremmo teoricamente affermare che nessun ritardo è da considerare giustificato. Se ci soffermiamo invece sulla inadeguatezza degli impianti, fermi strutturalmente al 1958, saremmo tentati di dire che molti dei ritardi che si maturano a Napoli C.le potrebbero essere evitati qualora si ipotizzasse e si portasse presto a compimento un piano regolatore che tenesse conto di tutte le carenze dell'Impianto, servizio accumulatori, verifica e squadra rialzo compresi. Se riuscissimo a risolvere in maniera diversa la turnificazione del personale viaggiante, evitando che un treno dispari subordini la propria partenza all'arrivo di un treno pari in ritardo con il quale è legato il turno di quel personale, probabilmente i ritardi a catena, che ne scaturiscono, risulterebbero contenuti, se non del tutto eliminati. Se nella realizzazione pratica del nostro lavoro quotidiano non esercitassero la loro legittima pressione alcune disposizioni di legge, quali la 191/74 e la 319/76, quest'ultima per la tutela delle acque del sottosuolo dallo inquinamento, che è destinata a condizionare tutto il programma di pulizia delle vetture e, conseguentemente, il programma delle manovre, indubbiamente la solerzia del ferroviere potrebbe rendersi garante della tempestività nella composizione treni e nella conseguente regolarità di marcia. A noi sembra che se queste cose saranno realizzate e sempre quando fantomatici ordigni esplosivi, occupazioni di sede ferroviaria ed altre cose simili non altereranno la serenità del lavoro della nostra Azienda, non dovremmo avere dubbi sul ritorno in assoluto alla regolarità di marcia dei treni. Tanto diciamo indipendentemente dalla consapevolezza che, malgrado i notevoli progressi della tecnica ferroviaria, la nostra Azienda ha bisogno dell'unico fattore insostituibile e non programmabile: l'uomo-ferroviere, legato alla propria Azienda, non solo da irrinunciabili vincoli sociali, ma da una passione che prescinde dalla cultura, dalla competenza e dalla professionalità.

PASQUALE LA SALA - C. Staz. Sovr. - Capo Ufficio D.C. Mov. e ANTONIO GUASTAFIERRO - C. Staz. Sovr. - Coordinatore Mov. D.C. Napoli

Le cause dei ritardi dei treni sono tante. Tra le principali bisogna ricordare le frequenti segnalazioni anonime circa il collocamento di ordigni esplosivi sul materiale rotabile o sulla sede ferroviaria; l'occupazione della sede ferroviaria da parte di dimostranti (il più delle volte si tratta di estranei all'Azienda che protestano per motivi non interessanti l'Azienda); le numerose interruzioni programmate, concesse per la revisione della rete e degli impianti, e le interruzioni per cause accidentali (avverse condizioni atmosferiche, smottamenti, frane, ecc.); il distanziamento treni a seguito di guasto blocco (guasti causati per lo più da asportazione di materiale ad opera di ignoti) ed i perditempo nelle stazioni per pulire le vetture da frantumi di vetro per rotture causate da lanci di sassi, molto frequenti in questi ultimi tempi; i numerosi rallentamenti esistenti per lavori inerenti al risanamento della massicciata, che spesso generano ritardi non recuperabili anche se in orario sono previsti appositi allungamenti di percorrenza; la mancanza di strutture idonee a fronteggiare l'intenso traffico attuale (binari di precedenza la cui capacità di ricovero in alcune stazioni non supera gli 80 assi, la presenza di più P.L. a brevissima distanza l'uno dall'altro nell'ambito di alcune stazioni, che non consente ricoveri di treni con composizioni superiori a 70 assi, ecc.). Molte volte la causa del ritardo è dovuta al poco senso di civismo di alcuni viaggiatori fortunatamente pochi) i quali, anche in occasione di lievissimi ritardi di treni locali, avanzano pretese di fermata di treni rapidi o espressi, cosa che, se non attuata, ha provocato in più occasioni l'occupazione della stazione. Altre volte lo spegnimento di una lampada di un segnale di blocco (dovuto ad usura della lampada stessa), anche se di limitata durata, provoca un perturbamento nella marcia dei treni di alcune ore. Si aggiunga poi tutto quello che si verifica in determinati periodi dell'anno (mesi estivi, feste natalizie e pasquali, consultazioni elettorali, ecc.) e si può ottenere un quadro più o meno completo della situazione, che provoca il malcontento non sempre pacifico dei viaggiatori, i quali chiedono insistentemente un intervento decisivo per il ritorno alla normalità della circolazione. Pensiamo che l'Azienda debba seriamente impegnarsi in questa direzione con l'adozione di una serie di provvedimenti adeguati, prevedendo, prima di ogni altra cosa, la costruzione sulle linee ad intenso traffico di un terzo binario con funzioni banalizzate; l'effettuazione dei treni pendolari e locali con materiale di nuova concezione, con rapida accelerazione e decelerazione, con adeguate possibilità di afflusso e deflusso dei viaggiatori e con chiusura automatica delle porte; il potenziamento delle linee alternative e la costruzione di esse, ove mancano; il potenziamento della mano d'opera e delle attrezzature nei cantieri di lavoro addetti alle interruzioni programmate e l'eliminazione del generale malcontento per il mancato riconoscimento, dal punto di vista economico, del particolare lavoro che i ferrovieri svolgono quotidianamente (altri lavoratori del settore, quali gli autoferrotranvieri, prestano la loro opera con sacrifici minori, con esperienza tecnica relativa e con limitata responsabilità, ma percepiscono più elevate retribuzioni).

Sopra, da sinistra, Pasquale La Sala, Capo Ufficio D.C. Movimento e Antonio Guastafierro, Coordinatore Movimento D.C.; di lato, Paolo Giovangrossi, Capo Ufficio D.C. Trazione di Napoli con i suoi collaboratori

PAOLO GIOVANGROSSI - Capo Ufficio Dirigenza Centrale Trazione Napoli

Le cause dei ritardi dei treni sono molteplici ed in gran parte estranee alla ferrovia. I furti delle apparecchiature del blocco elettrico automatico, la manovra del rubinetto di emergenza delle porte automatiche, l'applicazione del corto circuito di binario per la disposizione a via impedita dei segnali per perpetrare furti ai treni merci e conseguente arresto della circolazione, il lancio di sassi contro i convogli in transito con rottura di vetri e ferimento dei viaggiatori, l'occupazione della sede ferroviaria da parte di dimostranti, sono tutte cause estranee che incidono pesantemente sulla regolarità di marcia dei treni. Bisogna poi aggiungere il fenomeno del pendolarismo. I treni per pendolari spesso hanno la priorità sui treni rapidi ed espressi; infatti, se si verifica che, per ritardo degli uni o degli altri, si presentino in orari concomitanti, la precedenza sarà senz'altro del treno pendolare. Inoltre si verifica spesso che il treno viene fermato per l'azionamento del volantino del freno a mano e talvolta occorre scartare la vettura con grande disagio per i viaggiatori e notevole perdita di tempo. Anche l'Azienda deve, però, farsi carico delle proprie colpe. A parte le interruzioni programmate — che pure potrebbero essere rimandate quando i treni viaggiano già in ritardo —, occorrerebbe una capacità di spesa tale da garantire la continuità del servizio con la costante manutenzione e l'ammodernamento sia del parco rotabile che del materiale fisso. Vi è poi la questione della reperibilità del personale in casi di pronto intervento: vi sono agenti che operano su tratti di linea molto estesi, per cui, se si verifica, ad esempio, uno svio od una caduta di linea aerea, non sono in grado di intervenire prontamente, con la conseguenza che, ritardandosi la ripresa della circolazione, i treni ac cumulano ritardi sempre maggiori. Occorre anche annoverare tra le cause dei ritardi la carenza di materiale, per cui spesso nella composizione dei treni si trovano vetture a 120 Km. quando invece dovrebbero essere a 160 Km. oppure ci si trova a dover utilizzare delle locomotive che hanno una velocità inferiore a quella prevista dall'impostazione del treno. Pure il regolamento può provocare rallentamenti alla marcia dei treni. Ad esempio, in caso di guasto del blocco automatico i convogli devono effettuare la marcia a vista; quando poi tali guasti si verificano in gallerie (la Napoli-Roma ha molte gallerie di notevole lunghezza) è evidente che la marcia dei treni subisce un rallentamento molto accentuato. Inoltre, molti treni merci circolano con composizioni tali da non permettere il ricovero in alcune stazioni, per cui i treni viaggiatori a seguito sono costretti a subirne le conseguenze. Peraltro, molte stazioni non hanno marciapiedi tali da consentire regolarmente il servizio viaggiatori ai treni di grossa composizione, per cui si creano disagi che portano ad aumentare i ritardi. Ed i telefoni? Spesso per telefonare a Caserta od a Benevento si impiega un mucchio di tempo e ne nascono altri ritardi. Non bisogna dimenticare, infine, la preparazione professionale e l'esperienza di servizio che deve necessariamente avere il ferroviere. Questi non si crea in breve tempo e solo con qualche abilitazione. Occorre programmare corsi professionali a tutti i livelli e tener conto, nella utilizzazione del personale, non solo dell'anzianità o di altro, ma unicamente delle capacità e dell'esperienza di servizio possedute. Occorre riconoscere che molte cose in questi ultimi tempi non sono andate bene nella no-

QUANDO IL TRENO RITARDA - 3

Ernesto Greco, Capo Stazione Titolare di Salerno e il suo sostituto; a lato, Pasquale Belmonte, 1. Aggiunto presso il Deposito Locomotive di Salerno

stra Azienda poiché non si è avuto l'uomo giusto al posto giusto. Talvolta è bastato per qualcuno il fatto di avere un "santo protettore" per riuscire ad occupare posti senza avere le capacità e l'esperienza necessarie.

NINO ZOMPA - Capo Pers. Viagg. Sup. - Dep. Pers. Viagg. di Caserta

Per come è strutturata la nostra Azienda, sia normativamente che tecnicamente, tutto dovrebbe funzionare alla perfezione. Purtroppo non è così e molte sono le carenze che determinano disservizi e procurano disagi alla circolazione dei treni, sia merci che viaggiatori. Alcune di esse, essendo riconducibili alla stessa struttura organizzativa aziendale, potrebbero essere di più facile soluzione; altre, invece, più difficilmente eliminabili, sono da attribuire all'attuale situazione politica, economica e sociale del nostro Paese. Ritengo, comunque, che, se i responsabili aziendali avessero adottato o adottassero una oculata, snella e preventiva organizzazione dei molteplici interventi nei settori più importanti (armamento, trazione, impianti elettrici, ecc.), il buon andamento del servizio e la regolarità della marcia dei treni sarebbero garantiti. Prendiamo ad esempio la stazione di Cancello, uno degli impianti più importanti del Compartimento di Napoli, dove vi sono cinque diramazioni e dove ancora oggi — e forse ancora per molto tempo — il servizio si svolge in condizioni di estremo disagio. Qui vi sono impianti di sicurezza e di controllo antiquati e vi sono tuttora scambi manovrati a mano; solo la perizia e la buona volontà del personale che vi presta servizio spesso evita lunghe soste dei convogli ai segnali di protezione. Un altro esempio: il tratto di linea Caserta-Benevento-Foggia, a semplice binario, con i suoi continui rallentamenti che, spesso, da temporanei diventano permanenti, e con P.L. sprovvisti di impianti di protezione; qui si registrano ritardi che si ripercuotono, poi, a catena sull'intera

circolazione per Napoli e Roma. Vi è poi il grosso ed eterno problema della deficitaria situazione di personale in tutti i settori dell'esercizio: si verifica così che il personale viaggiante non garantisce appieno le scorte e spesso si è costretti a far sopprimere i treni merci oppure a farli dirottare per altra via, con conseguente ritardo o lunghe soste in impianti già intasati; la trazione, quando è in condizioni di fornire i mezzi, non riesce a fornire gli uomini, specie nei periodi di intenso traffico, quando risulta difficile assicurare anche il solo trasporto viaggiatori; la carenza del personale di linea e di vigilanza determina poi frequenti marce a vista sui P.L., spesso con gravi conseguenze non solo per la circolazione dei treni ma anche per la sicurezza dell'esercizio. A questi e ad altri problemi, risolvibili, secondo me, con una decisa volontà politica ed aziendale, occorre aggiungere quelli di più difficile soluzione, originati dalla situazione socio-economica del Centro-Sud, quali i furti continui al materiale fisso e sui treni, l'occupazione della sede ferroviaria da parte di dimostranti delle industrie che chiudono i battenti, le telefonate anonime per ordigni esplosivi, i lanci di pietre contro i convogli, ecc. Allora si ha un quadro completo della situazione ed è chiaro che il tutto va a discapito della regolarità della circolazione con le conseguenze che conosciamo.

ERNESTO GRECO - C. Staz. Sovr. - Titolare della Stazione di Salerno

Le cause dei ritardi dei treni sono tante. Molte sono accidentali, imprevedibili ed ineliminabili. Molte dipendono dalla struttura degli impianti, vecchi ed insufficienti a far fronte all'aumentato traffico. La stazione di Salerno è uno degli impianti ancora con scambi a mano. E fosse solo questo! Si spera comunque in un notevole miglioramento della situazione al termine dei lavori di ammodernamento che dovrebbero iniziare fra breve e che prevedono anche la costruzione di una cabina ACEI. A mio avviso, però, molti disservizi sono dovuti all'inesperienza del personale. Qui il personale cambia continuamente e quando non cambia il personale cambiano le sue attribuzioni o mansioni. Sono d'accordo con quanto detto dal Titolare di Bologna C.le a tale proposito: la mancanza di esperienza e la non buona conoscenza del proprio lavoro in determinati settori è certamente un elemento determinante in fatto di circolazione perturbata ed irregolare. La buona volontà e le capacità, quando vi sono, non possono ovviamente bastare.

PASQUALE BELMONTE - C. Dep. Sup. - 1° Aggiunto Dep. Locom. di Salerno

Quando il treno ritarda non sempre dipende dalle varie cause che tutti elencano e tutti conosciamo (segnalazioni anonime di ordigni esplosivi, occupazioni della sede ferroviaria, lavori di ammodernamento o di riparazioni, guasti meccanici imprevisti lungo lo linea, ecc., ecc.).
Spesso è causa del ritardo la mancanza di autodisciplina nei vari settori e più frequentemente — bisogna dirlo — il ritardo è da imputare al lassismo imperante ai vari livelli. Oggi si rende nel lavoro al 50% e forse anche meno. Difficilmente si riesce a partire al termine della sosta di orario per il lungo tempo che si impiega per il cambio di batterie, per il rifornimento di acqua, per la prova freni, per l'incarrozzamento dei viaggiatori, ecc., specialmente nelle ore di cambio delle squadre addette a tali lavori.

...e a Reggio Calabria

a cura di ANTONIO LICORDARI

ANCHE nel Compartimento di Reggio Calabria i problemi relativi al fenomeno dei ritardi sono tanti e ben individuati: lo stretto di Messina che condiziona la partenza da Villa San Giovanni di tutti i convogli a lungo percorso; l'esigenza di un solo binario sulla tratta jonica, intasatissima nel tratto Reggio-Catanzaro Lido, e quindi soggetta agli incroci; i lavori di ammodernamento delle stesse linee del Compartimento che impongono per lunghi tratti rallentamenti e soste.
Da questo quadro si potrà intuire come il "bubbone" resta l'irresolvibile problema dello stretto di Messina. Qui, spesso e volentieri, treni "affondano" e partono con pesanti ritardi. Soprattutto nei periodi di punta quando Villa San Giovanni viene invasa da autovetture e da ogni tipo di automezzi, mentre aumenta la frequenza dei convogli e si fa più massiccia la loro composizione.
In un momento in cui comincia l'escalation del traffico estivo, ci è sembrato, appunto, opportuno concentrare l'inchiesta a Villa San Giovanni, un impianto afflitto, tra l'altro da gravi carenze di organico, che si accentuano in periodo di ferie.
Parliamo, ovviamente, con il Capo Stazione Titolare, il CS Sovrintendente **Gennaro Jorio**, il quale sente subito la necessità di chiarire una cosa: « Vorrei sottolineare come il personale che è qui di servizio si impegna al massimo. Spesso e volentieri non c'è un attimo di sosta.

A destra, Gennaro Jorio, Capo Stazione Titolare di Villa San Giovanni e Domenico Cotroneo, Primo Verificatore presso lo stesso impianto

I verificatori di Torino P.N. precisano...

Cara Voci,

in riferimento all'articolo apparso sul n. 4 di aprile 1979 riguardante l'inchiesta sui ritardi cronici dei nostri treni, ci permettiamo far presente quanto segue.

I Verificatori di Torino Porta Nuova hanno apprezzato l'iniziativa del giornale, però un'indagine risulta utile solo se i dati raccolti sono obbiettivi e se gli intervistati sono a perfetta conoscenza dell'argomento trattato.

A nostro modesto parere, il C.S. Sovrintendente Pietro Giacoletti, Capo del 7° Riparto Movimento di linea di Novara, non ha fornito alcuna indicazione utile, perché, invece di parlare dei problemi di movimento che egli deve conoscere bene, si limita ad elencare i vari motivi dei ritardi dei treni, addossando molta colpa al servizio di Verifica.

Pur essendo alquanto risentiti, lo ringraziamo dell'accusa di negligenza mossaci, crediamo in buona fede, perché ci dà l'occasione di denunciare in quali condizioni operano i verificatori (vedasi intervista del C.S. Sovr. Giannino Brugnoli Capo Riparto Movimento di Impianto di Torino Porta Nuova).

Noi con questa protesta ci permettiamo rendere edotto il C.S. Sovr. Giacoletti sul tardivo rilevamento dei guasti alle apparecchiature di riscaldamento e di illuminazione, rilevamento che concorre a causare i noti ritardi dei treni.

Il servizio di verifica viene programmato dall'Ufficio Materiale e Trazione per ogni cambio orario: turni invernali e turni estivi in base alla T.V. 521/81.18.3.

Siccome nel periodo estivo a Torino Porta Nuova il controllo illuminazione vetture IEA e IEA/s non è affidato ad alcun agente, sia per i treni in arrivo sia per quelli in partenza, è evidente che l'anormalità venga riscontrata poi dal personale di scorta.

Nel periodo invernale invece il controllo del riscaldamento e dell'illuminazione è affidato all'operaio elettricista oppure al verificatore.

Per i treni affidati agli elettricisti vogliamo ricordare che a Torino Porta Nuova il preriscaldo avviene a mezzo dei carrelli REC (quando non sono guasti) e per complicare ancora di più la situazione ci sono i tardivi garamenti (vedasi articolo C.S. Sovr. Brugnoli).

A nostro avviso la cosa più grave è che il detto servizio venga affidato in alcuni casi ai nuovi assunti che non conoscono ancora bene le apparecchiature tecnicamente più avanzate.

Durante l'inverno 1978/79 addirittura sono stati utilizzati alcuni manovali (art. 80) come elettricisti; certamente ciò è negativo per il buon andamento del servizio ma non è imputabile a nostra negligenza.

In quanto ai treni da preriscaldare affidati ai verificatori, l'erogazione avviene tramite locomotore titolare che arriva al treno 30' prima della partenza e qualche volta 20'-15' per vari motivi sempre giustificati.

Al verificatore per il controllo viene assegnato un certo numero di minuti variabili in base alla composizione del treno e del tipo di controllo che è riportato sull'analisi grafica di verifica.

La T.V. infatti prevede:

1) 50" per asse per la visita esterna più prove freno;
2) 20" per asse per la visita interna;
3) 10" per asse per il controllo del riscaldamento.

Allora per controllare, ad esempio, un treno composto di n. 17 vetture con 4 assi per veicolo (7x4 = 28 assi) il tempo totale assegnato al verificatore: [(1'/50" + 2'/20" + 3'/10") x 28 assi] risulta di 37' di impegno.

Parliamo di un caso concreto: Treno 2169 partenza alle 12,34.

Inizio verifica alle 12,57 con la visita al materiale nella parte esterna (è la parte tecnica più importante che garantisce la sicurezza dell'esercizio) e con il riscontro della continuità della condotta A.T..

Per questi controlli sono assegnati circa 17'; quindi alle ore 12,14, se tutto risulta regolare si consegna M 40 REC al P.d.M.; da questo momento inizia il preriscaldo; dopo di che il verificatore ha a sua disposizione ancora 20' prima della partenza del treno. Devono ancora essere controllate tutte le parti interne, il funzionamento del riscaldamento e dell'illuminazione nonché effettuate le prove del freno.

Al personale di scorta treni, se non erriamo, è assegnato un tempo accessorio di 30' per treni diretti e 20' per treni locali, per cui nel nostro caso (treno diretto) il personale di scorta ha a disposizione 30' per il semplice controllo dell'interno di 4 vetture.

Speriamo di essere così riusciti a convincere il C.S. Sovr. Giacoletti che non esiste da parte nostra la minima negligenza nel servizio di verifica ed in particolar modo nelle operazioni di riscaldamento e di illuminazione e nel frattempo lo esortiamo a non ripetere affermazioni su argomenti di sua non specifica competenza.

Lo scibile ferroviario è immenso e risulta sempre difficile, anche ai più esperti, esprimere giudizi sull'operato e sul lavoro altrui.

Ben lieti se la cara Voci pubblicherà questa nostra benevola rettifica ad un «superiore», ci firmiamo sempre affezionatissimi.

I VERIFICATORI DI TORINO P. N.
Giovanni Moro e altre 44 firme

Per quanto riguarda i ritardi, diciamo francamente che le partenze non puntuali non dipendono da noi. Anzi, in più di una occasione, noi riusciamo a recuperare qualcosa, accelerando le operazioni di manovra. Dipende, dunque, da come il traghetto arriva».

— Perché i treni da e per la Sicilia hanno quasi sempre un ritardo?

«Innanzitutto, questa non è un'affermazione esatta. Ci sono convogli che arrivano e partono in orario. Sono tanti, basta controllare. Vero è che i più, invece, sballano l'orario. I motivi sono molti a cominciare dalle condizioni del mare, ma il principale, è inutile nasconderlo, è la carenza delle navi traghetto. Per cause intuibili non si può mai disporre della flotta al completo e quindi saltano tutti i programmi: i treni vengono imbarcati con le navi disponibili. Insomma tutto diventa aleatorio».

— Ma l'impianto di Villa è proprio esente da "colpe", se così si possono chiamare?

«Soprattutto in questo momento, abbiamo anche noi dei problemi. Nel nostro fascio di binari ci sono lavori in corso ed a volte c'è un vero e proprio intasamento di treni. Ma credo di poter prevedere che presto la situazione migliorerà. Soprattutto quando sarà completato l'impianto ACEI che sarà uno dei migliori d'Italia. Certo ora è un momento "no" per noi. Anche la Villa-Reggio è nell'occhio del ciclone, condizionata com'è dai lavori del raddoppio. Oggi possiamo soltanto pronosticare un avvenire migliore, su questo non ci sono dubbi».

E passiamo a parlare con **Giuseppe Freno**, Capo Manovra del fascio invasature. La manovra è spesso indicata tra le cause che provocano ritardo. Freno non è d'accordo: «Noi abbiamo un periodo di tempo assegnato ed io, senza tema di smentita, confermo che mai, tranne nei casi eccezionali (mare in tempesta, macchina in avaria, guasti in genere, ecc.) noi incrementiamo un ritardo. Anzi, grazie ad un notevole sforzo, che aumenta anche il rischio personale, riusciamo a guadagnare qualcosa. Certo, la manovra resta una operazione impegnativa e pericolosa. In venti-venticinque minuti dobbiamo scaricare il treno dalla nave-traghetto, mediante una operazione continua di agganciamento e di sganciamento e portarlo sul binario di partenza. Qui intervengono poi gli altri colleghi che completeranno la composizione con le vetture provenienti da Reggio. Ma ripeto, per quel che dipende da noi non ci sono problemi».

Poi il treno passa alla verifica, prima della partenza. Sentiamo, quindi per questa parte **Domenico Cotroneo**, Primo Verificatore. «Quando la manovra ci consegna il treno noi possiamo cominciare il nostro lavoro. Ma non abbiamo più di venti minuti di tempo. Non ci sono però problemi. Il tempo a disposizione è bastevole. Piuttosto quando ci sono convogli che hanno l'elettroventolazione noi svolgiamo un lavoro detto di "sovrapposizione": e cioè facciamo una prima visita del materiale quando è ancora sulla nave. Come verifica, quindi, non abbiamo colpe particolari del ritardo con il quale i convogli partono da Villa San Giovanni».

Ma sempre a Villa, usciamo per un attimo dagli ambienti familiari (ferroviari) e parliamo con i viaggiatori, le vittime dei ritardi. Tra i tanti ascoltati ci piace riferire la sintesi di una conversazione con un pugliese residente a Torino ma che è sposato in Calabria e che adesso lavora a Palermo: uno, insomma, che passa la sua vita tra i treni. Si chiama **Cosimo Caragnano**. «D'accordo ci sono anche motivi validi alla base di un ritardo, ma io da profano, da viaggiatore, non mi so spiegare come agite voi ferrovieri per complicare le cose. E sarò più chiaro. Io spesso vengo dal nord, diretto a Reggio Calabria. E' ovvio che prendo posto nelle vetture riservate a questa città. Quando arriviamo qui a Villa, però, noto come le stesse vetture risultano le ultime. Quindi c'è tutta una operazione di manovra che quando va bene porta via un quarto d'ora. Ora vi chiedo: non sarebbe tutto più semplice se a Villa le vetture di Reggio arrivassero di testa? Uno o due minuti di sosta e poi, una volta tagliate, si può proseguire per Reggio, mentre le altre restano sul binario e poi vengono portate nella nave. Ho saputo che alla base di tutto questo c'è un discorso di convenienza negli impianti di Milano e di Torino e del nord in genere: per facilità di manovra si forma una composizione con i piedi, sì dico con i piedi. Chiedo, quindi alle ferrovie, più praticità ed elastcità. Questo è un solo particolare, ma ve ne sono tanti altri...».

Abbiamo controllato la versione di questo viaggiatore. In effetti è così. Ecco, da queste colonne parte una proposta precisa: e cioè una composizione più logica che favorisca lo scorrimento del traffico.

Ci siamo poi portati su uno dei treni pendolari della jonica, che generalmente viaggiano afflitti da pesanti ritardi, soprattutto sulla Reggio-Roccella. Non ci siamo voluti scoprire, ma alla maniera di Nanni Loy, il noto autore di "Specchio segreto", abbiamo sentito accuse e lamentele, sollecitando ovviamente la conversione.

In sostanza i pendolari della jonica dicono: i treni sono molti, il binario uno solo e numerose sono le coincidenze in programma che fanno sballare gli orari. Un treno in ritardo spesso provoca una reazione a catena di ritardi. I pendolari dicono pure che spesso si privilegiano i treni diretti e rapidi. Ma questa accusa, per la verità, è un po' campata in aria: sono pochissimi, proprio come le mosche bianche, i treni diretti e rapidi della fascia jonica.

Questo è il quadro dei ritardi nel Compartimento di Reggio: si può fare qualcosa per migliorarlo? Pare proprio di sì...

Da Parigi un monito: l'avvenire deve essere del treno

di PIERO SPILA

PARIGI, giugno. Certo non è un caso che nel pieno di una crisi energetica sempre più minacciosa, mentre dagli Stati Uniti giungono notizie allarmanti di stazioni di servizio presidiate e di rivolte di automobilisti inferociti, e in attesa che a Ginevra i falchi e le colombe dell'OPEC si scontrino per decidere di quante decine di dollari al barile alzare il prezzo del greggio, si svolgano nel cuore dell'Europa ben due grandi Mostre di materiale ferroviario, una ad Amburgo e l'altra qui a Paris-Montparnasse. E' un segnale preciso, che magari non sarà un vero e proprio atto di sfida, ma che certo ripropone con forza la ferrovia come perno di una precisa e praticabile politica dei trasporti. In questi giorni lo ha ammesso anche il prestigioso « Le Monde »: in un'epoca in cui per forza di cose si andrà verso una penalizzazione del trasporto individuale a favore di quello collettivo, al treno dovrà essere riconosciuta — « presto o tardi » scrive il giornale parigino (ma non mi pare che ci sia troppo tempo da perdere) — un'assoluta priorità. Non una priorità fatta però di parole, come spesso si è dovuto fin qui registrare, ma realizzata a livello di scelte politiche, nazionali e sovrannazionali, destinate in breve tempo non solo a cambiare il tipo di sviluppo della società contemporanea, ma anche abitudini e comportamenti individuali. Molto spetterà, quindi, ai governi, ma molto spetterà anche alle industrie operanti nel settore, che dovranno dare nerbo e sostanza a quelle scelte. Ed ecco allora lo spirito e l'ideologia di questa grande Mostra internazionale « Montparnasse 79 », organizzata dalla Fédération des Industries Ferroviaires e dalla S.N.C.F., e che si è svolta dal 12 al 19 giugno lungo tre binari della modernissima stazione di Paris-Montparnasse. Si è trattato di una Mostra di grande respiro, in cui le industrie francesi (più di sessanta) hanno presentato praticamente tutto ciò che di più qualificante (a livello di materiali e di tecnologie) hanno prodotto negli ultimi cinque anni.

A Paris-Montparnasse, il pubblico visita uno dei mezzi esposti

Due piccoli visitatori alla "guida" del BB 8634, un locomotore che raggiunge i 140 km/h

Come mi dice sorridendo il collega Jean Avenas, de « La Vie du Rail », a differenza dell'automobile, che « fait salon » parecchie volte all'anno in Europa, magari per presentare modifiche apparentemente nuove che « solo raramente rispondono a bisogni legittimi, e molto più spesso rispondono a desideri irragionevoli », il treno « espone » solo di tanto in tanto. Ma perché, in fondo, dovrebbe fare altrimenti, se i suoi materiali sono destinati a durare 10-20 anni almeno?

Naturalmente, qui a Montparnasse si sente anche una vena di nazionalismo, che qui in Francia, come si sa, non guasta mai. Gli organizzatori ci tengono a sottolineare come l'industria ferroviaria francese rappresenti ormai una grossa realtà del settore: essa copre, infatti, il 25 per cento dell'intera industria europea occidentale, e si situa al primo posto dei Paesi esportatori del mondo (il 33 per cento della produzione viene destinata all'esportazione). E tutto questo si vede chiaramente anche attraverso la quantità, la varietà e il livello tecnologico del materiale esposto. Molto interessante, ad esempio, il settore dedicato al trasporto merci, dove spiccano i carri articolati a tre assi e due piani di carico della Società S.N.A.V. (1. 27 m; 100 km/h); i carri cisterna a 600 e 950 hl della Fauvet-Girel, in acciaio inossidabile (per il trasporto di particolari prodotti chimici) o ad alta resi-

(continua a pag. 12)

Ad Amburgo si confronta l'Europa dei binari

di RENZO MARINI

L'IVA '79 (Internationale Verkehrsausstellung Hamburg) si è svolta ad Amburgo dall'8 giugno al 1° luglio per offrire una rassegna internazionale di quanto di più moderno è stato realizzato dai paesi industrializzati nel campo dei trasporti. Un panorama internazionale di tale ampiezza per essere esauriente può essere organizzato solo ad intervalli di tempo molto lunghi. E' per questo motivo che manifestazioni analoghe si sono tenute nel dopoguerra a Monaco solo nel 1952 e nel 1965. Nel settore ferroviario, che costituiva « magna pars » della Mostra, erano presenti anche le FS e varie importanti industrie nazionali. Non è possibile illustrare in queste brevi note tutto ciò che è stato presentato, anche nel solo campo ferroviario, per cui ci si limiterà ad alcuni accenni ai pezzi più interessanti o singolari.

L'Italia, come detto dianzi, è stata ampiamente rappresentata ed ha esposto, tra l'altro, un carrello della nuova locomotiva elettrica E633 delle FS. Trattasi, come è noto, (vedasi « Voci della Rotaia » n. 2 - febbraio 1979) di un mezzo di trazione a cassa unica su tre carrelli biassiali, dotato di importanti innovazioni tecnologiche come, ad esempio, l'adozione di carrelli monomotori e l'impiego dell'elettronica di potenza nella regolazione della velocità. La 633 ha una potenza continuativa di 4200 kW ed una velocità massima di 130 km/h nella versione merci e di 160 km/h in quella viaggiatori.

Una novità di notevole rilievo tecnico è stata la presentazione di un breve tratto di linea (908 m), collegante due zone estreme della Mostra, percorso da un veicolo a sostentazione magnetica a disposizione del pubblico. Il veicolo, costruito nel 1979, ha una lunghezza di 26 m, un peso di 36 t e può raggiungere una velocità massima di 75 km/h.

Il sistema a sostentazione magnetica (motore elettrico lineare) è da alcuni anni oggetto di ricerche da parte dell'industria e delle aziende ferroviarie di alcuni paesi industrializzati. Ad esso si guarda, infatti, come ad un possibile sistema per raggiungere velocità dell'ordine dei 400 km/h con mezzi a guida vincolata, grazie all'assenza di un contatto fisico tra i veicoli e la via e la conseguente riduzione delle resistenze al moto. In Giappone sono in corso studi approfonditi sulla possibilità di costruire una linea di tal genere tra Tokio ed Osaka, dove gli esistenti sistemi di trasporto sono prossimi alla saturazione della propria potenzialità.

Occorre però considerare realisticamente anche i limiti del sistema ed in particolare i suoi aspetti economici, l'impossibilità di interconnettere queste linee con le reti ferroviarie esistenti e la difficoltà di conservare, durante il normale esercizio, l'assetto geometrico della via con tolleranze ridottissime. Infine, non va sottovalutato il fatto che la resistenza al moto dovuta all'attrito tra ruota e rotaia, da cui il sistema prescinde, a 400 km/h diviene assai modesta rispetto a quella dell'aria.

In conclusione, l'allestimento di circa 1 km di linea con veicoli a sostentazione magnetica è una realizzazione tecnica di grande interesse, ma la strada da percorrere per arrivare ad un vero e proprio esercizio con treni di questo tipo appare ancora lunga e non del tutto definita.

Un ampio settore della Mostra è stato destinato all'esposizione di rotabili. E' impossibile anche qui, per motivi di sintesi, una descrizione completa. Tra i pezzi più interessanti meritano un cenno un' automotrice FIAT per le Ferrovie Svedesi, materiale rotabile vario delle Ferrovie Tedesche, un'automotrice a due casse delle Ferro-

(continua a pag. 13)

Un'automotrice della Stadtbahn di Hannover esposta all'IVA '79 di Amburgo

Da Parigi un monito

(continua da pag. 10)

stenza (per il trasporto di gas liquidi); i carri-silos a scaricamento pneumatico per il trasporto di grandi contenitori; i locotrattori diesel-elettrici e diesel-idraulici della Soc. Moyse S.A. Fauvet-Girel e così via.

Come è ovvio grande spazio è lasciato anche al materiale destinato al trasporto viaggiatori. Si va dalle ormai note vetture « Corail » per treni rapidi ed espressi ai turbotreni RTG per i collegamenti veloci su linee non elettrificate, dalle locomotive « BB 15.000 » e « BB 7900 » per treni viaggiatori e merci (180 km/h) alle vetture a due piani di seconda classe per i servizi vicinali. Ma su tutto spicca, regalmente, il bellissimo TGV Paris Sud-Est, il nuovo treno a grande velocità, frutto di complesse ricerche interdisciplinari e realizzato soprattutto in funzione della futura linea Parigi-Lione. Eccezionali le caratteristiche tecniche e le prestazioni che il TGV promette di realizzare (6.400 kW, 260 km/h di crociera, ma il suo motore di trazione è stato calcolato per una velocità di 325 km/h, 384 posti complessivi: 111 di prima classe, 273 di seconda).

In attesa di poter provare il TGV nel pieno della sua attività, centinaia di ammiratori estasiati sono in fila paziente per poter visitare l'interno e magari provare per un attimo la confortevolezza delle sue poltrone color cognac e beige.

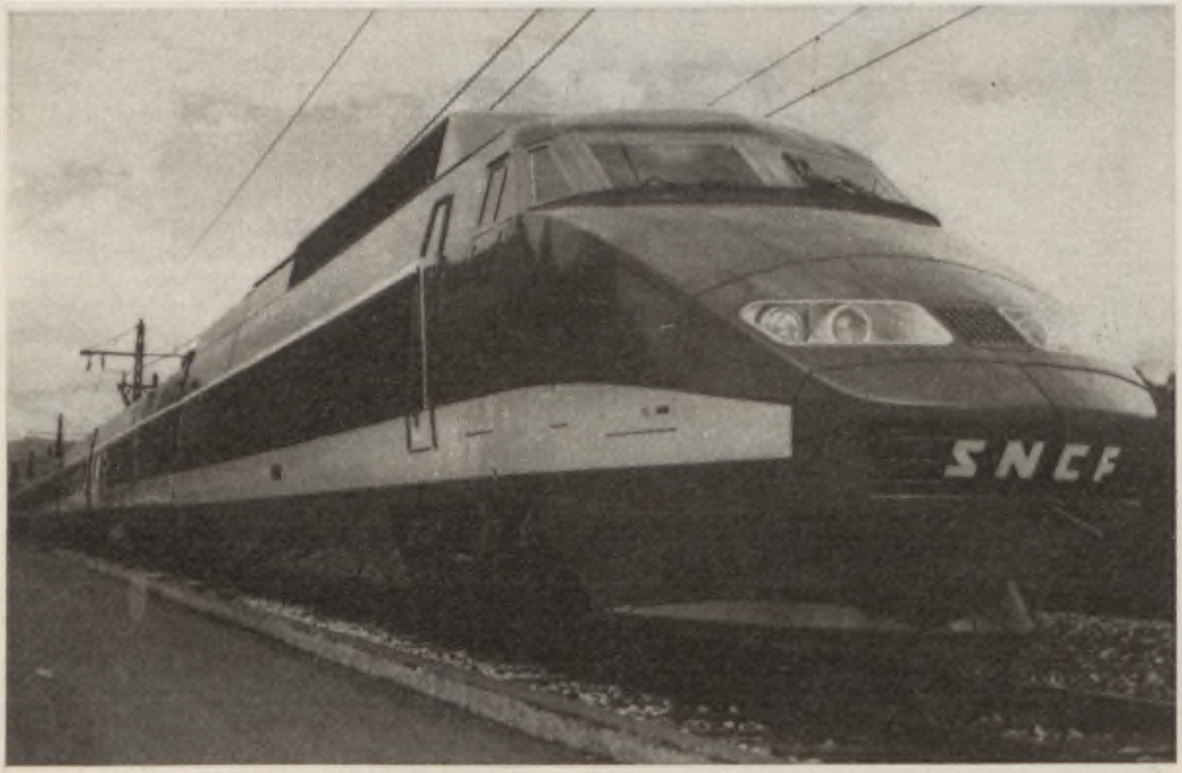
Insomma « Montparnasse 79 » è una prova evidente che l'industria ferroviaria francese gode attualmente ottima salute. Semmai il problema è proprio questo: un'industria che potenzialmente ha strutture e capacità per espandersi ancora, rischia invece di dover mediocremente segnare il passo. Infatti il mercato interno ristagna e i due più importanti clienti nazionali — la S.N.C.F. e la R.A.T.P. — hanno quest'anno drasticamente ridotto le loro commesse. E tale tendenza, mi dice Paul Delacroix, Direttore de « La Vie du Rail », è destinata ad aggravarsi. Basti dire che mentre nel 1975 sono state consegnate alle Ferrovie francesi 112 locomotive, quest'anno il numero delle consegne è sceso a 80, e nel 1982 scenderà ulteriormente a 50. Allo stesso tempo, mentre nel 1974 l'industria ha fornito complessivamente al mercato interno circa 6.000 carri, nel 1979 ne fornirà solo 500. La ragione è che negli ultimi anni la S.N.C.F. ha profondamente rinnovato il suo parco rotabile e oggi preferisce dirottare gran parte degli investimenti nel potenziamento e nell'ammodernamento delle infrastrutture. Di qui la necessità per l'industria di materiale ferroviario rotabile di allargare il mercato estero e di puntare tutto sull'esportazione. « Ideologia », anche questa, che traspare chiaramente dalla Mostra di Montparnasse: si sottolinea, infatti, il buon livello della produzione offerta, la sua massima affidabilità, ma anche la sua massima adattabilità alle esigenze e alle condizioni, le più diverse, dei Paesi importatori. Come dice Jean-Marc Chatelan, Ingegnere Capo della Società Alsthom-Atlantique: « Far funzionare, ad alto rendimento, una locomotiva diesel a 4.800 m d'altezza in America del Sud (l'acqua bolle a 80°C) o a —30°C in Asia Centrale, o proteggerla contro i forti venti di sabbia in Africa, obbliga a una capacità di opzioni tecniche non indifferente ».

Ma le difficoltà sono anche altre. La concorrenza diventa sempre più combattiva e il mercato internazionale, di conseguenza, tende a restringersi. I clienti migliori, e più appetibili, dell'industria ferroviaria sono infatti i Paesi in via di sviluppo, che cercano sempre più frequentemente, in occasione dei contratti, di dotarsi essi stessi di un'industria nazionale. Ciò implica un trasferimento massiccio di tecnologie, la necessità di far costruire del materiale sul posto, magari da una filiale con partecipazione di capitale del Paese cliente, se non addirittura a cedere brevetti o licenze. Inoltre, accanto al livello tecnico della produzione e alla competitività dei prezzi, quello che spesso decide dell'aggiudicazione delle commesse sono ormai le condizioni di pagamento accordate: tassi molto bassi, lunghe dilazioni ecc. E' evidente che in tali condizioni si trovano avvantaggiate industrie di Paesi ricchi come la Germania, gli Usa, il Canada; mentre si trovano sfavorite le industrie francesi, inglesi, per non parlare di quelle italiane. Ecco, mi sono dilungato a parlare di questi problemi perché solo apparentemente essi riguardano esclusivamente la Francia; in realtà, in Italia la nostra industria ferroviaria si trova ad affrontare — sul mercato interno ed internazionale — questi e altri gravi problemi, ma in condizioni strutturali infinitamente peggiori. Quindi anche i segnali d'allarme provenienti dalla Francia, e cioè da un Paese che ha un'industria forte e in espansione nel settore, devono far pensare molto seriamente e spingere a correre ai ripari.

Ma torniamo a Montparnasse. Qui quello che soprattutto colpisce è l'atteggiamento delle migliaia di persone che durante tutte le giornate della Mostra hanno affollato i marciapiedi recintati della stazione, visitando gli stand e ammirando con interesse e competenza tutti i materiali esposti. Un pubblico, tra l'altro, molto vario, che andava dal vecchio ferroviere col berretto « cheminot » all'esperto con il blocchetto degli appunti e la macchina fotografica a tracolla, alle numerose scolaresche sinceramente entusiaste e che avremmo poi ritrovato (l'entusiasmo e l'interesse erano identici) a visitare la Mostra Paris-Moscou, al Centro Pompidou. Ed è proprio in questa atmosfera, trasferendosi in metrò da una stazione all'altra della città, lasciandosi trasportare dai lunghi tapis-roulants e dalle scale mobili della Gare Saint Lazare e Montparnasse, sempre in mezzo ad una folla frenetica ma ordinata, che ci si rende conto di trovarsi di fronte ad una diversa abitudine della gente al trasporto collettivo, che qui è diventata una vera e propria cultura. Sarà forse un'impressione da turista di passaggio, ma qui a Parigi mi pare si comprenda meglio che altrove come il treno non sia un mezzo di trasporto di un'altra epoca, ma al contrario abbia ancora l'avvenire davanti.

Certo, è anche vero che il treno non sa mantenersi da solo e ha bisogno, purtroppo, di aiuto. Sul tavolo, c'è una partita decisiva da giocare in tema di trasporti, sta all'industria del settore (con tutto quello che essa comporta, a livello di interessi politici e sociali), sta ai lavoratori e ai Sindacati, ma sta soprattutto ai Governi e alle politiche che sapranno adottare, se i risultati di quella partita saranno positivi per tutti.

PIERO SPILA



Il TGV Paris Sud-Est, l'avveniristico treno a gran velocità, vanto dell'industria ferroviaria francese

Ad Amburgo un confronto

(continua da pag. 11)

Alcuni esempi del materiale ferroviario esposto ad Amburgo: sopra, un veicolo a sostentazione magnetica e motore lineare in servizio all'interno della mostra e, sotto, una locomotiva elettrica monofase, gruppo 120, e sullo sfondo, un'elettromotrice 420 per servizi S-Bahn delle ferrovie tedesche

vie Danesi, un locomotore della Furka Oberalp (Svizzera), un tram di Zurigo, un'automotrice a due casse della metropolitana di Norimberga ed un'automotrice a tre casse della Stadtbahn di Hannover. L'automotrice per le Ferrovie Svedesi (SJ) è una versione adeguata alle esigenze di quella rete della Aln 668, fornita in varie serie successive alle FS a partire dal 1957 e già esportata in vari altri paesi. La scelta è avvenuta a seguito di una gara internazionale alla quale hanno partecipato anche l'industria tedesca e quella francese. In precedenza erano state inviate in Svezia due Aln 668 delle FS per una prova estiva (maggio-giugno 1975) ed una prova invernale (novembre '76).

Le nuove automotrici, che verranno fornite alle SJ in numero di 100 entro il 1981, sono dotate di due carrelli, di trasmissione idraulica, di due motori orizzontali sistemati sotto il pavimento da 225 HP ciascuno e possono viaggiare ad una velocità massima di 130 km/h. Esse possono essere accoppiate in multiplo fino ad un massimo di 6 unità e da ogni cabina di guida un solo macchinista può comandare fino a 12 motori Diesel.

Le Ferrovie della Germania Occidentale (DB) hanno presentato una vasta rassegna di materiale rotabile, tra cui meritano un cenno le elettromotrici 420, utilizzate nei servizi S-Bahn, ed uno dei nuovi convogli reversibili destinati alla regione Reno-Ruhr.

Le 420 sono elettromotrici a tre casse su sei carrelli, dotate di un motore per asse, con una potenza complessiva di 2400 kW. Esse possono raggiungere una velocità massima di 120 km/h ed hanno un'accelerazione di 1 m/sec². La regolazione della velocità avviene mediante tiristori. Si tratta di rotabili espressamente studiati per servizi regionali, con percorsi di limitata lunghezza, caratterizzati da frequenti fermate, dove occorre un'elevata accelerazione più che una velocità particolarmente spinta, che non potrebbe poi essere raggiunta nei brevi tratti compresi tra le fermate.

Il treno reversibile destinato alle linee S-Bahn della zona Reno-Ruhr-Wupper è costituito da una locomotiva 111 e da 4 vetture, di cui una pilota. Quest'ultima è dotata di un nuovo sistema per il comando in multiplo, diverso da quello tradizionale con cavi multipolari, denominato ZWS (Zeitmultiplex Wendezugsteuerung). Le carrozze sono dotate di pavimento all'altezza delle banchine delle stazioni e di tre ampie porte scorrevoli per fiancata, che consentono un agevole incarrozzamento dei viaggiatori, con conseguente riduzione dei perditempi nelle fermate.

L'automotrice Diesel a due casse delle Ferrovie Danesi (DSB) fa parte di una serie di 30 unità costruite per metà dall'industria tedesca e per l'altra metà, su licenza, da quella scandinava. Queste unità, simili ad altre in funzione sulla rete tedesca occidentale (DB), sono destinate a servizi sull'isola di Fyn e sulle linee dell'Jylland. La rete delle DSB, ad eccezione delle linee suburbane di Copenaghen, non è elettrificata. Le DSB hanno in programma per i prossimi anni l'elettrificazione di alcune linee principali (vedasi « Voci della Rotaia » n. 4 aprile '78).

Il locomotore della Furka Oberalp fa parte di un lotto di nuovo materiale destinato a questa ardita ferrovia svizzera di montagna,

Ad Amburgo un confronto

che collega con un percorso a scartamento metrico Briga col cantone dei Grigioni. Questa linea presenta la particolarità di sospendere l'esercizio su una tratta di 18 km tra Realp e Oberwald durante la stagione invernale per il pericolo di valanghe. Essa, infatti, si spinge ad una quota di 2160 m. Prima dell'« ibernazione » si provvede a smontare la linea aerea di contatto e la travata metallica di un ponte, che viene ricoverata all'interno di una vicina galleria.

Attualmente è in costruzione una galleria di base di 15 km tra Realp ed Oberwald, già scavata per circa la metà. Il nuovo materiale rotabile è previsto in relazione al potenziamento della linea derivante dall'attivazione della galleria. Il locomotore è a due carrelli, con rodiggio Bo' Bo', è alimentato con tensione monofase 11 kV 16 2/3 Hz, pesa 50 tonnellate, ha una potenza di 1700 kW e può viaggiare ad una velocità massima di 90 km/h.

Il tram di Zurigo, della serie 2000, rappresenta quanto di meglio offre l'industria svizzera in questo settore, che sta conoscendo in questi ultimi anni un certo rilancio, connesso a motivi ecologici ed energetici. La motrice, del tipo articolato a due casse su tre carrelli è a scartamento metrico ed è dotata di due motori, ubicati sui carrelli d'estremità, aventi una potenza complessiva di 276 kW. Essa pesa 26,5 tonnellate, può viaggiare ad una velocità massima di 65 km/h ed è dotata di regolazione con chopper. Motrici analoghe sono in corso di fornitura a Basilea, mentre anche Ginevra sta studiando l'adozione di materiale di questo tipo.

L'automotrice della metropolitana di Norimberga è del tipo a due casse su quattro carrelli, di concezione analoga a quella della U-Bahn di Monaco. I lavori per la costruzione della metropolitana di Norimberga ebbero inizio nel 1967 ed attualmente sono in esercizio 9,3 km di linea, comprendenti 14 stazioni, che vengono percorsi in 17 minuti. I lavori proseguono in direzione ovest verso Plärrer e Furth. Per l'esercizio di questo nuovo tratto sono state commissionate 16 motrici doppie, del tipo a due casse su quattro carrelli. Ogni carrello è dotato di un motore trifase da 200 kW e la regolazione avviene mediante tiristori. La velocità massima è di 80 km/h.

L'adozione di motori trifase nella trazione ferroviaria, resa possibile dall'avvento dell'elettronica di potenza, permette di realizzare notevoli economie di energia e di manutenzione. Queste ultime, particolarmente cospicue, sono dovute all'assenza dei collettori e delle spazzole, che costituiscono i componenti soggetti a maggior consumo del motore a corrente continua e di quello monofase a collettore, normalmente usati nella trazione. Anche l'automotrice della Stadtbahn di Hannover testimonia un orientamento già concretamente delineato in Germania ed in Belgio, ed al quale si guarda con crescente interesse in molti altri paesi industrializzati. Si tratta di un sistema su rotaia in sede propria che percorre alcuni tratti in galleria in corrispondenza di zone particolarmente congestionate. Le gallerie e le stazioni in esse comprese sono costruite con gli standard delle metropolitane, in modo che costruendo in tempi successivi i tratti mancanti di galleria si possa pervenire ad una metropolitana tradizionale. Il sistema si va affermando in relazione ai lunghi tempi di costruzione ed ai crescenti costi delle metropolitane tradizionali, (si sfiorano, ormai, in alcuni casi i 30 miliardi/km).

L'automotrice di Hannover, studiata per potersi inserire in alcuni tratti del percorso sulle linee tranviarie urbane, è dotata di due carrelli monomotori, equipaggiati con motori da 217 kW ciascuno, è lunga 28,3 m, può inscriversi in curve con raggio minimo di 17,5 m e può viaggiare ad una velocità massima di 80 km/h. Veicoli analoghi sono in servizio a Francoforte, Mannheim, Colonia, Düsseldorf e sono stati recentemente adottati anche ad Edmonton (Canada). Tutti questi mezzi offrono un'elevata accelerazione (da 1 ad 1,5 m/sec^2) e possono essere accoppiati in multiplo per formare convogli di lunghezza variabile.

Notevole rilievo è stato dato nel padiglione svizzero all'impiego dell'alluminio nelle costruzioni ferroviarie. Questa tecnica presenta possibilità di impiego soprattutto nei trasporti urbani, dove la frequenza delle fermate rende apprezzabili le economie di energia ottenibili con strutture alleggerite. Un esempio significativo è costituito dall'ordinazione di 1000 automotrici per la metropolitana di Parigi, attualmente in costruzione. Una sezione di una cassa di questi rotabili in grandezza naturale mostrava ai visitatori le soluzioni costruttive adottate.

Nel campo del trasporto urbano su gomma vanno segnalati alcuni filobus, che mostrano un ritorno di interesse per questo mezzo che qualche anno fa sembrava destinato a sparire, ed un sistema di « strada guidata » percorsa a scopo dimostrativo dagli autobus in servizio interno della Mostra. La strada guidata è costituita da due piste di cemento delimitate da due cordoli che svolgono le funzioni di « guida ». Quattro ruote di gomma di piccolo diametro con asse verticale, montate in posizione esterna rispetto a quelle principali, rotolano sui fianchi di questi cordoli, guidando l'autobus che, pertanto, in questo tratto del percorso fa a meno dello sterzo. Il vantaggio del sistema consiste nel ridurre la larghezza della pista da destinare al percorso degli autobus. La cosa può avere una certa importanza nelle zone urbane più congestionate, dove anche strisce sottili di superficie stradale possono risultare preziose. Ciò illustra in modo eloquente un altro motivo alla base del rilancio del trasporto urbano su rotaia, in atto un po' dovunque, abbandonato a suo tempo in alcune città italiane forse un po' troppo precipitosamente.

RENZO MARINI

Un esempio dimostrativo di autobus a "strada guidata", in servizio all'interno della Mostra

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Nuovo Ufficio Postale a Milano Centrale

Milano C.le avrà un nuovo Ufficio Postale. Quello attuale verrà smantellato e sostituito, si ritiene per settembre, nell'angolo di sud-ovest del fabbricato di stazione, al piano città, da un modernissimo complesso, allestito ex novo. Il pubblico, che potrà usufruire di tutta la gamma dei servizi postali, raccomandate, assicurate, conti correnti, vaglia ordinari e telegrafici, telegrafo — pacchi esclusi — accederà all'Ufficio da un ingresso dislocato nella galleria delle carrozze. Gli ambienti interni, dotati di condizionamento d'aria, sono protetti da banconi antirapina, antifurto e da comandi di teleallarme, oltre che da altri sofisticati sistemi di sicurezza. Costo complessivo di tutte le installazioni un centinaio di milioni circa.

L'ora legale europea: un traguardo che, a quanto pare, i Paesi della CEE raggiungeranno presto

La CIT per le Olimpiadi di Mosca

La CIT (Compagnia Italiana Turismo) è stata nominata "agente ufficiale generale per l'Italia per la XII Olimpiade" che avrà luogo a Mosca dal 19 luglio al 3 agosto 1980.

I vari itinerari programmati per questa importante manifestazione, con destinazione Mosca e altre città dell'Unione Sovietica, ove si svolgeranno alcune gare, Leningrado, Tallin, Minsk, Kiev, sono in fase di elaborazione, ma ciò nonostante le richieste di partecipazione continuano a pervenire alla CIT numerosissime ed a ritmo sempre crescente.

I servizi curati dalla CIT, in collaborazione con il CONI, riguarderanno: l'organizzazione di ogni tipo di trasferta a medio e lungo raggio; le riserve alberghiere individuali e per squadre in Italia e all'estero con disbrigo delle pratiche inerenti la parte valutaria; il servizio di assistenza speciale per lo sport, che provvede a tutti i servizi logistici, ivi inclusi i lavori di segreteria, con personale specializzato plurilingue per campionati, raduni, assemblee, in qualsiasi città italiana ed estera; le riserve treno, cuccette, vagoni letto, vagoni ristorante, per tutti i percorsi nazionali ed esteri; l'emissione di biglietteria ferroviaria, marittima, aerea; particolarmente per quest'ultima viene curata l'elaborazione di itinerari o di tariffe onde applicare le più convenienti previste; noleggio torpedoni o vetture private con o senza autista; iscrizioni a crociere, viaggi in comitiva, villeggiature.

Per un'ora europea

Le Amministrazioni Ferroviarie dei Paesi CEE sono favorevoli all' "ora legale europea", cioè da adottare nello stesso periodo, ma per il momento non possono assumere iniziative intese ad un adeguamento degli orari ferroviari, in quanto il problema è ancora aperto. Una schiarita dovrebbe aversi, comunque, in occasione del consiglio dei ministri dei Trasposti della Comunità. Sinora Germania e Danimarca si sono espresse in materia negativa. Lo si è appreso in occasione della "Preconfernza degli orari ferroviari 1980-81" svoltasi a Heilbronn (Stoccarda), alla quale hanno partecipato anche dei rappresentanti delle FS.

lettere a "voci"

(continua da pag. 3)

Un messaggio da divulgare

Cara "Voci",

sono un nuovo assunto delle FS e, come tanti del resto, ho accettato (mio malgrado) di lavorare a centinaia di chilometri di distanza dalla mia città. Infatti sto facendo il corso per Capostazione presso l'impianto di Livorno Cent. e sono di Napoli, città da me amata..., nonostante tutto quel che si dice in giro, fino allo spasimo. Ora mi trovo in una città un po' ostile "alla gente del Sud" e faccio fatica per "mimetizzarmi" in mezzo alla gente del luogo.

Quest'emigrazione degli impiegati dello Stato, che nessuno ha mai rilevato è drammatica allo stesso livello di quella degli operai metalmeccanici. Si tratta di una piaga profonda della Nazione, di un fatto purtroppo acquisito ed endemico. Ma gli impiegati dello Stato (se è corretto ancora definire così i ferrovieri) sono lavoratori come gli altri, giammai privilegiati.

Il fatto tragico, al quale poi si deve riferire lo scarso impegno di certe frange di ferrovieri (e non mi si dia smentita, per piacere!) è che noi ragazzi-studenti, al limite della laurea (come me) o in tut'altre faccende affaccendati, non ci aspettavamo di *diventare* ferrovieri per forza. Voglio dire che per svolgere bene questo lavoro bisogna amarlo e noi dobbiamo imparare ad amare la ferrovia (con tutti i suoi difetti), altrimenti ci sentiremo sempre degli emarginati, degli alienati, dei disadattati nel posto di lavoro che occupiamo.

Un simile attaccamento al lavoro può venire solo sentendo vicino lo "staff" dirigenziale dell'Azienda, il quale si deve preoccupare di rendere il meno possibile disagiata la nostra permanenza in città che non sono quelle in cui siamo nati.

(segue firma indecifrabile)

I problemi che il collega solleva nella sua lettera sono di indubbio interesse generale e toccano, tra l'altro, un vasto numero di agenti, giovani e non più giovani.

Certo, lavorare lontano dalla propria città è spesso fonte di disagi, ma crediamo che lo sforzo di tutta l'Azienda (e non solo dello "staff" dirigenziale) sia già teso da tempo verso la realizzazione di quelle condizioni che possano rendere meno difficile la permanenza in sedi diverse da quelle d'origine. E, in ogni caso, l'impegno di "Voci" va decisamente in questo senso, come dimostra anche la pubblicazione di questa lettera.

D'altra parte, bisogna dire che il lavoro in ferrovia richiede spesso, per necessità, l'applicazione del principio della "mobilità", di cui negli ultimi tempi si è tanto sentito parlare. Naturalmente, però, affinché l'applicazione di questo principio sia valida, della "mobilità" bisogna fare un uso discreto, funzionale alle reali esigenze del servizio.

La lettera del neo-collega ci propone, poi, un'analisi delle condizioni in cui vengono operate dai giovani le scelte di lavoro (che, appunto, molto spesso, scelte non sono), analisi che ci trova pienamente concordi. Ma la presa di coscienza delle oggettive difficoltà che un giovane incontra nel trovare un lavoro, si affiancano nella lettera alla realistica osservazione che una volta ferrovieri, per scelta o per "caso", questo lavoro bisogna farlo bene, con impegno. A vantaggio della propria dignità di lavoratori e, soprattutto, aggiungeremmo noi, della collettività.

E questo messaggio che viene da un giovane neoassunto, ci auguriamo che sia raccolto dagli altri giovani che vivono i suoi stessi difficili problemi e anche, perche no?, dai non più giovani, quelli il cui entusiasmo iniziale può essersi affievolito col passare degli anni.

La Piazza Armerina-Dittaino a cremagliera

Nell'articolo apparso su "Voci" n. 12 del 1978, ove si tratta della linea Paola-Cosenza, e precisamente: "Viaggio sull'ultima cremagliera", si accenna anche ad alcune linee a cremagliera non più in esercizio come la Pisa-Volterra e la Circumetnea. Ho notato, però, che non è stato fatto alcun riferimento alla linea FS a scartamento ridotto Caltagirone-Piazza Armerina-Dittaino, non più in esercizio da alcuni anni. Detta linea, sulla tratta Piazza Armerina-Dittaino era anch'essa a cremagliera, dovendo superare un forte dislivello che portava dai 250 metri di Dittaino ai circa 700 metri di Piazza Armerina.

Grazie.

Domenico Toni
della Stazione di Forlì

Ringraziamo il collega Toni per la cortese precisazione che, ben volentieri, pubblichiamo.

Piccola storia del trasporto merci/4

Anni '30 nasce il Servizio Commerciale e del Traffico

PER TUTTO il periodo che va dall'inizio dell'esercizio di Stato fino alla fine degli anni venti le ferrovie non avevano inteso l'esigenza di adottare particolari provvedimenti a tutela del proprio traffico merci. Ad intervalli di tempo si erano limitate ad apportare correttivi del tutto accessori alla struttura delle Condizioni e Tariffe e ad adeguare i livelli tariffari al processo più o meno latente di inflazione, cui è andata sempre soggetta l'economia italiana.

Poi vennero gli anni trenta: anni difficili, periodo tormentato per il traffico ferroviario delle merci.

Abbiamo parlato, le volte precedenti, dei provvedimenti che le ferrovie avevano adottato nell'intento di risollevare la propria posizione nel mercato del trasporto delle merci, cioè: la istituzione dell'INT, il riordino della materia dei raccordi con la pubblicazione del relativo capitolato e il servizio da porta a porta a mezzo del carrello stradale. Si trattava di iniziative che, tutto sommato, non avevano rapporti con l'organizzazione interna dell'Azienda e che avevano lasciato inalterata la struttura delle Condizioni e Tariffe, che risaliva ai tempi del monopolio del trasporto; soprattutto rimaneva la rigidità di tutto il sistema, poiché ogni più piccola modifica alla struttura delle C.T. doveva avvenire quasi sempre per legge o Regio Decreto. Non era certamente con questi presupposti che si potevano fronteggiare le minacce al traffico che provenivano dal mezzo stradale, che l'evoluzione tecnica faceva aumentare ogni giorno sempre di più sia come numero di unità in circolazione, che come portata e velocità, cioè, in ultima analisi, come capacità complessiva di trasporto.

Le ferrovie, già alla fine degli anni venti, avvertirono che la stessa organizzazione interna cominciava a non essere più adeguata alle prospettive future, se si volevano mantenere soddisfacenti posizioni in seno al mercato dei trasporti; inoltre poteva rimanere addirittura non utilizzata una aliquota di capacità di trasporto. Pur prendendo atto della fine della situazione di monopolio, le ferrovie ritennero che permanesse la necessità, nell'interesse del Paese, che il vettore pubblico avesse ancora la funzione di punto di riferimento e di calmiere nel mercato dei trasporti. A questo fine era ormai indilazionabile la creazione di un organismo in seno alla organizzazione centrale e periferica, che fosse particolarmente sensibile alle vicissitudini del mercato dei trasporti, che seguisse costantemente l'andamento dei livelli di traffico e attraesse verso la ferrovia la nuova domanda di trasporto, sia interna che internazionale, che si sarebbe formata sul mercato a seguito dell'aumento della produzione e degli scambi commerciali.

Una tale innovazione non era di competenza dell'Amministrazione delle ferrovie e si rese necessario pertanto ricorrere ad un provvedimento legislativo; fu emanato il Regio Decreto 31 dicembre 1930, n. 1768, con il quale, a partire dal 1° gennaio 1931, il "Servizio Movimento e Traffico" veniva diviso in due separati settori denominati "Servizio Movimento" e "Servizio Commerciale e del Traffico". Era l'atto ufficiale di nascita di un organismo aziendale che aveva per compito di istituto la vendita al pubblico dei servizi di trasporto ferroviario che gli altri Servizi aziendali erano impegnati a produrre.

I problemi che il Servizio Commerciale, appena costituito, si trovò di fronte non erano né pochi né di facile e pronta soluzione.

Si cominciò subito ad analizzare l'andamento del traffico alla luce dei provvedimenti fino allora posti in atto rivelando gli effetti non sempre incoraggianti di tali provvedimenti; si cercò in tutti i modi di fare opera di riacquisizione del traffico merci passato nelle mani dei vettori stradali. Le statistiche, tuttavia, mostrano che i provvedimenti posti in essere, non erano sufficienti da soli, a far risalire le quotazioni della ferrovia nel mercato dei trasporti. Infatti,

mentre le disponibilità totali della nazione (prodotto lordo), calcolate a prezzi costanti riferiti all'anno 1938, passavano da milioni 127.178 nel 1931 a milioni 162.668 nel 1939, nello stesso periodo la quantità totale delle merci trasportate per ferrovia passava da tonnellate 48.851.000 nel 1931 a tonnellate 47.409.000 nel 1939, con un abbassamento fino a tonnellate 33.661.000 nel 1934.

Si cominciò, pertanto, a pensare che occorreva risalire nella scala degli interventi, fino a modificare le stesse leggi che fino allora avevano regolato il meccanismo delle condizioni, dei modi e delle tariffe del trasporto ferroviario.

La materia era rientrata fino ad allora sempre nella sfera del potere legislativo o del vertice del potere esecutivo, per cui ogni pur minimo cambiamento richiedeva o una legge o, nel migliore dei casi, un Regio Decreto.

Un primo passo, un timido approccio nell'affrontare il problema, si ebbe con il Regio Decreto-Legge 9 dicembre 1935, n. 2109, convertito nella legge 28 maggio 1936, n. 1147. Per la prima volta il Ministro veniva autorizzato a concedere riduzioni sulla tariffa delle merci in transito "tenuta presente la situazione di concorrenza determinata da prezzi e condizioni di trasporto offerti da altri vettori"; veniva altresì autorizzato a concedere altri tipi di riduzione, sempre allo stesso scopo, ma entro limiti di tempi e di qualità di traffico molto ristretti.

Ma per ottenere degli apprezzabili risultati contro la concorrenza, occorreva maggiore snellezza nell'azione di manovra tariffaria e maggiore rapidità nell'adeguamento delle condizioni e modalità di effettuazione dei trasporti per ferrovia rispetto a quanto i vettori stradali praticavano. Tutto ciò doveva essere necessariamente accompagnato anche da una semplificazione del testo delle Condizioni e Tariffe fino allora in vigore, rivedendo alcuni concetti che risalivano ai primordi della ferrovia, nella constatazione che il monopolio della ferrovia era ormai tramontato. Il Regio Decreto-Legge 25 gennaio 1940, n. 9 (convertito nella legge 13 maggio 1940, n. 674) "concernente la semplificazione e l'adeguamento delle tariffe per trasporto delle merci sulle Ferrovie dello Stato" rispondeva simultaneamente alle esigenze sopra dette. Già il titolo riassumeva il contenuto innovativo delle norme che venivano messe a disposizione del vettore pubblico. Questa legge, tuttora in vigore pur con ulteriori aggiunte e modifiche che hanno ampliato i poteri conferiti al Ministro dei Trasporti, è stata veramente fondamentale per tutte le successive azioni intraprese dal Servizio Commerciale in materia di condizioni, modi di trasporto e tariffe riguardanti le merci.

Vediamone per sommi capi il contenuto.

Tanto per cominciare, l'art. 1 stabiliva l'abrogazione in blocco del testo delle Condizioni e Tariffe fino allora in vigore e la sostituzione di esso con un nuovo testo, allegato allo stesso Regio Decreto-Legge. Questo nuovo testo si può considerare l'ascendente diretto delle attuali Condizioni e Tariffe merci; si può dire che, per quanto riguarda il complesso delle norme relative alle condizioni e modalità di esecuzione dei trasporti, esso non è molto dissimile dal testo delle Condizioni e Tariffe oggi in vigore; quello che è cambiato dal 1940 ad oggi è il numero e la struttura delle varie tariffe.

Ma la parte più importante e innovativa del R.D.L. 9/1940 riguarda la delega dei poteri, in via permanente, ad apportare modifiche al testo delle Condizioni e Tariffe per il trasporto delle merci. Si può dire in modo grossolano, che la gerarchia delle fonti normative in fatto di modifiche, in virtù del R.D.L. 9/1940, sia sceso di un gradino, passando dalla legge al Regio Decreto (attualmente Decreto del Presidente della Repubblica) e dal Regio Decreto al decreto di competenza del Ministro dei Trasporti (l'allora Ministro per le Comunicazioni) con o senza il concerto con il Ministro del Tesoro (allora Ministro delle Finanze); in alcuni determinati casi di tariffe di concorrenza si ha addirittura la delega da parte del Ministro al Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Il R.D.L. n. 9/1940 e il nuovo testo delle Condizioni e Tariffe per il trasporto delle merci ad esso collegato erano il risultato tangibile dell'opera del Servizio Commerciale da poco tempo istituito.

Come è nella natura delle cose, il R.D.L. n. 9/1940, che all'epoca della sua promulgazione fu visto come una grande innovazione, e tale era in realtà per quei tempi, oggi, per molti versi e per un complesso di valide ragioni, quale, ad esempio la estrema dinamica dell'attuale mercato dei trasporti, è da considerare superato. I correttivi e le modifiche intervenute successivamente a più riprese dal 1940 in poi, che hanno esteso fra l'altro al Ministro il potere di modificare le tariffe entro il limite del 10% annuo, sono partite sempre dal presupposto voluto dalla legge che le scelte dell'Azienda FS, in materia di effettuazione dei trasporti come in materia di investimenti, rientrino nella competenza del potere politico, cioè del Ministro che rappresenta il vertice della stessa Azienda.

Pur non volendo spostare la discussione su un diverso assetto giuridico che dovrebbe essere conferito all'Azienda FS e lasciando quindi inalterato il quadro attuale della gerarchia aziendale, dovrebbe essere rivista, a giudizio di chi scrive, la materia delle tariffe di concorrenza. Occorrerebbe scendere di un ulteriore gradino nella competenza a concedere agevolazioni tariffarie a scopo concorrenziale: dal Ministro al Direttore Generale e in alcuni casi al Direttore del Servizio Commerciale, che sono gli organi sensori immediati della politica dei trasporti; tutto ciò anche in una visione più ampia di responsabilizzazione della dirigenza aziendale.

ALBERTO LENTINI

(continua - 4)

Un nome per la E 633

Confermando la tradizione secondo cui a trovare il nome delle locomotive della "scuderia" FS sono proprio i ferrovieri stessi, attraverso un concorso appositamente indetto da "Voci", anche questo mese riproponiamo ai nostri lettori il concorso per dare un nome alla nuova E 633, una locomotiva con una sua spiccata "personalità" che, in termini tecnici, è tratteggiata nella scheda pubblicata qui sotto. La fantasia, ma anche la capacità di cogliere gli elementi essenziali della macchina che possono guidare nella scelta del nome ad essa più adeguato, sono qualità che ai ferrovieri certo non difettano, come abbiamo avuto modo di sperimentare in passato. Quindi, ci auguriamo che ancora una volta siano molti i lettori che aderiranno alla nuova iniziativa di "Voci".

La sua carta di identità

Lunghezza totale	m.	17,74
Larghezza	m.	3
Passo dei carrelli	m.	2,15
Diametro delle ruote a nuovo	m.	1,04
Numero dei motori		3
Tensione max funzionamento motori	V	2000
Corrente continuativa dei motori	A	750
Corrente oraria dei motori	A	850
Potenza continuativa al cerchione	kW	4200
Potenza oraria al cerchione	kW	4800
Velocità massima	km/h	130 o 160
Peso totale	t	102

Un premio di L. 200.000 a chi suggerirà il nome da dare alla nuova locomotiva E 633, che sarà scelto da un'apposita giuria presieduta dal Direttore Generale. Nel caso che più lettori abbiano segnalato il nome prescelto si procederà ad estrarre a sorte il vincitore; agli altri verrà inviato un premio di consolazione.

Le proposte potranno essere formulate utilizzando la scheda pubblicata qui sotto (da applicare su cartolina postale o su cartoncino di uguale formato), oppure inviate per lettera ma con l'indicazione di tutti i dati richiesti. Le proposte dovranno essere inviate, ENTRO E NON OLTRE IL 31 OTTOBRE a "Voci della Rotaia" - Periodico Aziendale FS - Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato - Piazza della Croce Rossa, Roma.

Cognome e nome

Domicilio

Via **N.**

Matricola **N. Cod. Pers.**

Impianto di appartenenza

NOME PROPOSTO

dicono di noi

SULLA STAMPA

QUALUNQUE cifra riguardante le Ferrovie dello Stato, sia essa nera o rossa, quando viene resa nota suscita sempre un grande interesse, dal momento che essa contribuisce ad indicare la buona o la cattiva salute della massima Azienda di Stato, che, in presenza di una crisi energetica non reversibile in tempi brevi, dovrà svolgere un ruolo sempre più importante sia per il trasporto delle persone che per quello delle merci.

il Resto del Carlino

Per le ferrovie forse deficit di 1.700 miliardi. Ciò emerge dal bilancio di previsione per il 1980, approvato dal Consigilo d'Amministrazione dell'Azienda, che prevede uscite per 6.868 miliardi e 486 milioni e mezzo. Sempre per il 1980 si ritiene che i prodotti del traffico, tra servizi viaggiatori e servizi merci, toccheranno i 1.450 miliardi. Dal confronto tra le previsioni per il 1979 e quelle per il 1980 emerge un maggiore disavanzo di 508 miliardi, di cui 376 miliardi rappresentati dall'aumento della scala mobile e dai miglioramenti contrattuali. Va però rilevato che in termini reali il maggior disavanzo è inferiore al tasso di svalutazione.

IL SOLE 24 ORE

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione il bilancio di previsione. Il miglioramento dei prodotti del traffico è stato calcolato nella misura prudenziale del 15%, ma considerando la tendenza di espansione già registrata nel primo semestre di quest'anno, è suscettibile di ulteriori incrementi anche in dipendenza delle restrizioni nel campo energetico. Infatti, scondo le prime statistiche disponibili, i viaggiatori-chilometro dei primi cinque mesi del 1979 sono stati complessivamente pari a 16 miliardi, contro i 15 miliardi e mezzo dello stesso periodo del 1978. Miglioramenti si stanno avendo anche nel settore merci. Le tonnellate-chilometro trasportate, nel periodo suddetto, si aggirano sui sette miliardi e mezzo, con un incremento di quasi mezzo miliardo in più nel confronto con i cinque mesi dello scorso anno.

Il Fiorino

Previsioni pessimistiche per le Ferrovie: nel 1980 un "buco" di 1.700 miliardi. Merita però una positiva valutazione l'impostazione del settore "spese". Si registrano consistenti stanziamenti per assicurare la continuità, regolarità e capacità di trasporto sulle linee a scarso traffico che non è possibile chiudere all'esercizio. Sono stati altresì destinati consistenti stanziamenti per i rinnovi e la manutenzione delle linee, degli impianti e del materiale rotabile. Con il complesso dei provvedimenti presi l'Azienda FS intende bloccare la formazione del cosiddetto "deficit sommerso".

ROMA

I nuovi criteri di impostazione, ispirati ad una maggiore chiarezza, riflettono un effettivo miglioramento della gestione. In questo contesto va convenientemente valutato anche il disavanzo che, in termini reali, rispetto al consuntivo dell'anno 1978 è inferiore dell'11%, cioè ben al di sotto della prevista lievitazione dei prezzi e dello stesso limite considerato ammissibile dal programma triennale.

PAESE SERA

Produttività calante nelle ferrovie. La conferma viene data da un diligente studio curato dalla Direzione Generale delle FS e distribuito in questi giorni, sull'evoluzione riscontrata nel periodo 1970-78 degli indici di produttività del lavoro, dell'energia, del materiale trainante e di quello trainato, impiegati nel servizio ferroviario di stato. L'andamento degli indici è direttamente influenzato rispettivamente dalla quantità di trasporto offerta e dalla quantità di traffico servita dalle FS per i viaggiatori e per le merci.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

E' arrivato un presidente col pallino della riforma

Diciamolo francamente: l'avvio di questa ottava legislatura repubblicana si annuncia poco promettente. Un governo, con una crisi che dura ormai da lunghi mesi, nel momento in cui scriviamo questa nota, è ancora lontano dal nascere. Nei due rami del nuovo Parlamento l'attività legislativa arranca e la quasi totalità dei decreti-legge è già decaduta o in procinto di decadere per tattiche ostruzionistiche che minacciano di vanificare e deludere l'attesa di numerose categorie di lavoratori.

Già la nascita delle Commissioni parlamentari ha subito il più laborioso e travagliato dei parti che si possa immaginare. Pregiudiziali di ordine politico legate alla costituzione della nuova maggioranza, hanno impedito il raggiungimento dei necessari accordi. E' stata così trovata una soluzione all'italiana: un tampone per turare momentaneamente la falla in attesa di decisioni definitive.

Con un accordo che ovviamente non poteva trovare consenzienti tutte le forze politiche è stato deciso di chiamare alla presidenza delle varie commissioni senatori e deputati appartenenti all'area del governo dimissionario. E così, a presiedere la Commissione trasporti (che è quella che più direttamente interessa la grande famiglia dei ferrovieri) è stato chiamato il democristiano Antonio Marzotto Caotorta, un fiorentino di famiglia veneta che da anni risiede però a Milano: un esperto del settore dei trasporti che della Commissione ha già fatto parte nella passata legislatura.

Le note biografiche dicono di lui che è un procuratore legale, che è stato ufficiale degli alpini nell'ultima guerra e che si è guadagnato una medaglia d'argento al valor militare. Del problema dei trasporti si occupa da tempo. La DC gli ha affidato la responsabilità del settore a livello di partito ma sul piano parlamentare è più noto per avere, nel dicembre del 1976, presentato alla Camera una proposta di legge per la riforma dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato. Come dire che siamo in buone mani.

Le difficoltà del momento politico, indubbiamente gravi, e l'avvicinarsi delle vacanze anche per i parlamentari, non fanno certo sperare in un rapido avvio della problematica che interessa i ferrovieri. Ma quanto a tempestività il nuovo presidente della Commissione trasporti non vuole essere secondo al suo predecessore, il comunista Libertini, cui certo non faceva difetto il dinamismo.

Su quello che deve fare non ha dubbi: « La crisi delle Ferrovie dello Stato — ha dichiarato per i lettori di "Voci" — è ormai strutturale e quindi non si può sperare di risolverla con semplici appelli alla buona volontà delle persone, né con provvedimenti amministrativi ». L'on. Marzotto Caotorta i ferrovieri li conosce bene e sa che di buona volontà non mancano. « Il fatto avvenuto recentemente — ricorda — di essere stati costretti a sopprimere molti treni locali, indispensabili per il trasporto dei pendolari, per poter sbloccare migliaia di carri merci rimasti fermi nelle nostre stazioni, è un sintomo veramente allarmante della necessità di una riorganizzazione completa della benemerita Azienda ferroviaria ».

E prosegue nella sua dichiarazione: « Si è dimostrato infatti, che è inutile costruire nuovi carri ferroviari se poi non si è in grado di farli muovere sui binari. Alla stazione di Milano si è arrivati a garantire la mobilità solo dei carri che si trovavano sui binari di corsa, mentre quelli sui binari interni restano fermi per settimane e mesi.

« Per riformare l'Azienda nella precedente legislatura erano state presentate ben tre proposte di legge e il Governo da parte sua, aveva dato inizio ad un profondo studio in materia. Mi auguro che queste iniziative non tardino anche adesso con la nuova legislatura e da parte mia farò il possibile perché la Commissione le possa esaminare con la massima celerità.

« Il principio basilare sul quale ritengo necessario impostare la riforma dell'Azienda è quello del decentramento amministrativo con responsabilità globali ai singoli livelli seguendo il sistema in atto nell'industria dei servizi. Per fare un esempio: è assurdo che nella stazione di Bergamo da anni non si riesca ad allargare il cancello dello scalo merci perché i vari uffici competenti non sono in grado di fare eseguire quest'opera. Mi sembra quindi indispensabile che un Capo Stazione sia reso responsabile e messo nelle condizioni di poter fare eseguire tutti i lavori necessari nell'ambito della propria stazione, entro limiti ragionevoli, ovviamente.

« In sostanza, se oggi qualche volta si è tentati di giocare a scaricabarile negli uffici ferroviari, questo non dipende dalla cattiva volontà dei funzionari, ma dalla normativa vigente che tarpa ogni iniziativa e deresponsabilizza i vari livelli gerarchici ».

Parole chiare, non c'è dubbio. Ora però, i ferrovieri restano in attesa dei fatti.

SALVATORE BRANCATI

la vie du rail

Comparsa per una sera a Lassay-les-Châteaux

di André Fonnet

Questo quarto numero di "Mare Nostrum" è all'insegna della varietà. "La Vie du Rail" propone un divertente articolo-réportage sullo spettacolo "Suoni e Luci", "Via Libre" prosegue il discorso iniziato da "La Vie du Rail" nell'inserto di aprile, illustrando i più importanti complessi storico-artistici di Spagna, infine, "Voci della Rotaia" dedica le sue pagine a due dei nomi più rappresentativi dell'arte contemporanea: Giorgio de Chirico e Alberto Savinio. Ne emerge un rapido, sintetico, panorama su alcuni dei diversi aspetti della vita culturale europea, che, ci auguriamo, non mancherà di interessare i nostri lettori.

IL MIO direttore aveva pensato che mi sarei trovato a mio agio in uno spettacolo storico, e che l'idea di indossare un costume da alabardiere o da gran signore non mi sarebbe stata sgradita; perciò, mi mandò a fare esperienza di "una formula turistica" di nuovo tipo.

Dall'anno scorso, la fortezza medievale di Lassay, che ha il privilegio di essere quella meglio conservata in Francia, viene animata, nelle sere d'estate, da uno spettacolo "Suoni e Luci", cui partecipa una buona parte degli abitanti della località e dei comuni vicini... Questa evocazione mette in scena 280 personaggi in costume. Vediamo ballerini, cavalieri, un torneo, una carrozza e giochi d'acqua, e questa fantasmagoria notturna è già stata applaudita da più di 50 mila spettatori.

La fortezza medievale di Lassay in Mayenne, dove ogni estate si svolge lo spettacolo storico « Suoni e luci ». Sotto, la presa del castello, in una simpatica vignetta disegnata da André Fonnet.

Le rappresentazioni si susseguono fino al 9 settembre 1979, ogni martedì, sabato e domenica, con qualsiasi tempo. Vi diranno di andare laggiù, ché non piove mai durante lo spettacolo... e il cielo sembra proprio dar loro ragione.

In ogni modo, a partire dal mese di giugno, dal venerdì sera al lunedì mattina di ogni settimana, vengono organizzati dei "soggiorni di partecipazione". Il loro scopo è di far godere a chi lo desideri (e a chi si sobbarchi la spesa) un'atmosfera straordinaria, e di comprendere perché e come gli abitanti di questo piccolo borgo della Mayenne siano riusciti a montare e a produrre uno spettacolo di tale importanza.

Mi rallegrai di poter andare sul posto, e telefonai al municipio di Lassay-les-Châteaux per esprimere il mio desiderio di provare questa formula così originale.

Mi fu annunciato che sarei stato il solo iscritto al successivo "week-end" che coincideva con le elezioni europee, ma che sarei stato ricevuto esattamente come se avessi fatto parte di un gruppo di 10 o 15 persone... e poi, non rappresentavo forse una rivista che raggiunge quasi un milione di lettori?

Giunto il giorno, feci la valigia. Ci sono tre soluzioni ferroviarie per andare verso Lassay e il suo splendido castello medievale, datato 1458. Lassay si trova a 15 chilometri a sud di Bagnoles-de-l'Orne, a 50 chilometri a ovest di Alençon e a 50 chilometri a nord di Laval. Occorre quindi recarsi presso l'una o l'altra di queste stazioni, e, uti-

lizzando il servizio treno + automobile, affittarvi una macchina.
Feci così a Laval, e ciò mi permise di arrivare senza ulteriori difficoltà, verso le sei, davanti alla sede del Sindacato di iniziativa di Lassay.
Prima di uscire dalla macchina, avevo riletto la nota pubblicitaria dedicata al periodo che stavo per trascorrere. Era ben specificato che, con 386 franchi, sarei stato spesato dalle ore 18 di venerdì fino al lunedì dopo colazione. Sarei stato alloggiato dunque per tre notti, avrei cenato tre volte, pranzato due volte e avrei fatto colazione tre volte. Solo le bevande non erano comprese. Per di più, nel prezzo totale era incluso anche quello della visita al castello, del biglietto per lo spettacolo e per l'affitto di costumi e parrucche.
Era anche indicato come il numero limitato di ammissioni obbligasse i candidati a prenotarsi almeno quindici giorni prima. Ma ciò non mi riguardava più. Fui accolto a braccia aperte, e mi fu dato il programma di partecipazione. Vidi che tutto era minuziosamente disposto per un soggiorno attivo, che incominciava con la visita delle stanze all'antica scuola di St. Fraimbault, a un chilometro da Lassay. Un giovanotto dinamico mi propose di condurmici. Mi disse di essere il regista e direttore dello spettacolo. E, di fatto, incontrai praticamente solo persone che partecipavano, direttamente o indirettamente, a questo famoso "Suoni e Luci". Le stanze erano semplici, disposte sui due lati di un lungo corridoio con il pavimento incerto. Nella stanza che mi era destinata, un mazzo di margherite appena colte era stato posato sul caminetto.
Dopo aver messo a posto il mio bagaglio, ed essermi rimesso in ordine, mi diressi verso un vasto refettorio dove mi servirono un pasto senza pretese, ma appetitoso e saporito, perché composto in massima parte da prodotti freschi e del luogo.
La notte fu così calma che ebbi difficoltà a prender sonno. Mi mancavano gli svariati rumori di ogni circolazione cittadina che si rispetti.

A proposito del suono, dell'acqua e della luce

Poiché l'unico tempo libero era la mattinata di sabato, ne approfittai per andare a vedere le rovine del castello di Bois Thibaut, che si ergevano nella campagna circostante. E' proprio grazie a queste vestigia, e a quelle del castello di Bois Frou, che si trovano a portata di archibugio, che Lassay si chiama ufficialmente "Lassay-les-Châteaux".
Il cielo azzurro, l'aria leggera e non so qual istinto di libertà in seno alla natura, mi spinsero a prolungare la passeggiata fino all'ora di pranzo.
Dopo, come previsto, andai a visitare il castello, con le formidabili muraglie di pietra, rassicuranti nella loro verticalità priva di fratture. Nelle stanze abitabili ammirai bellissimi mobili antichi, notevoli *boiseries*, ed alcuni quadri.
Passando dall'antico al moderno senza colpo ferire, mi ritrovai alle 17 nella cabina di regia, dove Monsieur Brou, autore e realizzatore dello spettacolo, mi aspettava per una visita guidata delle installazioni tecniche.
Dall'alto, vedevo l'area destinata alla messa in scena, una splendida piattaforma naturale di 200 metri di lunghezza, separata con dei gradini da una superficie di acqua, che rifletteva il massiccio profilo del castello. Venni a sapere che i giochi di luce erano prodotti da ben più di 470 proiettori da 150 a 2000 watts, in tre colori, comandati da suoni di organo e contatti elettrici, e che 40 getti d'acqua, alimentati da altrettante pompe a scatto comandate elettronicamente sul podio, e illuminati da 280 proiettori, permettevano di ottenere effetti fantasmagorici.
Seppi anche che il suono veniva diffuso da 10 casse acustiche indipendenti, a partire da due magnetofoni a più piste (le due rotazioni erano simultanee: in caso di rottura dei nastri dell'uno, la continuità veniva garantita dall'altro).
Lasciammo la cabina, e scendemmo verso lo stagno, prendendo la scorciatoia attraverso i gradini e le tribune, la cui capacità, contando anche i prati come posti in piedi, era tale da ospitare circa 5.000 persone.
Arrivammo alla "piattaforma", ed entrammo in un capanno da giardiniere trasformato in laboratorio tecnico: tutti i relais e i contatti stavano al sicuro entro gli armadi metallici.
Di lì percorremmo i viali che conducevano agli spogliatoi.
All'ingresso, un grande pannello con caselle colorate e cifrate attirava l'attenzione.
Ogni giorno, mi spiegò M. Brou, il capo delle comparse riempie questo quadro che è diviso secondo epoche e parti. Lo spettacolo viene recitato con la presenza di 74 comparse, che hanno 280 parti (alcuni cambiano costume sei volte). Si capisce che non deve esserci nessuna defezione. Poiché niente viene lasciato al caso, abbiamo comparse « polivalenti », di taglia differente, che possono sostituire gli assenti.
Dietro questo pannello si apre la grande sala dei costumi, che sono accatastati nell'ordine in cui devono essere infilati la sera. Ai lati, collaretti, *jabots*, parrucche, armi ed accessori varii vengono ordinati alcuni nelle scatole, altri sulle rastrelliere, altri su portaparrucche.
Andammo poi a visitare le scuderie costruite per i cavalli che partecipavano a « Suoni e Luci ». Vidi belle bestie col mantello baio che erano state ricondotte or ora dal pascolo, dove rimanevano quando erano esentate dalla loro prestazione artistica. A fianco, era stata messa al riparo una carrozza sontuosa costruita su un modello di Chambord.
Infine terminammo la passeggiata attraverso il podio che si propendeva sulla superficie di acqua, e su cui si esibivano i danzatori.
« Come è nato questo spettacolo? », domandai a François Brou. « Un giorno », mi rispose « mi chiesero se c'era una possibilità di animare Lassay. Sono venuto qui. Ho scoperto un castello prestigioso, una superficie acquea (molto importante, perché duplica gli effetti di luce), uno spiazzo che permetteva le evoluzioni e la possibilità di avere un'area chiusa. Potevo quindi fare qualcosa, forte della mia precedente esperienza al castello di Lude, il cui spettacolo, nato nel 1960, continua il suo successo. Ho ottenuto crediti, ed anche alcuni abitanti hanno accettato di partecipare all'animazione. La sera della prima riunione informativa, cui assistevano 300 persone, un centinaio di esse mi aveva già proposto il suo intervento ».

Riunione di famiglia

Il giorno dopo una famiglia di comparse doveva prendersi cura di me. Fui accolto da Gerard Thebault, capo-comparsa, dalla sua incantevole moglie (comparsa polivalente) dai suoi due bambini (troppo giovani per partecipare) e da suo fratello.
Il pasto che seguì fu animatissimo. Si parlò della rappresentazione diurna e di quella serale. Fui lieto di apprendere che la graziosa Claude Thebault mi avrebbe fatto compagnia al momento della mia prestazione artistica, e mi avrebbe dato tutti i consigli necessari al fine di non disturbare lo spettacolo. Poi ascoltai suo suocero confessarmi che il fatto di aver incarnato Victor Hugo gli aveva messo voglia di rinfrescarsi la memoria e di immergersi nell'opera del poeta. Quando la sua « Juliette » gli domandava dettagli sulla vita della vera Juliette Drouet, lui si documentava leggendo le biografie e la corrispondenza dei due amanti.
Rimasi confuso dinanzi a tale coscienza professionale.
Il pomeriggio passò piacevolmente, e neppure per un istante mi preoccupai per la mia prestazione serale. Non si poteva dire altrettanto del capo delle comparse. Mi chiese di accompagnarlo per aggiornare il famoso pannello della distribuzione. Apprezzai il modo in cui compì il suo lavoro. Niente era stato trascurato... tutto era stato previsto... anche il posto della "comparsa per una sera" che mi accingevo a diventare.
Infine, il momento fatidico arrivò!

François Brou, il realizzatore dello spettacolo « Suoni e Luci » ritratto sulle gradinate di fronte al castello. A lato, il capo delle comparse, mentre riempie il quadro di distribuzione delle parti.

La nostra «comparsa per una sera» si fa aiutare in uno dei tanti cambi di costume da una graziosa dama

Miniatura medievale

Alle 21 e 30, entrai negli spogliatoi dove tutti si davano da fare febbrilmente. E, infatti, tutto si svolse, per me, con in un film proiettato a velocità accelerata. Il tempo comandava ogni movimento. Ma se 74 comparse avevano già fatto il loro rodaggio, la settantacinquesima non aveva la loro destrezza, neppure con l'aiuto di una costumista. Diedi molte preoccupazioni a quest' ultima, che mi giudicava troppo lento nel modo di infilarmi i collant uno sopra l'altro.

Avrei dovuto togliermi gli occhiali, incompatibili con l'araldo medievale che dovevo rappresentare. Così non riuscivo a distinguere bene tutte le belle signore e signorine che si stavano vestendo intorno. Secondo tutte le apparenze, nessuno se ne curava, ognuno preoccupandosi solo di essere pronto al momento giusto.

Mi fu data una parrucca la cui tinta stonava un po' con la mia barba biancheggiante, ma chi se ne sarebbe accorto? Da lontano, sarei stato ridotto alle proporzioni di una macchia luminosa... tutti gli sguardi, del resto, si sarebbero portati sui cavalli e sui combattenti del torneo.

Quando mi fui infilato una specie di scamiciato con mostrine, ed aggiustato un cappello che a stento riusciva a contenere testa e parrucca, mi guardai allo specchio e mi trovai buffo. Ma nello spogliatoio, i miei vicini non ridevano. C'era da credere che tutta questa gente si fosse installata nella Storia, e trovasse normale vedere individui che non erano certo avvantaggiati dal costume. La bella Claude vestita da fata venne a cercarmi, e arrivammo subito ai piedi del castello, vicino ad una tribuna presieduta dalla signora di Lassay. E sotto il fuoco dei proiettori, andammo ad assistere ad un torneo.

L'avevo già visto il giorno prima dalla parte del pubblico, ora lo vivevo dalla parte della scena. Era un altro tipo di piacere: mi meravigliavo di veder arrivare i cavalli rivestiti di gualdrappe multicolori e di vederli prestarsi alle esigenze della regia con certo senso istrionico. Infine, il vincitore, proclamato dopo la caduta di un combattente, si vide affidare un vessillo onorifico. Era appena ripartito al galoppo che già la mia compagna mi chiedeva di affrettare il passo per andare a cambiare costume. La seccatura era che lo spogliatoio si trovava sul lato della collina, che la notte aveva avuto il tempo di invadere il cielo e la terra, e che alla luce dei proiettori non vedevo più molto. Certo, c'erano piccole luci verdi che costellavano il percorso come tante lucciole devote, ma io mancavo di sicurezza e di abitudine.

All'assalto del castello

La mia costumista si inquietava. In quattro e quattr'otto, mi ritrovai in calzamaglia. Mi toccò entrare, allora, nelle vesti di un balestriero del tempo di Enrico III. Poiché nulla è impossibile al cuore valoroso, fui subito bardato dai piedi fino all'elmo. Quest'ultimo mi sembrava molto pesante, ed i punti corrispondenti alla saldatura sembrano ruvidi al mio cranio di cittadino poco abituato a copricapo così rigidi.

Qui, non fu Claude che venne a cercarmi, ma il mio capo distaccamento. Egli mi affidò una balestra e mi ordinò di seguirlo velocemente, perché avevo impiegato troppo tempo a vestirmi e non c'era più un secondo da perdere.

« Lei farà parte del primo gruppo di sei che partono all'attacco del Castello. Quando i cavalli le passeranno accanto, volti il viso per non esser colpito dalle pietre ».

« Bene » — dissi io, filosoficamente, come un vecchio guerriero che non trema più davanti a niente.

« Armi la sua balestra, e avanti ».

Io tesi la corda del mio arnese cercando di obbedire, ma poiché non avevo frecce il rischio per il mio nemico non era poi grande. Fui sorpreso da un fumogeno che mi scoppiò tra le gambe... così decisi di evitare il bordo dello stagno che mi sembrava troppo pericoloso.

« Attento ai cavalli! » urlò un soldato che mi seguiva. Mi appoggiai contro la scarpata, mentre i cavalli al galoppo mi sfioravano, mandandomi addosso le zolle di fango che provenivano dal suolo inzuppato, perché al mattino era piovuto.

« Diavolo » — pensai — « Questo lavoro non è di tutto riposo ».

« Avanti » — gridò il capo — « all'assalto! ».

Il testo dello spettacolo si svolgeva sul nastro magnetico, ma io praticamente quasi non lo sentivo, tanto l'azione mi impegnava lo spirito. Io ero realmente un congiurato che attaccava il castello di Lassay il 15 giugno 1589... e, grazie alla mia foga, non tardai ad essere circondato da alabardieri vestiti di nero.

« Indietreggia! » — mi gridò il capo.

Era mancato poco che non venissi fatto prigioniero. Misi nella mia fuga tanta impetuosità quanta ne avevo messa nell'assalto. Il che mi permise, conservando il ritmo, di arrivare allo spogliatoio senza ritardo, e di rassicurare così la mia costumista.

Da Molière a Labiche

Dopo essermi tolto il costume da congiurato e la calzamaglia grigia, infilai uno splendido giustacuore ricamato d'oro, dei pantaloni scuri, uno sparato di pizzo.

La testa coperta con una parrucca grand-siècle, mi trovavo in una situazione eccellente per recitare Molière. Mi lanciai in una tirata del « Misantropo ».

Intorno a me nessuno si stupiva per questo, ma piuttosto del fatto che io perdessi tempo davanti ad uno specchio invece di seguire il movimento generale. Il capo della rappresentazione mi fece grandi segni, sua moglie arrivò in un costume che mi fece pensare che sarei stato ingoiato dalla notte insieme alla marchesa di Sévigné. Mi acconciai con un largo cappello con le piume, e partimmo... in folla; arrivammo sullo spiazzo contemporaneamente agli altri... ma io sudavo. Il costume della corte del re Sole non era stato concepito per le corse di mezzo-fondo. Vidi dunque giungere la carrozza della bella Marianne Payot, dopo di che andai con tutta questa bella gente ad assistere alla rappresentazione di un estratto del « Médecin malgré lui »... Ma poiché il pubblico doveva vedere gli attori in faccia, e noi sullo sfondo, a noi toccava contemplarne solo le schiene. Dopo di che, la mia dama ed io assistemmo alle danze, con tutti i partecipanti raggruppati sul podio, mentre i getti d'acqua descrivevano nell'aria arabeschi di luce. Alla fine del minuetto, la mia compagna mi tirò per la mano... dovevamo raggiungere lo spogliatoio per un ultimo cambio di toilette. Inciampai nelle mie brache, che scivolavano sulla calzamaglia, e mi impedivano di fare grandi passi. Infine, mi abbandonai nelle mani della mia costumista, che mi trasformò nell'eroe di una commedia di Labiche: pantaloni a righe, lo sparato bianco, abito rosso con i risvolti blu, e intorno al collo uno splendido nodo scarlatto, a mo' di cravatta. Poiché l'epoca permetteva di portare gli occhiali, fui in grado di vedere con maggior chiarezza il contorno di belle signore che si infilavano le crinoline sopra graziosissimi mutandoni a sbuffo.

Claude, bella come una damigella d'onore di Eugenia de Montijo, venne a cercarmi mentre mi stavo infilando i guanti bianchi.

Il nostro arrivo sull'area dei giochi avvenne danzando su un ritmo allegro.

La bella processione, di cui io ero la lanterna rossa, con il mio vestito color fuoco, andò a prendere posizione sul podio, e le coppie presero presto a volteggiare al suono di un valzer di Ciaikowskij.

Potevamo sognare una serata più sorprendente e fantasiosa? Tornando agli spogliatoi dopo essere risalito attraverso i secoli, stavo in uno stato di dolce euforia che mi sarebbe piaciuto veder prolungarsi. Ahimé! Finito lo spettacolo le comparse di Lassay (e di altri luoghi) non hanno che una sola premura: ritrovare il loro letto. Così riordinano rapidamente le loro cose. In meno di un quarto d'ora lo spogliatoio si vuotò dei suoi occupanti. Il suono e la luce era solo silenzio e oscurità!

ANDRE FONNET

via libre

Viaggio attraverso le architetture di Spagna

di Miguel Logrono

Quanto l'arte presuppone e cioè la necessità di espressione, come misura specifica dell'uomo, appare nella Penisola Iberica con i primi stanziamenti umani. Tutta la piattaforma cantabrica, per tutta la lunghezza, è una mostra permanente dell'arte rupestre, che culmina, a Santander, con Altamira. Magistrale manifestazione del periodo magdaleniense, Altamira è stata sottoposta alla tenace azione di elementi degradanti — il tempo e la incessante presenza di visitatori hanno avuto il loro effetto sul micro-clima, ed ora, proprio mentre si compie il centenario della sua scoperta, la grotta di Altamira resta chiusa, con un piano di consolidamento che copre le sue formidabili pitture.

E accanto alla linea cantabrica, il Levante e il Sud-est sono cosparsi di schematici messaggi degli antichi abitanti, in molti "ricoveri" rocciosi. Messaggi di alcuni inizi di civilizzazione, che si ampliano con gli incerti, primitivi contorni — dolmen, sepolture — dell'architettura di Antequera; stanziamento di Los Millares, in Almería; villaggio di Azaila, in Teruel... (N.d.t.: Antequera, Almería e Teruel sono i capoluoghi delle regioni in cui sono stati effettuati i ritrovamenti); con la scultura — la famosa Dama de Elche, nel Museo del Prado — tutto ciò mette in evidenza un'attività archeologica ampia, anche se non continua, almeno nella misura desiderabile.

Profetizzando quel che, nel corso dei secoli, sarebbe stata l'attuale Spagna, con un aspetto artistico genuino nella sua molteplicità, la Penisola costituì la meta — ed il luogo di incrocio — di varie correnti di cultura. Citiamo almeno quella venuta da Roma e quella legata alla dominazione araba. I segni di questi due passaggi non possono essere contati.

Roma ha perpetuato la sua funzione artistica disseminando a ventaglio templi, teatri, circhi, terme, ponti — il ponte di Cáceres (N.d.t.: provincia di Cáceres) ad Alcántara, muraglie - Lugo, archi - l'arco di Tarragona (N.d.t.: c.s.) a Varà..., Mérida, Tarragona e Segovia — attraversata quest'ultima dal grandioso acquedotto — ne offrono una buona testimonianza. Tuttavia non solo le città menzionate testimoniano la presenza di Roma. Dal Sud all'Oriente ispanico, segnando e punteggiando il tracciato delle antiche vie maestre, i residui artistici romani sono costanti.

I sette secoli di occupazione mussulmana diedero origine nella penisola ad un universo artistico estremamente variato, che potrebbe essere considerato come mosso da tre scelte fondamentali: quella dei califfi, di cui è massima espressione la moschea di Córdoba; la almohade — che si ammira nella Giralda sivigliana — e quella nazarita, modulata in quel chiaro, stupefacente labirinto di camere, cortili e torri che strutturano l'Alhambra di Granada.

Di radici arabe, anche se riconsiderata con apporti peculiari di un atteggiamento artistico ispanico, sarà anche l'arte mudéjar. Una filigrana tessuta con la mattonella come materiale di costruzione, e la cui geografia si situa in Aragona — torri de El Salvador e San Martin, in Teruel; di San Pablo, torre della Magdalena e torre parrocchiale di Utebo, in Saragozza; di San Andrés, in Calatayud... — così come in Andalusia, El Alcázar a Siviglia — e in Castiglia — Palazzo di Alfonso X, a Tordesillas; Puerta del Sol a Toledo...

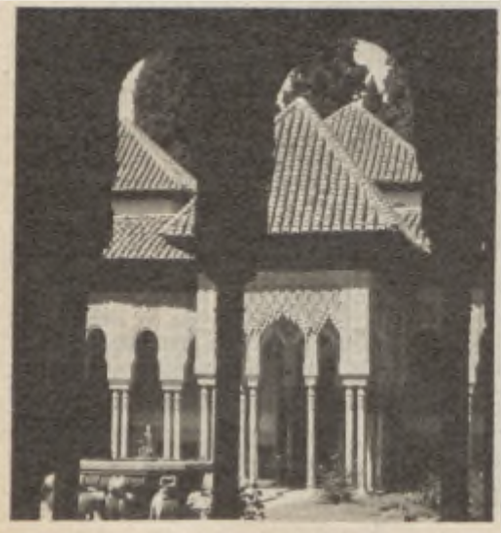
Dal romanico al gotico

Occorre segnalare anche eccellenti manifestazioni dell'architettura visigotica risalenti a un periodo precedente a quello arabo, o, in alcuni casi, coincidente — San Juan de Baños, a Palencia; San Pedro de la Nave, a Zamora —, e dell'architettura mozarabica, di cui si possono ricordare lo splendido complesso di chiese che delineano la regione dei Pirenei e dell'Aragona — San Pedro de Lérrede, San Bartolomé de Gavin, San Juan de Busa... L'architettura mozarabica di tali zone preannunzia quella romanica, anche se prima occorre ricordare in modo speciale l'ordine ramirense, o pre-romanico asturiano, dei palazzi e delle chiese di Santa María del Naranco e di San Miguel de Lillo, ad Oviedo; San Salvador de Valdediós, a Villaviciosa, e Santa Cristina de Lena.

Il cammino di Santiago*, via del pellegrinaggio europeo che, attraverso i Pirenei, terminava in Galizia, davanti alla Tomba dell'Apostolo, a Compostela, permise che entrasse e si sviluppasse in Spagna l'architettura romanica.

Nei punti che segnavano l'inizio e la fine del Cammino e cioè Jaca, sulla cordigliera pirenaica, e Santiago de Compostela, si ergono le due opere storico-artistiche che sono alle origini dell'architettura romanica: le loro rispettive cattedrali. In quella di Santiago, poi, ancora si mantiene il meraviglioso murale che sarebbe stato scolpito, nel Portico della Gloria, dal Maestro Mateo.

Jaca, Santiago de Compostela, due città, due pietre miliari del Romanico, che inquadrano, da Est a



L'acquedotto di Segovia: una delle opere meglio conservate tra quelle lasciate dai Romani nella penisola iberica

Il famoso Patio dei Leoni dell'Alhambra di Granada è uno dei monumenti dell'arte ispano-araba

La Collegiata di Santillana del Mar è del sec. XVI. Santillana è uno dei complessi storico-artistici più notevoli della Spagna.

Ovest — Aragona, Catalogna, Navarra, Castiglia, León, Galizia... — una cosmogonia di chiese, chiostri, capitelli, palazzi, case, ponti, innalzati e disegnati da straordinari architetti e scalpellini. San Juan de la Peña, Loarre e San Pedro El Viejo, a Huesca; San Esteban, di Sos, e Santa Maria, di Uncastillo, a Saragozza; Tahull, a Lérida; Santa Maria de Ripoll e San Pedro de Roda, a Gerona; Estella, in Navarra; Segovia; Soria; Avila; Santo Domingo de Silos, a Burgos; San Martín de Frómista, a Palencia; Zamora; San Isidro de León... Anche il gotico si sviluppa per tutta l'ampiezza del suolo spagnolo, talvolta con una definizione stilistica meno peculiare del romanico, e tuttavia con testimonianze veramente rilevanti. Così le cattedrali di Leon, Burgos, Toledo e Barcellona; quelle di Segovia — la cattedrale nuova di Salamanca, quella di Siviglia e, nelle Baleari, la cattedrale di Palma de Mallorca. Testimonianze religiose — tra le quali spicca il monastero di Poblet, a Tarragona — alle quali occorre aggiungere quelle di carattere civile, fra cui risaltano, specialmente all'interno dell'antica Corona catalano-aragonese, le Logge di Contrattazione (le Borse): di Barcellona, Valencia, Palma e Saragozza.

El Escorial, Ubeda, Baeza

Il Rinascimento non si manifestò in Spagna in una proiezione artistica unitaria, coerente, bensì in una penetrazione culturale che, diversificandosi, produsse manifestazioni e stili singolari. Nell'ambito rinascimentale è il caso di collocare, pur con tutti gli elementi possibili di differenziazione, il cosiddetto stile "herreriano" delineato nel rigore e nell'equilibrio dell'Escorial. E' anche possibile considerare come rinascimentale l'ordine plateresco spagnolo, che si riconosce nelle università di Alcalá de Henares e di Salamanca, e quello isabelino del Palacio del Infantado, de Guadalajara, e del Collegio di San Gregorio, di Valladolid. E rinascimentali sono due spazi urbani che è necessario citare quelli delle città di Ubeda e Baeza, in Jaén.

La Giralda di Siviglia (1184-1196) era in origine il minareto di una moschea. Ora fa le veci di torre della cattedrale sivigliana, una delle più vaste del mondo.

Il monastero di San Lorenzo de El Escorial. Considerato, a ragione, l'« Ottava Meraviglia del mondo », fu fatto costruire da Filippo II nel secolo XVI.

Parlare del Barocco spagnolo significa parlare, con maggiore o minore giustizia, maggiore o minore proprietà, dello stile churrigueresco. In questa interrelazione di un ordine europeo con lo stile di un architetto, José de Churriguera, anche talvolta in questa confusione, si devono segnalare alcune espressioni barocche di rilievo come quelle della Plaza Mayor di Salamanca, e dell'Obradeiro di Santiago de Compostela, opera, quest'ultima, di Novoa.

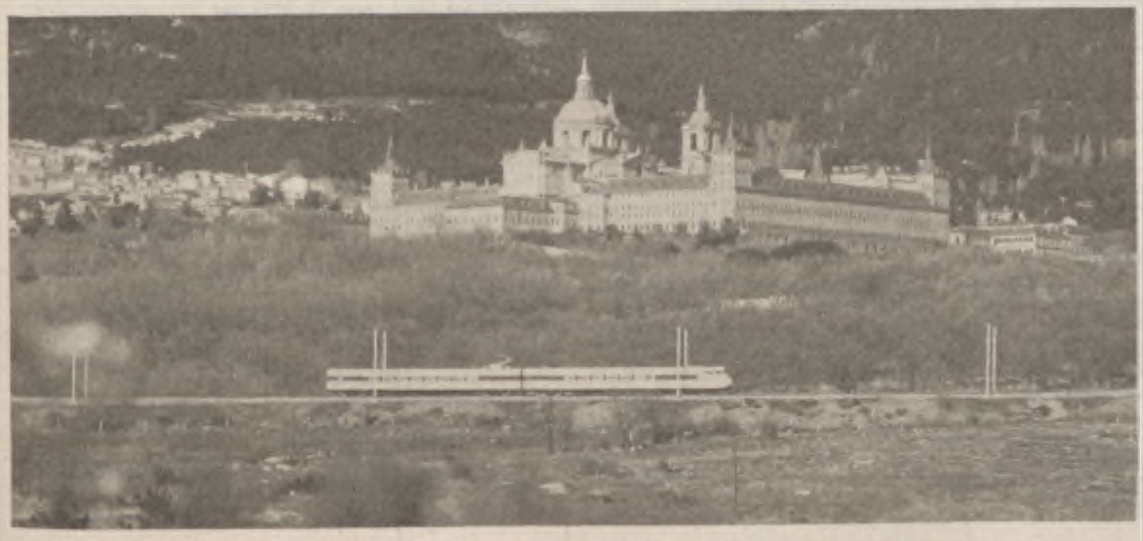
E' però impossibile tentare un inventario di esempi artistici che fanno parte dell'area religiosa.

Santillana, Sos, Albarracín

Da un punto di vista storiografico, è perdonabile assumere, a questo punto, la prospettiva della cronaca. Quanto viene dopo — e viene molto dopo — il patrimonio artistico spagnolo concentrato nel lungo periodo ripercorso, ci è troppo vicino, anche se la vicinanza non impedisce di valutare in tutta la loro grandezza le varie realizzazioni. Sorvolando sul tardo neoclassicismo, occorre sottolineare, a cavallo dei secoli XIX e XX, l'"art nouveau", il modernismo, con l'incomparabile personalità di Gaudì e la sua Sagrada Familia, di Barcellona.

La brevità imposta dalle esigenze di stampa fa sì che non si possa meditare sulla natura e sui particolari di un patrimonio artistico che, sin dall'inizio, abbiamo detto, è notevole per la "quantità" oltre che per la "qualità". Mi sono assunto il rischio della superficialità che comporta questa sommaria, semplice raccolta di indicazioni orientative, perché spinto dal desiderio di dare una cronologia lineare. Ma, concesse queste attenuanti, e nonostante esse, lo schema resta ancora incompleto. E occorre estenderlo verso nuovi luoghi e nuove aree culturali il cui elenco, noto a sazietà in alcuni casi, non tanto in altri, è assolutamente necessario.

E all'interno di questo frettoloso itinerario artistico attraverso la Spagna, vogliamo ricordare l'esistenza in diverse città e paesi di complessi di opere legate tra loro dalla storia e dall'arte. Esempi da tenere da conto per viaggiatori e curiosi: Santillana del Mare, in Santander; Sos del Rey Católico, Uncastillo e Daroca, in Saragozza; Albarracín, in Teruel; i quartieri antichi di Cáceres e di Cuenca; Pedraza, in Segovia; Arcos de la Frontera, in Cadice... Tanti e tanti luoghi, in cui una molteplicità di stili artistici ha impregnato gli edifici, le strade, gli orizzonti. Luoghi che si meritano di conseguenza il legittimo titolo di complessi monumentali.



* *Sul Cammino di Santiago, o "Ruta Jacobea", v. il terzo fascicolo di "Mare nostrum", aprile 1979*

VOCI DELLA ROTAIA

Giorgio de Chirico: la logica dell'enigma

di Tiziana Gazzini

Un autoritratto di de Chirico. A destra, « Gioie ed enigmi di un'ora strana » (1913).

CON LA scomparsa di Giorgio de Chirico, uno dei massimi pittori del '900, avvenuta nel novembre scorso, si è imposta una riconsiderazione della sua produzione artistica e del posto che essa occupa nella storia dell'arte.

Oggi, ad alcuni mesi di distanza, questo dibattito ancora continua. Da un lato, assume l'aspetto tipico dei dibattiti culturali e si concretizza in scambi di opinioni tra gli « addetti ai lavori » attraverso la stampa specializzata e non, dall'altro, questo interesse per de Chirico si è manifestato anche attraverso la realizzazione di un'importante mostra dedicata a « La pittura metafisica ». Mostra che è attualmente in corso a Venezia, nella sede dell'Istituto Grassi.

In realtà di grandi mostre dedicate all'artista si era già parlato in occasione dei suoi novant'anni, ma la morte, giunta pochi mesi dopo, ha trasformato le iniziative che dovevano celebrare il maestro, e che in qualche modo dovevano far dimenticare un certo disinteresse e un atteggiamento spesso di sufficienza assunto dalla critica italiana nei suoi confronti, in omaggi alla memoria. Anche in questo caso, comunque, la morte dell'artista conferma l'immortalità dell'arte. La pittura di Giorgio de Chirico è oggi viva più che mai e continua a suscitare nuove interpretazioni e nuove letture della grande avventura metafisica.

Una vita d'arte

Un'avventura che è impossibile separare dalla vita di de Chirico, tanto che si può dire che la pittura metafisica nasce con de Chirico nel 1888 a Volo, in Grecia. Egli ha dichiarato, infatti, di aver cominciato a fare soggetti metafisici fin da quando iniziò a dipingere. E a dipingere incominciò in Grecia, fin dai primi anni di vita. A ispirarlo, già da quei primi tentativi (sebbene egli abbia sempre rifiutato l'idea di ispirazione, credendo solo nella tecnica e nel mestiere), la Grecia classica con il suo patrimonio di miti e suggestioni. E poi la bellezza della Grecia, la sua affascinante natura. Come lui stesso dice: « Certamente tutti gli spettacoli straordinariamente belli che io vidi in Grecia durante la mia infanzia — mai ne vidi così belli fino a oggi — mi impressionarono profondamente e restarono saldamente impressi nella mia anima e nel mio spirito ».

Quindi, all'origine di de Chirico uomo e pittore una Grecia che racconta di archetipi della nostra civiltà, una Grecia di simboli e segni che sarà poi facile incontrare in molti dei suoi quadri metafisici. Ma nei suoi quadri metafisici, alle tracce di una Grecia mitica e onirica, si accompagna spesso la presenza del treno. Un accostamento che rimanda al motivo della nascita greca del pittore italiano. I suoi genitori, infatti, si trovavano a Volo poiché il padre, ingegnere, faceva parte di una Società incaricata di costruire una rete ferroviaria. All'origine del de Chirico pittore, quindi, anche il treno, l'immagine visiva che del treno può serbare un bambino: un mostro-giocattolo che sbuffando corre davanti ai suoi occhi meravigliati.

Quando il padre morì, de Chirico, che aveva sedici anni, si trasferì in Italia con la madre e il fratello Andrea (che con il nome di Alberto Savinio diventerà anche lui artista dai multiformi aspetti: pittore, scrittore, musicista), ma poi si stabilirono a Monaco, dove il giovane de Chirico avrebbe proseguito i suoi studi presso la locale Accademia di Belle Arti, considerata allora tra le migliori. Qui incomincia a stratificarsi la sua cultura, non solo pittorica (a Monaco egli legge soprattutto Schopenauer, Nietzsche, Weininger e del loro pensiero, imbevuto di riferimenti mitici e di irrazionalismo, subirà una forte influenza). L'interesse di de Chirico, però, non si concentra sulle avanguardie nascenti, ma sui romantici Böcklin, Friedrich, Klinger. Un filone romantico-simbolista, al quale si sommerà nel periodo successivo un attento studio dei pittori rinascimentali.

Così, con questa scelta originaria, si inaugura quella che sarà una delle costanti dell'arte dechirichiana e uno dei temi preferiti dalle dispute critiche che la riguardano: un rapporto mai chiarito e spesso contrastato con le avanguardie.

Dopo Monaco, l'Italia: Firenze (tra il 1910 e il 1911) e Torino che lo affascinerà con la malinconia misteriosa dei chiari pomeriggi autunnali: una malinconia che ritroviamo intatta nelle famose "Piazze d'Italia". Tappa successiva, Parigi. Con la madre e col fratello, che lo aveva preceduto, vi si stabilirà fino al 1915. Un periodo di lavoro intensissimo e ricco di incontri. Dipingerà i suoi più famosi quadri metafisici e conoscerà, tra gli altri, Valery e Apollinaire, al quale si devono molti titoli delle sue opere. E sarà proprio Apollinaire a consigliargli di partecipare al Salon d'Automne, dove egli esporrà un "Autoritratto", una "Piazza d'Italia" ispirata alla Piazza Santa Croce di Firenze, e una tela intitolata "L'enigma dell'oracolo". Arrivarono i primi successi e i primi apprezzamenti della critica. Al Salon d'Automne, inoltre, egli vendette il suo primo quadro. « Contrariamente a quanto mi è sempre capitato in Italia — ha scritto de Chirico, forse con qualche amarezza, nelle sue "Memorie" — i miei quadri sono sempre stati esposti bene a Parigi, in ogni occasione, anche in mostre collettive o ufficiali". Ma, come si sa, nessuno è profeta nella propria patria.

La vera svolta per de Chirico venne poi, con l'interesse di un giovane mercante d'arte, amico di

La parola a de Chirico

La vera pittura. E' una questione di intelligenza speciale, ci vuole un' intelligenza speciale per capire la vera pittura e per farla.

Picasso. Lo considero un buon pittore, ma non come qualità di pittura. Lo considero un buon pittore come spirito.

La metafisica. Ciò chè sta al di là della fisica, al di là del nostro campo visivo e della nostra conoscenza comune. Ma nei miei quadri metafisici gli oggetti si vedono, sono riconoscibili. I miei quadri sono metafisici per la composizione, l'atmosfera, la disposizione degli oggetti e il rapporto che c'è tra di essi. E' una pittura che non si può spiegare. E' un' intuizione che mi è venuta a un certo momento.

La psicoanalisi. Io non ho mai creduto alle fandonie della psicoanalisi.

Le copie. Una buona copia può essere a sua volta un'opera d'arte. Se è fatta bene, è un'opera d'arte, non c'è dubbio.

L'arte moderna. Io non ho alcuna stima dell'arte moderna. L'arte moderna è una perversione dell'arte. Io amo la vera pittura, la pittura degli antichi.

Apollinaire, Paul Guillaume, che comprò alcune sue tele ripromettendosi di acquistare in seguito tutta la sua produzione. E Guillaume sarebbe divenuto uno dei più importanti mercanti di Parigi. Si aprivano così al giovane pittore le vie del successo di critica e di mercato. Ma venne il 1914 portando con sé la guerra. E la guerra significò l'interruzione di ogni fermento pittorico e l'impossibilità di continuare, nelle medesime favorevoli condizioni, il lavoro intrapreso.

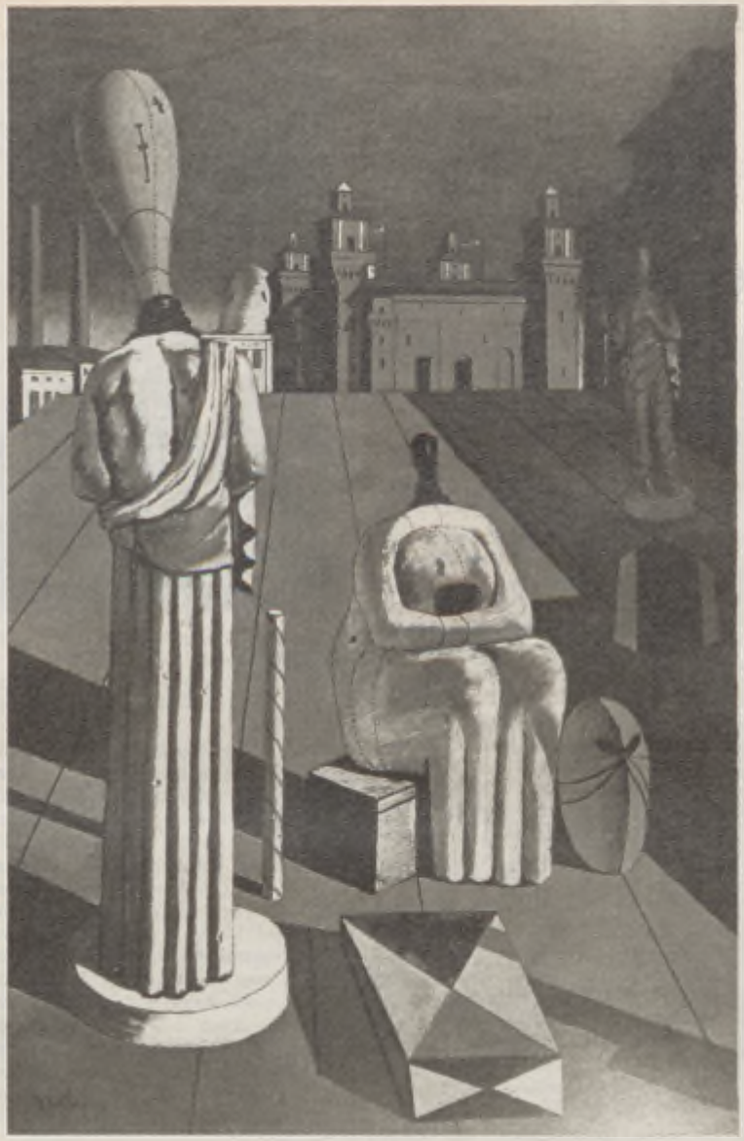
Con il 1915 anche l'Italia entrò in guerra e de Chirico, col fratello Savinio, lasciò Parigi per presentarsi alle autorità italiane. Le privazioni della vita militare lo fecero ammalare gravemente, cosicché fu poi assegnato al servizio ausiliario presso Ferrara, dove conobbe Carrà e De Pisis. E' l'epoca della teorizzazione vera e propria della pittura metafisica, ma de Chirico si dichiarò in seguito suo ideatore fin dal tempo di Parigi.

Senza dubbio, già i quadri di quegli anni parigini come "L'enigma dell'ora" e "La grande torre", sono organizzati sulla base di strutture architettoniche vuote, fondali scenici inabitabili, suggestioni prospettiche che sanno di letterario e che nulla concedono all'emozione. Già in quelle tele infatti è evidente una delle caratteristiche fondamentali della pittura metafisica di de Chirico: la sua allucinata chiarezza, il suo delirante rigore. Se filosoficamente esse rimandano a Nietzsche, bisogna dire che di Nietzsche colgono soprattutto il singolare abbinamento di logica e follia.

Finita la guerra, de Chirico andò a vivere con la madre la quale risiedeva a Roma e dove egli collaborò con il fratello Savinio e con Carrà alla rivista "Valori Plastici" e a "La Ronda". Poi, l'insuccesso di una sua "personale" di tele a soggetto metafisico lo convinse ancora una volta a raggiungere Parigi. Qui, come sempre, la sua pittura destò grande interesse. In quel periodo Jean Cocteau gli dedicò addirittura un libro, "Il mistero laico", che Giorgio de Chirico illustrò. Vennero poi le scenografie per il balletto di Diaghilev, alle quali seguirono altre per l'Opéra di Parigi e il Covent Garden di Londra.

Intanto il crack della borsa di New York non tardò a farsi sentire anche a Parigi. de Chirico tornò allora in Italia, ma il soggiorno fu breve e anche questa volta insoddisfacente. Di nuovo, quindi, a Parigi per continuare a studiare nuove tecniche e nuove soluzioni pittoriche.

Poi ci fu il salto dell'Oceano e la conquista dell'America. La mostra che allestì a New York nel 1936 ebbe grande successo e gli fornì quella sicurezza economica che gli permise di ritornare a Parigi, ormai patria di elezione della sua pittura.



« Le muse inquietanti »: il manichino mette in scena il mito

Questo momento favorevole continuò fino allo scoppio della seconda guerra mondiale che lo riportò in Italia, dove visse quei tristi anni tra Milano, Roma e Firenze. Intanto de Chirico metteva a punto una nuova tecnica pittorica che lo soddisfaceva in modo più completo. Il periodo metafisico ormai era lasciato alle spalle, e lo studio dei grandi maestri del rinascimento e del barocco, pieni di forme e colori, combinandosi col gusto, ancora tutto metafisico, della citazione e della rivisitazione del passato, gli aprì nuove possibilità di espressione.

L'ultimo periodo della sua vita fu poi segnato da aspre polemiche riguardanti i molti falsi che circolavano sul mercato dell'arte di sue opere più o meno famose. D'altro canto, la sua stessa mania di rifare soggetti dipinti in passato indubbiamente facilitava questo tipo di operazione. Ma poteva anche accadere che un gallerista in possesso di un de Chirico originale si vedesse apparire il maestro che protestava con violenza perché quell'opera egli non la riconosceva più come sua.

Al di là di tutto, quindi, al di là anche della sua stessa pittura, troviamo il personaggio de Chirico con le sue antipatie, le sue scomuniche senza appelli di artisti, di movimenti pittorici e culturali. Un uomo che affascinava — come è stato scritto — per il suo aspetto scostante, per i suoi modi odiosi. « Una faccia di rara potenza plastica, improntata a un disgusto profondo, una espressione da catastrofe; un profilo da uccello rapace, fra il corvo e l'aquila ». Così lo descrive Costanzo Costantini che ha recentemente pubblicato un libro su di lui.

Il linguaggio della metafisica

I quadri metafisici di de Chirico descrivono sogni (o visioni, come lui stesso preferiva definirli), descrivono sogni narrati, mediati, cioè, dal filtro della coscienza e della ragione. Sogni (l'arte, dice de Chirico, si approssima allo stato di sogno e allo stato mentale dei bambini) la cui logica segreta viene scoperta, enigmi che, nel momento in cui vengono rappresentati, trovano il loro svelamento.

E' questa la logica dell'enigma che mette in ballo nelle tele dechirichiane quel processo di straniamento e di spossessamento degli elementi linguistici della pittura tradizionale tipico della corrente metafisica e che sarà ulteriormente elaborato e divulgato dal surrealismo. Questo particolarissimo linguaggio si basa sull'inedito assortimento degli elementi che fanno delle cose più banali i simboli di un mondo interiore alla scoperta di sé stesso. E cosa di più banale nella sua scarna essenzialità dell'edificio - città senza entrate e senza uscite che appare di frequente nella produzione di de Chirico? Un edificio-città, inabitabile e immotivato che ci riporta ai racconti di un altro visionario: Jorge Luis Borges.

Ma quello che ancora di più colpisce nei quadri metafisici di de Chirico è la centralità che in essi assumono proprio gli elementi assenti. Sembra quasi che in essi sia addirittura più importante ciò che nella tela viene nascosto, ciò a cui si allude soltanto, che non quello che la tela esibisce. Ci riferiamo, ad esempio, alle ombre inquietanti che spesso vi appaiono. Ombre inquietanti e inquiete che provengono non si sa da quali monumenti, o persone, o strani oggetti, che è facile immaginare pronti all'agguato dietro il colorato fondale di qualche improbabile architettura.

Anche i treni che de Chirico dissemina nei suoi quadri metafisici sono spesso celati da mura di mattoni erette quasi per mantenere intatto il mistero infantile del metallico mostro che l'adulta ragione ricondurrebbe subito alla sua innocua natura di mezzo di trasporto. La città, il treno, la stazione, tutti temi che *fanno* la pittura metafisica. Scrive de Chirico nel 1919: « Nella costruzione della città, nella forma architetturale delle case, delle piazze, dei giardini e dei paesaggi pubblici, dei porti, delle stazioni ferroviarie, ecc., stanno le prime fondamenta di una grande estetica metafisica ».

Unico possibile abitante di questi metafisici scenari urbani, il manichino. Celebri quelli de "Le Muse inquietanti" e di "Ettore e Andromaca" o quelli delle diverse versioni de "Il grande metafisico". L'idea del manichino, afferma de Chirico, gli venne da un dramma del fratello Savinio "Chants de la mi mort" (1914) in cui agiva "L'uomo senza volto". Costruzione emblematica dell'uomo - macchina contemporaneo con la sua caratteristica assenza di una specifica identità. Ma è proprio quest'assenza che gli può consentire di assumere tutte le identità possibili (Ettore o Andromaca, Metafisico o Musa).

Città reali-irreali, quelle di de Chirico, disseminate di immobili ombre, popolate da legnosi uomini senza volto, città dove è facile perdersi, dove è impossibile ritrovarsi, città dove, forse, ci si può aggirare solo in sogno.

Alberto Savinio: il paradosso del treno

di Piero Spila

LA NASCITA e l'infanzia vissuta in Grecia significarono molto nella formazione umana e culturale di Giorgio de Chirico e del fratello minore, Alberto Savinio, ma non solo perché è lì che affondano le radici più antiche del Mito e della Classicità, ma perché è in quel paese e in quegli anni che si svolse in tutta la sua emblematicità un contrasto di fondo tra passato e presente, tra la nostalgia dell'antico e le ragioni del progresso, che comunque non potevano essere ostacolate.

La Grecia è un paese — dichiarò una volta Savinio, ricordando gli anni dell'infanzia — che è quasi la « caricatura dell'Europa », un paese dove i templi classici dell'antica civiltà convivono, come relitti di un mondo scomparso, con la realtà di un presente anonimo sospeso fra oriente e occidente, e dove già si affaccia e sta per irrompere la locomotiva a vapore, con tutto quello che ciò significa. Ecco, la locomotiva a vapore in un paesaggio pieno di templi e di maestose rovine, sotto cieli limpidi e davanti a mari azzurrissimi solcati da misteriose triremi. Questa contraddizione estetica e storica de Chirico e Savinio la vissero in prima persona, essendo figli dell'Ing. Evaristo de Chirico che stava progettando e costruendo la prima ferrovia della Tessaglia. E saranno il treno e la ferrovia motivi ricorrenti nella loro arte, una fonte costante di ispirazione. Con una differenza, che in de Chirico il treno è spesso solo un segno, un'immagine che serve a chiudere un discorso pittorico altrimenti incompleto: la staticità e la geometria di molti suoi quadri vengono spesso contraddette dall'irruzione di un elemento dinamico, come un treno a vapore che passa sullo sfondo; mentre in Savinio il treno e il suo mondo sono un fatto letterario, un'apertura auto-biografica di grande suggestione. In più, il treno permette a Savinio l'invenzione fantastica e l'uso provocatorio del paradosso. E questo indulgere al gioco e al *divertissement* corrisponde anche alla sua filosofia esistenziale e culturale. Secondo Savinio, infatti, una società diventa matura quando si libera dalla necessità per passare al gioco (come si vede siamo in anticipo di decenni su Marcuse). Ed ecco allora che Savinio — pittore, musicista, letterato, scenografo — inventa « giochi » a ripetizione, crea parole e aggettivi inediti per i suoi articoli e racconti, figure sconosciute per i suoi quadri. Bambole, cavalli, macchine strane, e cosa c'era di meglio, di più giocoso e fantasioso che la ferrovia, il treno, la fuga dei binari, le stazioni di ferro e le arcate piene di fumo?

Le stazioni di Parigi

La sera del 25 febbraio 1910, quando Alberto Savinio giunse a Parigi per la prima volta scendendo dal vagone tedesco di terza classe che lo aveva portato da Monaco capitale della Baviera nella Ville Lumière, segnava un momento particolarmente importante della sua vita. Quella sera Savinio compiva esattamente diciotto anni e sei mesi, e quella data magica in cui termina l'adolescenza e si entra nel regno della maturità coincideva per lui con l'inizio di un'altra grande avventura: l'incontro con Parigi e la Francia, la scoperta dell'arte, le prime affermazioni, il successo. Ebbene di quella sera, di quei momenti, Savinio ricordò sempre soprattutto la grande impressione che ebbe della Gare de l'Est, e di questo incontro fondamentale e così pieno di presagi scrisse e parlò più volte nel corso della vita. Ed è un fatto, a suo modo, significativo. Ci sono uomini per cui le stazioni ferroviarie sono tutte uguali, dei luoghi pieni di gente, di movimento e rumore, dove si va per prendere il treno o per ricevere o salutare qualche persona cara; per altri, invece, ogni stazione è diversa, ognuna ha un colore proprio, un'atmosfera e una luce inconfondibili che la fanno unica e inimitabile, anzi secondo costoro la prima impressione che si riceve da essa corrisponde anche al carattere della città a cui appartiene. Savinio, evidentemente, fa parte di un'altra categoria di uomini. Per lui la stazione, anzi nel caso di Parigi le stazioni, non assomigliano semplicemente alla città ma costituiscono, all'interno di essa, altrettante città con storia e caratteristiche proprie, della città sono il riflesso e la contraddizione, in esse vi si svolgono gli eventi più importanti a livello individuale e collettivo, e di questi conservano (a saper guardare) le tracce e i segni più inconfondibili.

Alle stazioni di Parigi Savinio dedicò molte pagine dei suoi libri, tutte caratterizzate da uno strano impasto di poesia e immaginazione, riferimenti storici e scarti surrealisti. Nella Gare de l'Est Savinio vede il leone che veglia sulla *morne plaine* di Waterloo, gli armigeri della Ronda notturna che si specchiano nelle acque dei *polders*, le praterie della Danimarca che forniscono il latte e il burro per il buonappetito degli inglesi, i club di

Alberto Savinio in un ritratto opera del fratello Giorgio de Chirico

Norvegia nei quali uomini e donne perfettamente nudi gli uni e le altre conversano con calma e decoro di psicoanalisi e di surrealismo, e così via.

E la Gare Saint-Lazare? A Savinio ricorda soprattutto « la traversata della Manica annaffiata con due ore di vomito, il vento dell'oceano e le maree lunghe quattordici chilometri, i transatlantici illuminati come opifici e il risveglio, una mattina, in vista dei grattacieli di Nova York ». E la Gare Montparnasse è la Normandia, la Bretagna e i primi quadri metafisici di de Chirico, per i quali Pablo Picasso parlò dell'autore come del « peintre des gares ». E la Gare d'Orleans ricorda a Savinio le corride, mentre la Gare de Lyon ricorda i conti in banca e gli ozii consumati all'ombra delle palme.

Ma la stazione che più inquieta e affascina Savinio è la Gare de l'Est. Per lui, e per gli uomini della sua generazione, quella stazione ha un significato meno turistico, meno giocondo: significa la guerra. Essa è forse la meno vistosa delle stazioni di Parigi, la più dimessa ma anche la più tragica. Quando la campana del pericolo torna a rintoccare sulla Francia — ha scritto Savinio ricordando la guerra del 1870 e alla vigilia di quella del 1914 — la Gare de l'Est si apre come una bocca ferrigna e di questa madre ormai esausta ingoia i figli, li digerisce nel suo « intestino di ferro » e li espelle laggiù, a bordo dei convogli militari, sulla frontiera di levante.

Spesso la metafora del treno viene usata da Savinio anche in altri contesti, ad esempio nella critica letteraria. In un suo libro su Maupassant (« Maupassant e l'Altro) egli ripercorre tutta l'opera dello scrittore francese secondo un'ottica totalmente ferroviaria. Ad esempio i celebri racconti di Maupassant avrebbero uno spirito essenzialmente « ferroviario ». Essi dapprima partono faticosamente, stentano a mettersi in moto e quasi si sente ansimare il vapore e lo sforzo delle bielle. Poi finalmente prendono l'avvio e allora, nel loro ritmo spedito, non hanno altra fretta se non di arrivare alla fine della corsa. Arrivare: ecco l'unico scopo dei racconti di Maupassant. E quale altra ragione può avere la corsa di un treno, annota Savinio. E continua: avete notato che in quei racconti ci si sta un po' a disagio proprio come se si stesse in uno scompartimento ferroviario della sua epoca? Avete notato che quei racconti danno la stessa impressione di « chiuso », di non « poter scendere » di un treno in corsa? e avete notato, continua ancora Savinio, come usciti da un racconto di Maupassant ci si sente grassi di fumo e con il bisogno di lavarsi la faccia?

E questo tipo di critica « letterario-ferroviaria » non è certamente episodica. Una volta, infatti, Savinio invitò con molta serietà i critici a non perdere troppo tempo in problemi di forma e contenuto, e a dedicarsi invece a ricerche meno sciocche, come ad esempio stabilire l'analogia tra il ritmo dell'opera letteraria e il ritmo del mezzo di trasporto che più le assomiglia. E le esemplificazioni non mancano, l'Iliade si muoverebbe con l'andatura del carro, l'Odissea con l'andatura della nave a vela, l'Orlando Furioso con l'andatura del cavallo. Ed è certo però, aggiunge con malcelato rammarico Savinio, che queste grandi opere letterarie si muoverebbero con ben altro passo se fossero state scritte al tempo della trazione a vapore.

E' evidente in tutto questo indulgere al gioco e alla funzione liberatrice e provocatoria dell'immaginazione, l'influenza del surrealismo in Savinio. Un surrealismo tanto meno « metafisico » di quello di de Chirico, ma tanto più fantasioso, multiforme e anche più colto, che ha costituito per l'arte italiana, oscillante tra i ricordi del Novecento fascista e le prime avvisaglie del realismo socialista, una delle più autentiche aperture di impegno intellettuale e ricerca fantastica.

Ad Olimpia in treno

E al treno Savinio ritornerà più volte anche da anziano, quando la sua pittura si fa più dura e i suoi personaggi assomigliano sempre più a mostri inquietanti e angosciosi. In una delle ultime interviste rilasciate prima di morire, Savinio parlò a lungo della sua infanzia in Grecia, e di quegli anni mitici ricordò un episodio, forse il più lontano che affiorava dalla memoria. Egli aveva cinque anni e con il padre andò in treno fino ad Olimpia per assistere alla prima edizione moderna dei Giochi olimpici, che riprendevano nel 1896, dopo secoli di interruzione.

Così, in questo indissolubile intreccio di fantasia e memoria, di poesia e ragione, ritornando al treno e guardando ad esso come a un mito dell'infanzia e come a un sogno della maturità, si accommiatò dal mondo un artista che solo in pochi seppero apprezzare in vita e che forse in troppi, oggi, credono di capire.

LA FERROVIA DEL HEDJAZ / 2

Sulla pista di Allah

DOPO che i capitali necessari alla costruzione erano stati reperiti nei modi fantasiosi che abbiamo visto nella puntata precedente, la direzione degli studi e poi dei lavori fu affidata ad un alto dignitario dell'impresa, il Maresciallo Kiazim Pascià. I servizi tecnici erano posti sotto la guida di un ingegnere tedesco, Meissner e organizzati in vari dipartimenti: quello militare incaricato della costruzione del tracciato, era comandato da un colonnello. Il dipartimento marittimo, con il deposito dei materiali ad Haifa fu posto sotto il comando di un vice-ammiraglio.

Meissner aveva due vice, l'uno turco, Mouktar Bey, l'altro francese Schroeder. Una quarantina di ingegneri di sezione dirigevano i seimila soldati dell'armata imperiale ottomana. Gli ingegneri, in principio quasi tutti europei, furono progressivamente rimpiazzati da tecnici turchi. Poiché le previsioni di traffico non indicavano cifre rilevanti e soprattutto giudicandosi razionale raccordare la nuova linea alla già esistente da Damasco a Beyrouth, si decise di adottare, ancora in questa occasione, lo scartamento di m. 1,05.

La scelta del tracciato fu condizionata dalla necessità di seguire i pochi punti d'acqua esistenti in quel territorio; certamente se ne cercarono di nuovi, ma i risultati della ricerca confermarono che la via seguita dalle carovane e, prima ancora, dagli eserciti romani erano sicuramente le uniche possibili.

Anche motivazioni religiose influenzarono la scelta del tracciato: partendo da Damasco la linea infatti avrebbe dovuto toccare Cadem, luogo in cui Maometto aveva ricevuto da Allah la rivelazione della sua missione. Per soddisfare questa necessità si doveva costruire per circa un centinaio di km tra Damasco e Deraa una nuova strada ferrata parallela alla vecchia via di Hauran, solamente a una dozzina di km a est di quest'ultima la cui concessionaria, la compagnia francese DHP, sollevò fiere proteste che si placarono solo nel 1922 quando la Turchia sconfitta nella prima guerra mondiale fu costretta a pagare i danni denunciati.

Passata Deraa, la linea doveva traversare, da nord a sud la pianura transgiordana senza incontrare particolari difficoltà, eccetto tra El Hasa e Mann, dove si passa da 822 m a 1074 metri di altitudine.

Dopo un primo punto culminante a Ak Hedjaz a 514 km da Damasco, si raggiungevano le montagne del Hedjaz presso Mustahka (km 743 altitudine 970 m). Ma la ferrovia doveva seguire la linea che congiungeva le rare oasi secondo una direzione nord ovest, sud est.

Si doveva sorpassare quindi una nuova cresta presso Dar el Hamira (km 833) a 1200 m di altezza. Scendendo fino a 345 m di quota, al km 1120, la linea sarebbe arrivata a Medina (km 1310) a 617 m di altezza.

I progetti avevano stabilito il tracciato sino al raggiungimento della Mecca la città santa dell'Islam ai piedi del monte Arafat.

Per quanto riguarda le spese per l'acquisizione dei terreni su cui doveva essere costruita la linea, queste furono pressoché irrilevanti. Nelle sezioni abitate la popolazione mussulmana offriva con devozione le terre necessarie, quanto al deserto del Hedjaz, esso era praticamente terra di nessuno, anche se i nomadi beduini vedevano di cattivo occhio la costruzione della ferrovia.

Questa, prevedevano facilmente, gli avrebbe fatto perdere i notevoli profitti che essi ricavavano dai pedaggi alle carovane in pellegrinaggio e dall'affitto dei cammelli ai pellegrini più ricchi.

Il primo colpo di piccone per l'apertura dei lavori fu dato a Damasco nel settembre del 1901, ma l'avanzata dei cantieri fu di una lentezza esasperante. La dirigenza cosmopolita (quarantatré ingegneri di sette nazionalità differenti: 17 turchi, 12 tedeschi, 5 francesi, 5 italiani, 2 australiani, 1 belga e 1 greco) non favoriva certo la coordinazione dei lavori.

I seimila soldati dell'armata ottomana incaricati dei lavori per le infrastrutture mancavano di esperienza e cominciarono a mostrare un certo zelo solamente quando la Direzione riuscì ad ottenere per loro degli incentivi monetari.

L'impiego di questa mano d'opera militare risultò comunque veramente economica quando si riuscì ad ottenere un rendimento giornaliero di 2 km di linea completata, la stessa media al km fu valutata in circa 40.000 franchi, ciò che rappresentava

Operai turchi impegnati nella costruzione della linea del Hedjaz

Lawrence d'Arabia

L'APPELLATIVO che immediatamente si associa al nome di Lawrence d'Arabia è quello di « eroe leggendario », infatti sono celebri e oramai quasi mitiche le gesta che questo "uomo inglese" compì durante la prima guerra mondiale al servizio del governo britannico. Ma mito e leggenda nascono sempre dalla storia. Ed ecco la sua storia.

Nacque nel Galles, in Inghilterra il 15 agosto 1888, secondo di cinque figli. Fu educato a Oxford al Jesus college, dimostrando precocemente un intenso interesse per gli studi storici tanto che nel 1910 vinse un primo premio bandito dalla cattedra di Storia Moderna del suo college. Stimolato da questo successo compì un viaggio in Siria per conoscere e approfondire l'uso della lingua araba e i costumi di quel popolo. Questo precedente, nella sua formazione culturale, permise che il Museo Britannico gli assegnasse una borsa di studio per seguire gli scavi che D.G. Hogart compiva sulle rive dell'Eufrate a Jerablus. Nel 1914, pagato dal fondo britannico per la Palestina esplorò la Siria e la Mesopotamia per conto dell'ufficio di guerra del governo britannico, retto dal colonnello Newcombe. Durante questi anni la sua personalità si delineò con precise e riconosciute caratteristiche: un leader con capacità di studioso e letterato. Allo scoppio della prima guerra mondiale fu arruolato nella sezione di ricerche geografiche del Ministero della guerra. Successivamente con l'avvento della Germania nella alleanza delle Potenze Centrali, fu mandato da Lord Kitchener in Egitto, addetto ai servizi segreti; con questo ruolo, nel 1916, agì nel movimento per la costituzione del Comitato arabo.

A causa della maturazione degli eventi, comprendendo che, se non si fosse operata una più profonda ed esplicita intesa tra il governo britannico e gli arabi il movimento arabo avrebbe perso ogni possibilità di sopravvivenza, egli decise di dimettersi e si recò a Jidda, all'ordine del Foreign Office. Lì ebbe modo di contattare Feisal, emiro arabo, a cui la comunità riconosceva il ruolo carismatico di capo. Con Feisal, Lawrence organizzò piani di guerriglia che prevedevano il progressivo isolamento di Medina, base turca, tagliando successivamente le comunicazioni ferroviarie del Hedjaz tra la città e i territori siriani.

La base operativa fu posta a Wejh, truppe di appoggio furono stanziate a Wadi Ais, agli ordini dell'emiro Abdullah e Lawrence si spinse nell'interno per preparare i territori alla rivolta contro i turchi. Si spinse fin dietro le linee nemiche a Ba'albeck e nel viaggio di ritorno aggregò alla sua iniziativa un gruppo di Huweitat (predoni del deserto) agli ordini di Auda Habu Tawy; con queste forze si scontrò a Mann con i turchi; successivamente con uno sforzo incredibile conquistò Aqaba, occupandola per conto di Feisal nel 1917.

Aqaba divenne la base per le operazioni successive tra le quali la battaglia di Wadi-el-Hasa, durante la quale i turchi subirono la più dura e sanguinosa sconfitta mai sopportata. Questa azione di guerra valse a Lawrence un bando di cattura con promessa di grossa ricompensa, emesso dai turchi, che identificavano Lawrence come "El-Orence, distruttore di ferrovie".

Chiamato alla "conferenza della pace" che concluse le tormentate vicende della guerra, Lawrence fu uno dei personaggi che, con Feisal, dominarono il clima diplomatico per tutta la primavera del 1919. Ma gli alleati decisero comportamenti verso gli arabi che delusero profondamente le aspettative di Lawrence, motivandolo ad allontanarsi dai lavori della conferenza; si ritirò a vita privata e scrisse in forma di saggio-romanzo le sue avventure. I "Sette pilastri della saggezza" apparve nel 1926 e in esso Lawrence non si limitò a raccontare gli avvenimenti ma espresse il suo personale punto di vista di letterato e scrutatore di anime, dando prova di capacità e di intuito psicologico.

Lawrence, condusse via via una vita sempre meno pubblica, nonostante i ripetuti incarichi che in quegli anni gli vennero affidati, quali quello che ebbe, nel 1921, da Churchill all'ufficio coloniale come Consigliere per gli Affari Arabi, incarico mediante il quale egli poté largamente influire sulla elezione di Feisal come re dell'Iraq.

La sua chiusura in un mondo sempre più segreto e nascosto, arrivò al culmine nel 1927, quando con una operazione estremamente significativa, si fece cambiare il suo glorioso nome di Lawrence-"El-Orence, distruttore di treni" in quello più "normale" di Shaw. Lavorò poi come semplice meccanico nell'Air Force. Concluse in maniera paradossalmente simbolica la sua epica vita, morendo a causa di un banale incidente: lo scontro della sua motocicletta con un camion. Era il 1935.

PATRIZIA CIMINI

La ferrovia del Hedjaz

una economia di circa il 75 per cento rispetto all'impiego di mano d'opera civile.

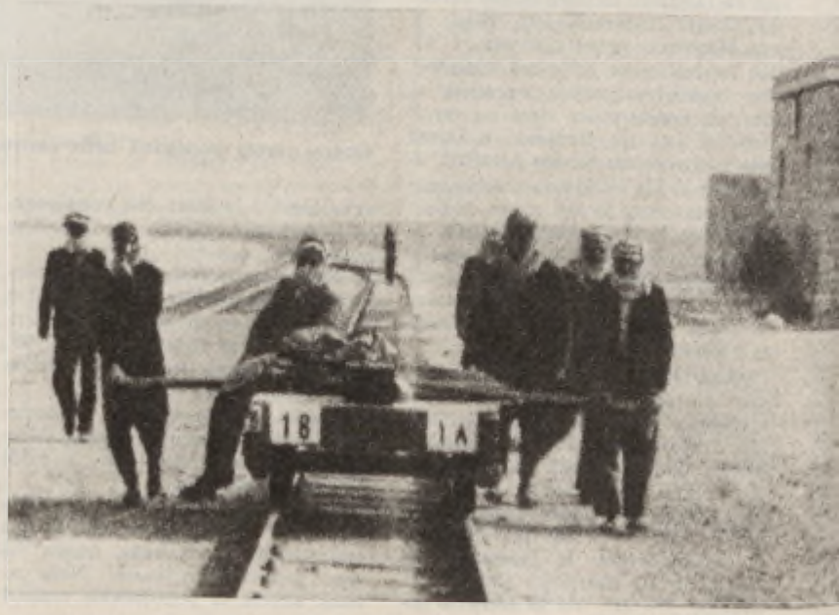
Tuttavia, bisognò che passassero tre anni prima che fossero costruiti i 123 km di linea che separavano Damasco da Deera; il 23 agosto 1904 una prima sezione era aperta al traffico tra Damasco e Amman. Un anno più tardi poiché restavano ancora più di 800 km da costruire per arrivare a Medina il Sultano promulgò un editto che prescriveva l'acceleramento dei lavori per raggiungere il più presto possibile la città santa.

A seguito di questo imperiale impulso, nel settembre del 1905 fu affidata ad un ingegnere francese, Paul Gaudin, l'intera direzione dei lavori. Grazie al polso fermo di questi e grazie anche ad un nuovo programma che lo stesso fece approvare dalla Commissione, la ferrovia del Hedjaz crebbe di 250 km di rotaie nel 1906 (contro i 99 del 1905) e di 300 km nel 1907.

Con questa cadenza, non si tardò a costruire gli ultimi 250 km che separavano da Medina e l'inaugurazione della linea ebbe luogo con eccezionale fasto il 31 agosto 1908. Il sultano Abdul Hamid annunciò in questa occasione che avrebbe lui stesso compiuto il pellegrinaggio in treno, ma l'anno dopo fu deposto dal movimento dei « giovani turchi », prima di aver potuto realizzare il suo voto. La linea non doveva passare oltre Medina: ci si scontrava ogni giorno di più con l'ostilità dei nomadi frustrati dei loro antichi privilegi di carovanieri. D'altra parte i fondi che restavano furono rapidamente dilapidati dai nuovi dirigenti di Istanbul, le guerre balcaniche del 1912-1913 fecero passare in ultima linea le loro preoccupazioni per la ferrovia del Hedjaz. Il suo chilometraggio restò dunque fissato a 1310 km.

Al momento dell'apertura dell'esercizio, il parco rotabili in maggior parte fornito dalla Germania, era costituito da 70 locomotive, 600 carri, 30 vetture viaggiatori di cui una vettura-moschea. Al di là di Maan i soli viaggiatori erano i pellegrini, la stragrande maggioranza di essi preferiva alla vettura i semplici carri merci nei quali si accampavano assieme ad una incredibile massa di bagagli. La durata del viaggio da Damasco a Medina era di 4 giorni e la tariffa praticata era di circa 100 franchi.

C'erano tre partenze alla settimana da Damasco verso Medina. Nel primo anno nei carri scoperti dove si intasavano i pellegrini si ebbero centinaia di casi di insolazione e nelle stazioni presso i depositi di acqua per le locomotive si fu costretti ad impiegare la truppa per evitare l'assalto dei viaggiatori assetati.



In seguito le condizioni di viaggio furono notevolmente migliorate ma alla fine del 1914 il traffico normale fu interrotto. La ferrovia fu in effetti requisita per i movimenti dell'armata ottomana che preparava la sua marcia attraverso il Sinai per poter portare l'attacco nel gennaio 1915 al canale di Suez. Essendo fallita questa operazione strategica le divisioni turche furono costrette a ripiegare verso lo Hedjaz e la Palestina. E' allora che entra in scena Thomas Edward Lawrence, il leggendario « Lawrence d'Arabia ». Per tagliare la ritirata al nemico questo straordinario suddito di Sua maestà britannica organizzò e lanciò all'attacco i beduini del deserto contro le truppe del Sultano e contro la ferrovia che poteva agevolare la loro ritirata.

Rotaie e stazioni, pressocché indifendibili in pieno deserto, costituirono per le pattuglie di Lawrence altrettanti obiettivi da distruggere. E anche se queste incursioni non ebbero il carattere decisivo che il suo protagonista tentò di far credere nelle pagine dei « Sette pilastri della saggezza » tuttavia il loro risultato fu catastrofico per la ferrovia del Hedjaz. Su circa 100 km tra Maran e Medina non c'erano altro, nel 1918, che ferraglie e rovina.

Dopo la fine della guerra, i nomadi del Hedjaz completarono la distruzione. Per alimentare i fuochi dei loro bivacchi essi portarono via una dopo l'altra tutte le traversine di legno, le locomotive e i vagoni abbandonati furono spogliati di ogni pezzo utile, quanto alle rotaie furono trasportate e laboriosamente caricate sulle gobbe dei cammelli, vendute verso le coste del mar Rosso per qualche rial ai mercanti di ferraglie. Quasi 800 km di ferrovia scomparivano, così dalla faccia della terra. Non molti anni dopo le imprese di Lawrence non restava più tra Maran e Medina che una lunga linea dritta attraverso il deserto formata dalla massicciata della vecchia ferrovia quasi tutta ricoperta dalla sabbia. Comoda pista per le carovane che avevano ritrovato la via di un tempo.

ROBERTO FUSCO

A sinistra, il risultato del "raid" di Lawrence d'Arabia sulla ferrovia del Hedjaz, sotto un gruppo di cantonieri "del deserto" lungo la linea

La ferrovia nel Sinkiang

La regione autonoma Sinkiang-Uighur, situata nel nord-ovest e che occupa un sesto della superficie totale della Cina, era priva di un efficiente sistema di collegamenti. Ora si sta costruendo una nuova linea ferroviaria che parte da Turfan e arriva a Korla, coprendo un percorso di 470 chilometri. Essa attraversa una parte dello sterminato Deserto del Gobi, vaste aree di suolo alcalino nonché regioni montuose che la fanno salire fino a 3.000 metri di altitudine.

La nuova strada ferrata permetterà, tra l'altro, di accelerare lo sviluppo dell'economia in quella lontana regione.

ARTURO TRINITO

Nelle foto: una parte della linea già aperta al traffico e la costruzione di un viadotto collegato ad un tunnel

Ricordo di W. Wenger

LA RECENTE, improvvisa scomparsa di William Wenger, già responsabile del settore Informazione e Pubbliche Relazioni delle Ferrovie Federali Svizzere, poi, per molti anni, Direttore del Centro d'Informazione dell'UIC e, tra l'altro, promotore fra i più convinti di una stretta collaborazione fra le riviste ferroviarie europee, lascia un profondo vuoto tra i moltissimi ferrovieri europei che lo conoscevano e ne apprezzavano la eccezionale competenza oltre che le grandi qualità umane.

Da qualche tempo si era ritirato a vita privata ma offriva ancora il suo contributo alla ferrovia, in particolare alla diffusione dell'informazione ferroviaria attraverso un'agenzia da lui stesso creata e che gli aveva meritato nuovi consensi.

Le ferrovie europee, e non solo quelle svizzere, hanno perso con lui un amico. E oltre che un amico, uno dei maggiori artefici dei rinnovati e più intensi rapporti che attualmente esse hanno stabilito con i mass-media (stampa, televisione, cinema).

Uomo al passo coi tempi, Wenger ha contribuito in modo determinante a creare una nuova immagine del treno, che desse a questo "antico" mezzo di trasporto l'impronta di un mezzo adatto alle esigenze di oggi, e in grado di adeguarsi a soddisfare quelle di domani.

Forse questa è l'eredità più viva che l'amico Wenger ci lascia e che noi, che nel campo dell'informazione ferroviaria ci troviamo ad operare, intendiamo coltivare e sviluppare. Un modo per guardare al futuro e per ricordare tangibilmente l'opera di un collega ed amico che non dimenticheremo.

Un uomo da marciapiede

di MARCELLO BUZZOLI

Una significativa immagine di Vincenzo Cardarelli, poeta "da marciapiede"

ALLA metà degli anni Cinquanta, la romana via Veneto (oggi degradata a strada levantina) era ancora bella e signorile. Le mostre delle sigarette estere, le vetrine colme di frutti esotici, le pasticcerie odorose di confetti e di marron-glacé, le gioiellerie rutilanti, i panieri di fiori offerti davanti agli alberghi, le conferivano un tono di contenuta eleganza. Nell'aria c'era una specie di febbre di vivere. Le donne parevano portarne dentro il fuoco tormentoso. Erano donne giovani con i capelli color di viola o biondo chiaro, gli occhi impreziositi dal rimmel.

Nella cerchia degli artisti, degli uomini del cinemtografo, degli intellettuali (veri e presunti) che si davano appuntamento in via Veneto, non mancava Cardarelli. Non mancava, per modo di dire. La sua partecipazione era ridotta ormai alla sola presenza fisica, taciturna e scontrosa. Egli sedeva in una poltroncina d'angolo della libreria Rossetti. Immoto come una statua, indifferente al viavai dei clienti e degli abituali frequentatori. Se qualcuno gli rivolgeva la parola, accettava la conversazione. Ma poteva accadere che desse in escandescenze. La sua ira esplodeva all'improvviso, senza ragioni apparenti, senza spiegazioni. Una sera che urlava come un ossesso e dovettero portarlo via, una piccola folla di sfaccendati si raccolse davanti alla libreria, incuriosita da quel vecchio verbigerante e mal vestito che, strascicando i piedi, si allontanava per via Veneto, sorretto da due giornalisti che erano ospiti fissi della libreria.

Vincenzo Cardarelli, all'anagrafe Nazzareno Caldarelli, era nato il 1° maggio 1887 a Corneto Tarquinia (oggi Tarquinia). Il padre, di origine marchigiana, gestiva il caffè della stazione. Nei primi anni di età, il bambino fu colpito dalla poliomelite che gli menomò la funzionalità del braccio sinistro. Folgorato nel fisico, lo fu anche nell'anima, per l'allontanamento della madre separatasi dal marito. « Crebbi come un esiliato, assaporando con commozione precoci tristezze e indefinibili nostalgie ». Compì soltanto gli studi elementari e poi dovette aiutare il padre, disimpegnando umili servizi, lavando stoviglie e apprestando bevande, in attesa dell'ultimo treno notturno il cui arrivo segnava la chiusura del caffè.

Non ancora ventenne, con sette lire in tasca, emigrò a Roma dove per sopravvivere si adattò ai più vari mestieri. Scrivano nello studio di un avvocato. Impiegato nella segreteria della Federazione metallurgica. La notte leggeva e studiava, Si appassionava ai poeti e ai filosofi. Pascal, Péguy, Baudelaire e i simbolisti erano i suoi autori preferiti, accanto ai trattati del socialismo e agli opuscoli dell'anarchismo umanitario. Alla redazione dell'*Avanti!*, lo accettarono solo come correttore di bozze. Ma riuscì a dare la misura di sé con scritti di critica teatrale che quasi sconcertavano per l'originalità dell'impostazione, spaziando da Ibsen a Di Giacomo, a Dumas figlio.

Nel 1914, ebbe una borsa di studio con la quale si recò a Lugano per perfezionarsi in sociologia ed economia politica. Lo scoppio della prima guerra mondiale lo riportò in patria. Abbandonò allora filosofia e politica per consacrarsi alle lettere. Il primo e fondamentale libro, i *Prologhi*, raccolta di poesie e di prose, fu stampato nel 1916. Nel 1919, insieme con Cecchi, Bacchelli e Baldini, dette vita a *La Ronda*. La rivista uscì saltuariamente, per difficoltà finanziarie, e durò soltanto tre anni. Propugnava il ritorno alla lezione dei classici, il rifiuto dell'irrazionalismo dei futuristi, il rigoroso rispetto dei valori stilistici, il dovere per l'artista di ritirarsi dentro i confini della buona letteratura che, in quanto tale, non può accettare strumentalizzazioni politiche o sociali. Col senno del poi, non ci sembra esagerato affermare che la parentisi rondista nocque più che giovare a Cardarelli, cristallizzando l'immagine di lui in quella di un restauratore, di un elzevirista irrecuperabile, di un retore altezzoso e, in definitiva, imprigionandolo nella formula del neoclassicismo che gli è stata « poco meno che micidiale », come dice argutamente Sanguineti. Le opere che Cardarelli venne pubblicando successivamente non gli guadagnarono molti lettori. Soltanto nel 1942, la raccolta in unico volume di tutti i componimenti poetici, le *Poesie*, registrò un certo successo di vendite, orchestrato da Mondadori.

Al di là della pagina scritta, Cardarelli profuse il suo ingegno in un magistero orale, puntiglioso e perentorio, esercitato durante le lunghe passeggiate notturne con Baldini, Bellonci, Cecchi, Gargiulo e qualche altro. Ma la sua vera cattedra fu il tavolino di Aragno, il celebre caffè che, nel ventennio tra le due guerre, fu il punto d'incontro abituale di letterati, pittori, giornalisti. Unilaterale come sono gli autodidatti, Cardarelli era legato alle sue scelte, non apprezzava né il De Sanctis, né il Croce e guai a parlargli del Pascoli che era la sua bestia nera; spesso se la prendeva anche con i presenti ai quali non risparmiava critiche e rampogne. I suoi scatti d'umore, i suoi giudizi inesorabili movimentavano le serate e alimentavano i pettegolezzi, sullo sfondo di una Roma pigra, godereccia, pochissimo attenta ai fenomeni della cultura.

Il lungo sodalizio con artisti e letterati costituisce per il Cardarelli, misantropo e solitario, un'irrisolta contraddizione e una permanente delusione che egli stesso denuncia con accenti di amara ironia. « Bisognerebbe vivere soli, questo è il punto. Vivere soli. Non avere con i propri simili altri rapporti se non di utilità e di convenienza. Accostarsi al mondo soltanto per scambiare i prodotti del proprio ingegno, come fanno i selvaggi. E, come insegna lo stoico, astenersi dal frequentare i teatri. Ma noi siamo tratti ogni giorno ad uscire da noi stessi e commettere un'infinità di errori di cui ci pentiamo regolarmente ogni sera. Le persone che frequentiamo sono conosciute come quelle che non rinunceranno a coniare qualche barzelletta sul nostro conto neppure al nostro trasporto funebre. La loro lingua, dopo averci dilaniato da vivi, ci strazierà probabilmente da morti e non darà pace alle nostre ossa. (...) Eppure noi non sappiamo rinunciare al piacere di passare la serata e magari tutto il giorno coi nostri amici agli occhi dei quali è il caso di dire che non saremo mai dei grandi uomini. E se ci accade, talvolta, di non incontrarli alla solita ora, nel solito caffè, ci sentiamo smarriti e malinconicissimi ».

Nel 1943, durante l'occupazione nazista, Cardarelli si rifugiò nella natìa Tarquinia. Qui fu colpito da emorragia cerebrale. Questo evento fu l'inizio del suo declino

fisico e spirituale e gli sottrasse ogni capacità creativa. Tornato a Roma, riprese la frequentazione di quella società di artisti che aborriva, ma dalla quale non sapeva staccarsi.

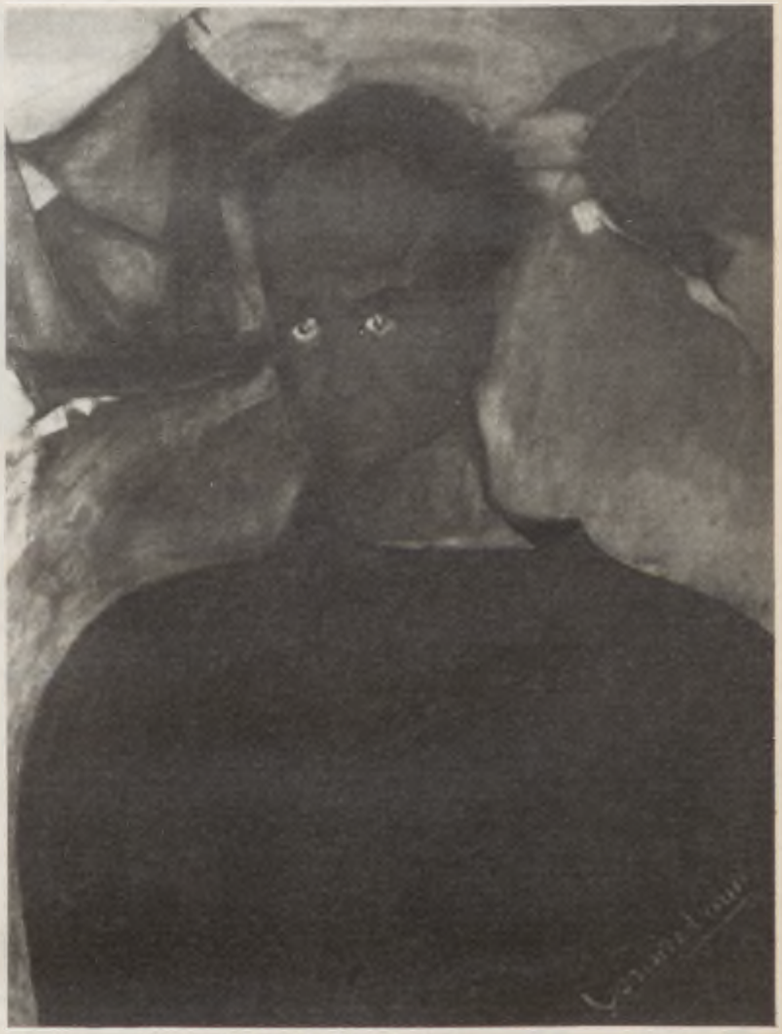
Aveva avuto l'incarico di dirigere la *Fiera Letteraria;* però la sua supervisione divenne soltanto nominale, col progredire della malattia. Per deferenza, un redattore del settimanale, gli sottoponeva il menabò. « Si ricordi che se vuole fare lo scrittore, deve vivere solo », gli diceva invariabilmente Cardarelli. Le opere di lui che apparvero nel dopoguerra sono riedizioni o comunque raccolte di scritti di vecchia data. Aveva sempre alloggiato in camere d'affitto; negli ultimi anni scelse una pensione proprio in via Veneto che amava ed odiava. La paralisi gli tolse del tutto l'uso delle gambe. Se il tempo non era inclemente, lo portavano con la poltrona a rotelle al caffè Strega (oggi ha cambiato nome) e qui sedeva ad un tavolino esterno, sul marciapiede, silenzioso e immobile davanti ad un bicchiere d'acqua minerale. Era diventato il tragico monumento di se stesso. Sempre più raramente gli amici dei tempi gloriosi andavano a visitarlo e si fermavano a parlare con lui, lì sulla strada.

Un pomeriggio, il cameriere si accorse che aveva perduto la conoscenza. « Professore, professore », invano cercò di rianimarlo. Fu ricoverato al Policlinico e affidato ad un luminare della medicina. Non mancarono interventi dall'alto. L'Italia ufficiale all'improvviso sentiva il rimorso di aver lasciato morire il poeta sul marciapiede. Cardarelli spirò il 15 giugno 1959.

A distanza di vent'anni dalla morte, resta uno dei più nobili scrittori del Novecento. E' stato detto che egli è l'autore di una sola opera: il suo stile. L'affermazione vuol significare che le diverse espressioni dell'arte cardarelliana sono tutte riconducibili all'esigenza stilistica che in lui coincideva con il dovere morale.

Non sappiamo se l'accusa di calligrafismo fine a se stesso possa essere elevata a carico di altri rondisti. Di certo è insostenibile per il poeta di Tarquinia. In ogni sua pagina, c'è la confessione dell'animo, c'è la sua natura d'uomo « rappresentata senza pietà e senza raggiri » (E.F. Accrocca). E quando l'arte ci apprende ad essere uomini, quando l'arte ci illumina sulla condizione umana, adempie un altissimo ufficio. E' veramente *impegnata*, assai più di quella che si professa tale e strizza l'occhio alla politica.

Un grande viaggiatore: Leonida Rèpaci



Un intenso ritratto di Leonida Rèpaci, opera del pittore Lorenzo Viani

TELECAMERE accese, microfoni funzionanti, registratori in azione; un libro, stampato alla vigilia della manifestazione conclusiva, che ha per titolo "Viareggio: 50 anni di cultura italiana" (Edizione delle autonomie); premiati e premiandi, giornalisti italiani e stranieri, operatori culturali ed editori; cinegiornali, macchine fotografiche: e lui, Leonida Rèpaci, il Presidente del Premio Letterario che celebra il suo mezzo secolo. Poeta, romanziere, saggista, commediografo, critico teatrale, giornalista, Rèpaci è stato un grande viaggiatore. Per lui nessun orario ferroviario conservava segreti né per i lunghi itinerari né per le più strette coincidenze tra i treni di tutto il mondo; nessuna Compagnia di navigazione poteva "nascondergli" la partenza di una nave, né aereoporto riuscì mai a fargli sfuggire un volo d'eccezione: "giramondo di continuo acceso da una incontenibile febbre di andare" scrive Walter Mauro "ché, da quel suo primo viaggio avventuroso sul veliero viareggino alla fine del 1933, premessa di quell'intenso giro del mondo — Portogallo, Marocco, Algeria, Spagna — che è un po' l'esperienza umana di cui Leonida parla più volentieri", Répaci, "giornalista, avverte, tuttavia, l'esigenza di documentarsi e di testimoniare, e non riesce mai a sopraffare interamente l'émpito lirico che quando prorompe e dilaga, possiede in sé la carica esplosiva di una natura generosa".

Un inquieto, un irruento che si colloca di diritto nella cultura italiana del nostro tempo e che, al principio dell'estate, al Teatro Eden di Viareggio, è là, al centro del lungo tavolo della Giurìa, bersagliato dai fotografi, inquadrato dalle telecamere, ascoltato attraverso la radio, mentre legge speditamente, con quel piglio autoritario che gli è congeniale, la relazione della 50ª Edizione del Premio che egli ha voluto e seguito con sommo amore e dedizione. Il pubblico, il grande pubblico che viene informato così dettagliatamente dell'evento culturale, ritrova nelle sue parole (e perché no?, nella sua candida capigliatura e nelle sue folte sopracciglia bianchissime) l'uomo che qualcuno definisce personaggio e, addirittura, personaggio dell'anno, tutto realtà, colore, violenza e collera letteraria, scoperto, esuberante. E lo si ascolta mentre sul palcoscenico salgono i vincitori di questa Edizione del Premio, Manganelli, Zanzotto, Boffa, e Danilo Dolci ed Oriana Fallaci; e tutti seguono il suo sguardo affettuoso, lui che ama la pittura, il Rèpaci che è amico delle arti, mentre osserva Sergio Morico, Presidente del Cidac, che consegna i quadri ai vincitori, così come, in precedenza il Rèpaci Presidente, ha prestato orecchio alle parole di Gianfranco Tamagnini, Coordinatore del Premio. Così come, attento operatore culturale, presiede anche l'Incontro tra la Giurìa del "Viareggio" ed i rappresentanti dei Premi Letterari stranieri, seminario dal tema "La diffusione della cultura per lo sviluppo dei rapporti di amicizia tra i popoli. Un Rèpaci che tutti conoscono per la sua dinamicità e che, sollecitato a rispondere in questa occasione, nel cinquantenario del Viareggio cioè, dice:

— Il Premio nacque sotto un ombrellone sulla spiaggia dei Barsanti. Queste cose le sanno tutti, hanno quasi sapore di leggenda. — E, nell'intervista che appare nelle 200 e più pagine del volume celebrativo del Premio curato da Francesco Bogliari, Guglielmo Petroni e Gabriella Sobrino (infaticabile Segretaria del "Viareggio" da 15 anni) così chiarisce data e motivo della scelta: — L'anno era il 1929 e la località Viareggio perché con esso noi fondatori (Carlo Salsa e Alberto Colantuoni), intendemmo contraccambiare la bella spiaggia di quell'amore che aveva saputo accendere nel fondo di noi da quando avevamo associato il suo nome a quello di Shelley, il ricordo di un tonfo di risacca al crepitìo del rogo col quale un Poeta ritornava, dio immortale, ai puri spazi da cui era disceso per scolpire la statua di Prometeo, finalmente liberato dalle potenze e dalle presenze del male.

Testimonianze, documentazioni, fotografie e tutta una serie di presenze determinanti per mezzo secolo del "Viareggio" che Albertina, facente parte della Giurìa e moglie di Leonida, ricorda così:

— Ci sposammo nell'aprile del '29 e tre mesi dopo nasceva il Premio!

NINO BRAGIAI

Rassegna fotografica a Savona

NON è ancora spenta l'eco del grande entusiasmo per l'inaugurazione della nuova stazione che Savona sente il richiamo del suo passato ferroviario e si lascia affascinare dal sentimento del tempo e della storia. I numerosi pannelli esposti al pubblico per una settimana, nell'atrio del Palazzo Comunale, riproducono immagini di tempi lontanissimi, di cose che hanno la polvere di oltre un secolo.

La mostra ha rivelato uno straordinario senso di nostalgia, un amore vivo per le vicende della città in cui la ferrovia ha avuto gran parte: sono valori che la piccola provincia non trascura, anzi alimenta con genuina e ammirevole pertinacia.

C'era tutta una città intorno a quei pannelli, fatta non solo di ferrovieri e pensionati o di fermodellisti e scolaresche, c'era gente di ogni estrazione e di ogni età, gente che ricordava in prima persona o attraverso i racconti dei propri nonni.

Così dalla prima stazione in legno del 1868 a quella in muratura del 1880 inaugurata dal Ministro Boselli, dal terremoto del 1887 con le tende dei senza tetto ai tumulti sanguinosi e agli scioperi del 1905 contro la nazionalizzazione delle ferrovie italiane, dalla prima alla seconda guerra mondiale, dai gagliardetti del Fascismo alle bandiere rosse della Resistenza, dalla vecchia e ormai abbandonata stazione di Letimbro al nuovo splendido Fabbricato Viaggiatori di Pier Luigi Nervi, una matassa di memorie si dipana con scrupolosa cronologia: è il racconto di una città attraverso la ferrovia in cui si innesta il progresso tecnologico, la corrente trifase, quella continua, i prodotti delle grandi industrie del savonese al servizio del treno, la Servettaz-Basevi, la Westinghouse diventata poi Brown Boveri.

C'è in quelle fotografie, alcune veramente artistiche, una sottile vena di poesia che ha reso la Rassegna interessantissima, improntata al buon gusto, alla memoria di vicende appena suggerite senza far violenza al tempo.

L'inaugurazione della Mostra ha richiamato la presenza del Direttore Compartimentale ing. Melis e quella del Sindaco della città dr. Zanelli, ai quali il Presidente della Sezione DLF, Gianni Ferrando, portando il saluto della Sezione stessa, ha presentato la Rassegna. L'ing. Melis ha risposto ripercorrendo l'itinerario storico-ferroviario di Savona, mentre il Sindaco ha posto l'accento su problemi di scottante attualità: lo sgombero e la demolizione del fabbricato e degli impianti di Letimbro per accelerare la sistemazione urbanistica in quella zona.

Il DLF di Savona merita veramente un plauso per la riuscita manifestazione che si è conclusa con l'effettuazione di un treno a vapore fino ad Alassio. Fra tutti vanno particolarmente segnalati i Capi Stazione Picchetti e Rebagliati che hanno curato con diligente pazienza la raccolta del materiale e la realizzazione della Mostra.

AURELIO BATTAGLIA

Qua e là per i DLF

Piena riuscita dell'annuale gita socio-culturale del DLF di Portogruaro, protrattasi per tre giorni in Alto Adige. L'iniziativa, cui hanno partecipato una sessantina di persone, tra soci e familiari, ha avuto per mèta principale Brunico, con due eccezionali visite a una fabbrica per la lavorazione della lana e al lago di Braies parzialmente ghiacciato. Con questo viaggio è iniziata l'attività estiva della Sezione che prevede, tra l'altro, altre quattro gite a Verona in occasione del festival dell'opera lirica.

* * *

E' stata inaugurata a Terni un'altra mensa aziendale, la terza in pochi mesi, opportunamente ristrutturata e dotata di moderne attrezzature. Alla semplice cerimonia sono intervenuti il Direttore Compartimentale, ing. Loria, il Consiglio Direttivo del DLF — che ne ha in affidamento la gestione — i Capi Ufficio Compartimentali, il rag. Caotta del Servizio Personale e le Organizzazioni sindacali locali. Come ha sottolineato il Direttore nel suo breve intervento, è questo un altro passo avanti realizzato nel Compartimento ai fini del miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei ferrovieri.

* * *

Per la terza volta consecutiva, la Sezione DLF di Vercelli ha organizzato la Mostra Ferroviaria di Arti Figurative, indetta dalla Commissione Consultiva Compartimentale di Torino.

Con il patrocinio del Comune di Vercelli e la fattiva collaborazione della Provincia, della Camera di Commercio, dell'EPT, di Banche e Ditte varie, la Mostra, abbandonato per questa volta il cortile bramantesco del Palazzo Centori, è stata allestita nell'Auditorium S. Chiara, eccellente ripristino e trasformazione, a cura del Comune di Vercelli, della chiesa di S. Chiara, pregevole opera del Vittone, da tempo trascurata ed adibita a magazzino.

E' in questa sede, per inciso, che, nel prossimo mese di settembre, sarà ospitata la Mostra Nazionale Ferroviaria di Arti Figurative.

Se la Mostra Compartimentale doveva servire quale prova generale per la successiva, maggiore manifestazione, occorre riconoscere che il risultato, anche per quanto si riferisce all'aspetto organizzativo e di vera e propria esposizione, è stato dei più lusinghieri. Magnifica cornice, infatti, l'ampia abside destinata alla Mostra (per quella nazionale è prevista l'utilizzazione anche di due sale adiacenti); perfetta la sistemazione, in occasione della cerimonia, di autorità e pubblico nella navata. Nutrita la partecipazione degli artisti piemontesi (folto il gruppo di Torino), con nomi vecchi e nuovi di ottimo livello.

* * *

L'ormai duplice e tradizionale Trofeo "Mimy Petruzzi" ha avuto anche quest'anno il suo puntuale svolgimento con la gara di bocce a Casale Monf.to e con quella di pesca sportiva ad Aosta.

La prima, patrocinata dal Comm. Luigi Cantamessa e vinta dalla squadra di un'azienda cittadina, ha visto scendere in campo ben cento formazioni; per la seconda, invece, sono stati centoventi i pescatori che si sono dati appuntamento al lago "Villa dei fiori" di Sarre, facendo registrare i seguenti risultati per i vari DLF concorrenti: 1. Aosta, 2. Casale, 3. Novara, 4. Alessandria, 5. Chivasso, 6. Asti, 7. Torino.

Sempre organizzata dal DLF di Aosta, si è pure svolta di recente l'annuale "Festa del Pensionato", durante la quale, alla presenza di oltre sessanta partecipanti, sono state consegnate le "Coppe dell'amicizia" alle seguenti "reclute": Bruno De Marchi, Agostino Ferro, Ovidio Marazzato, Giuseppe Martinetto, Mario Vauthier, Lino Tadei, Luciano Bozzi ed Orlando Meroi, Presidente della Sezione.

* * *

Ha avuto luogo presso il DLF di Bussoleno la cerimonia della premiazione dei vincitori del II Concorso Letterario Compartimentale "Walter Fontan", caduto per la Resistenza, organizzato dalla locale Sezione con il vivo interessamento del Comune valsusino e dell'ANFI.

Al concorso stesso era abbinata una analoga manifestazione riservata a tutti gli alunni delle scuole, di ogni ordine e grado, di Bussoleno nonché ai figli, in età minorile, dei ferrovieri. Numerosi, oltre ogni aspettativa, sono stati i partecipanti cimentatisi nelle quattro sezioni in cui si articolava il concorso, cioè nella narrativa e nella poesia sia a tema libero sia su specifici ed impegnativi argomenti d'attualità.

* * *

La "Scalata al Castello", la gara di podismo organizzata dal DLF di Arezzo in collaborazione con la U.P. di Policiano, è arrivata alla sua 7ª edizione mietendo successi e approvazioni. Il merito principale va agli organizzatori, facilitati nel loro compito dal sostegno morale dei dirigenti del DLF aretino.

455 atleti fra i quali i migliori specialisti in campo nazionale erano presenti alla gara. Dal campione d'Italia Accaputo al vincitore dell'anno scorso Biagi, da Pappacena a Sepe ed infine al nostro Ceni che per la seconda volta è riuscito ad indossare la maglia di campione italiano ferrovieri.

La corsa ha avuto un avvio velocissimo ed ha visto Accaputo e Biagi vincitori dei traguardi volanti posti al primo e secondo chilometro. Infine con un tempo di 47' e 52", il campione Accaputo ha coperto i 16 chilometri, vincendo la competizione.

I ferrovieri presenti alla partenza erano 195 in rappresentanza dei seguenti DLF: Roma, Piacenza, Faenza, Vicenza, Asti, Trento, Udine, Arezzo, Padova, Venezia, Ancona, Terni, Trieste, Porretta, Parma, Treviso, Firenze, Rimini, Bologna, Torino, Grosseto, Pisa, Bari.

Fra i ferrovieri il bravo Luciano Ceni del DLF di Firenze è stato il migliore. La sua gara, ineccepibile e valorosa è degna di ammirazione. I vincitori delle categorie ferrovieri sono stati Piglione di Asti, Leogrande di Bari, Ceni di Firenze, Pasi di Faen-

Il vincitore della "Scalata al Castello', riceve il premio dal Capo Reparto Movimento di Arezzo

za, Stella di Treviso, Rivi di Terni, Bagnara di Faenza, Rombini di Ancona. Alla premiazione dei ferrovieri vincitori sono intervenuti il Presidente del DLF di Arezzo, Neri, e Bianchelli in rappresentanza del Direttore Compartimentale.
La targa dell'Ufficio Centrale DLF è stata assegnata al DLF di Rimini quale 1° classificato; al secondo posto il DLF di Asti. La classifica dei ferrovieri è stata la seguente: 1. Ceni, DLF Firenze; 2. Santini, DLF Ancona; 3. Leogrande, DLF Bari; 4. Petizzo, DLF Rimini; 5. Piglione, DLF Asti; 6. Tinazzi, DLF Arezzo.

* * *

Si è svolta a Reggio Calabria, organizzata dal Gruppo Cinefotoamatori "Fata Morgana" della locale Sezione DLF, la terzo Mostra nazionale del film, foto B.N. e diacolor. La manifestazione è perfettamente riuscita ed ha suscitato un notevole interesse nell'ambito dei colleghi specializzati in questo settore. Questi i risultati. Per la sezione film: Carlo Silvano di Novi Ligure, Bruno Pastori di Casteggio ed Ettore Ferrettini di Roma, i quali si sono classificati nell'ordine ai primi tre posti.
Sezione Foto B.N.: Renzo Santagostini di Abbiategrasso (primo), Franco Rosini di Avanza Carrara (secondo), Luigi Lugano di Tortona (terzo).
Per la sezione foto colore: Antonio Mangiarotti di Mede (primo), Enzo Corvino di Fano (secondo), Renzo Santagostini di Abbiategrasso (terzo).
Per la sezione diacolor: 1. Roberto De Jiuli di Genova, 2. Benvenuto Messi di Martina Franca e 3. Emanuele Multissani di Messina.
La Mostra si è conclusa con la premiazione presenziata dal Direttore Comp.le ing. Bitto.

* * *

Alla fine di maggio i ferrovieri di Bolzano appassionati al tennis si sono trovati in via Macello per una semplice cerimonia che ha inaugurato i tre campi da tennis progettati e materialmente costruiti dai soci del Gruppo dopolavoristico. L'importanza della realizzazione è stata illustrata dal Sindaco di Bolzano, dr Bolognini e dal Direttore Compartimentale, ing. Puccio. L'area sportiva ha ora un nome: "Bauzanum Tennis 77" ed è diventato il luogo di un'intensa attività di svago. Un grazie all'amico Rossaro, Presidente della Sezione DLF di Bolzano in rappresentanza dei tanti volenterosi che hanno fatto vero l'adagio del "chi fa da sé fa per tre".
Ivone Carta, Capo St. Sovr. a riposo, già Titolare della Stazione di Vicenza e Presidente della locale Sezione DLF, è stato recentemente attorniato da collaboratori e amici per un affettuoso saluto in occasione del suo commiato dalla ferrovia. Il Direttore Comp.le, ing. Puccio, ha messo in risalto il lungo periodo di lavoro ferroviario del Carta e l'intensa attività da lui svolta nel settore delle opere sociali. Il Sig. Dario Dalla Rosa a nome dei Presidenti delle Sezioni dopolavoristiche del Compartimento e il Sig. Marcello Rizzotto, subentrante nella carica di Presidente del Dopolavoro di Vicenza, hanno, a loro volta, ringraziato il collega per l'impegno profuso in tanti anni di efficace interessamento ai problemi del tempo libero. All'amico Carta, l'augurio che ancora a lungo egli possa mettere a disposizione dei colleghi la sua collaudata esperienza.

Hanno collaborato: A. Pergola-Quaratino, Silverio Maravalle, Mario Cecioni, Renzo Marello, Antonio Licordari, Fulvio Duzzi

Calendario turistico settembre 1979

ITINERARIO	Sez. Organ.	Data partenza	gg.	Quota * circa L.
Inghilterra: Londra	Ancona/ Foligno	1.9.1979	5	230.000
Ungheria: Budapest	Ancona / Foligno	1.9.1979	6	110.000
Turchia: Istambul-Smirne (aereo)	Trieste/ Udine	1.9.1979	8	360.000
Spagna: Costa Brava	Firenze	2.9.1979	10	145.000
Austria: Vienna-Salisburgo-Innsbruk	Firenze	2.9.1979	6	180.000
URSS-Polonia	Trieste	2.9.1979	15	295.000
Grecia: Grecia classica	Firenze	6.9.1979	9	306.000
Turchia: Cappadocia (aereo)	Bologna	7.9.1979	8	395.000
Spagna: Barcellona-Costa Brava	Milano	8.9.1979	10	190.000
Austria: Vienna	Ancona/ Foligno	8.9.1979	5	129.000
Grecia: Grecia classica (aereo)	Milano	8.9.1979	5	340.000
Algeria: Tour delle Oasi	Torino	9.9.1979	8	370.000
Marocco	Firenze	9.9.1979	8	430.000
Austria: Tirolo (A.T.C.)	Genova	11.9.1979	6	218.000
USA: New York	Torino	11.9.1979	9	440.000
Spagna-Marocco	Venezia	12.9.1979	16	410.000
Spagna: Barcellona-Palma di Mayorca	Palermo	12.9.1979	7	159.000
Spagna: Tour dell'Andalusia	Verona	13.9.1979	14	330.000
Francia: Parigi e Castelli della Loira	Roma	13.9.1979	7	232.000
Francia: Lourdes	Cagliari	14.9.1979	5	55.000
Spagna: Costa Brava-Tour dell' Andalusia (aereo)	Milano	15.9.1979	8	370.000
Spagna: Gran Tour dell'Andalusia	Bologna	15.9.1979	13	312.000
Francia: Lourdes	Bari	16.9.1979	6	70.000
Danimarca-Svezia-R.F.T.	Verona	16.9.1979	10	370.000
Egitto: Il Cairo-Assuan (aereo)	Bologna	16.9.1979	8	490.000
Spagna: Tour dell'Andalusia	Trieste	20.9.1979	14	320.000
Inghilterra: Londra	Roma	22.9.1979	7	150.000
Repubblica Federale Tedesca (A.T.C.)	Bari	23.9.1979	da stabilire	
CROCIERE				
Grecia	Bari	9.9.1979	8	220.000
Grecia-Jugoslavia	Milano	29.9.1979	8	250.000
TURISMO INTERNO				
Tour della Sicilia	Bologna	2.9.1979	8	153.000
Sardegna-Corsica	Roma	14.9.1979	6	162.000
TURISMO GIOVANILE				
Bologna-Ferrara-Ravenna	Genova	4.9.1979	4	20.000
SOGGIORNI				
Jugoslavia: Montenegro	Bari	1.9.1979	8	124.000
Sicilia: Terrasini (speciale per pensionati)	Bologna	14.9.1979	10	105.000
		14.9.1979	17	220.000

*** In caso di variazione nei corsi dei cambi, il prezzo forfettario indicato per ciascun viaggio potrà essere correlativamente aggiornato.**

Un partecipante alla mostra dei Cinefotoamatori del D.L.F. di Reggio Calabria, riceve il premio dal Direttore del Compartimento, Ing. Bitto

Nuovo complesso sportivo a Orte scalo

Il 9 giugno scorso è stato inaugurato dall'Ing. Luigi Coroneo, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, un complesso sportivo costituito da un campo da tennis e 2 campi da bocce regolamentari coperti e illuminati, costruiti dal Dopolavoro Ferroviario di Orte.
L'opera è stata realizzata con una spesa modesta, mercé l'impegno personale e lo spirito di sacrificio del Presidente del D.L.F. di Orte, Sig. Dell'Orso e dei suoi Collaboratori che hanno dedicato le ore libere dal servizio al lavoro di costruzione dei due impianti sportivi.
La costituzione del piccolo complesso sportivo ha rappresentato per i ferrovieri di Orte un avvenimento di rilievo perché da troppo tempo il locale Dopolavoro Ferroviario svolgeva con fatica la sua vita associativa proprio per la mancanza delle necessarie attrezzature.
Alla manifestazione, era presente, tra gli altri, il Dott. Sposetti, Presidente del Consiglio Provinciale di Viterbo, che con la sua partecipazione ha inteso sottolineare l'interesse dell'Amministrazione Provinciale di Viterbo per i problemi dello Sport e in particolare per le strutture e gli impianti che rendono possibile sia ai ferrovieri che ai cittadini l'esercizio delle attività motorie e della pratica sportiva.
Presenti anche il Dott. Pieretto Risio, Capo dell'Ufficio Commerciale Compartimentale, il Dott. Virginio Pantano, in rappresentanza del Capo dell'Ufficio Centrale del DLF e il Dr. Mario Cavani Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Roma.

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

NEL NUMERO precedente ho dato le notizie essenziali riguardanti il personale in quiescenza contenute nel noto decreto-legge sugli statali.
Riprendo ora i singoli argomenti approfondendoli ed iniziando con il *riscatto delle campagne di guerra e degli altri aumenti per servizi speciali* ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita.
Com'è noto, l'OPAFS aveva ammesso a riscatto le campagne di guerra e gli aumenti di valutazione per servizi speciali (coloniale, navigazione, ecc.) a partire dal 10 settembre 1977, data di entrata in vigore della legge 8 agosto 1977, n. 582, appositamente emanata per la valutazione di servizi e periodi ai fini dell'indennità di buonuscita da corrispondersi dalla stessa OPAFS ai propri iscritti.
In sostanza, l'Ente di previdenza aveva colto l'occasione di detta legge (la quale, peraltro, ha esteso la riscattabilità a servizi che, pur essendo computabili in pensione, sulla base della precedente L. 6 dicembre 1965, n. 1368 erano rimasti esclusi dal riscatto agli effetti della buonuscita) per adeguarsi ad un orientamento giurisprudenziale consolidato e costante favorevole alla riscattabilità delle campagne di guerra e degli altri aumenti per servizi speciali.
Una volta che la legge del 1977 era stata considerata come fonte normativa autonoma nel suo complesso, e quindi con effetto « ex nunc », e si era rinunciato ad intenderla come norma interpretativa, neppure limitatamente alla questione delle campagne di guerra e degli altri aumenti speciali, l'OPAFS riteneva valide soltanto le domande presentate dal personale in attività a partire dal 10 settembre 1977.
Ciò evidentemente alimentava un ponderoso contenzioso per un triplice ordine di motivi: a) l'esclusione dal beneficio in discorso del personale cessato prima della citata data del 10.9.1977; b) l'affermata invalidità delle domande presentate prima della data anzidetta, comprese quelle sulle quali l'OPAFS non si era nel frattempo ancora pronunciata; c) la retribuzione e il coefficiente attuariale da prendersi a base per il computo del premio di riscatto, che, di conseguenza e nella migliore delle ipotesi, venivano riferiti alla data del 10 settembre 1977.
In questa situazione è intervenuto l'art. 58, 2° comma, d.l. 29 maggio 1979, n. 163, il quale ha stabilito che il beneficio della riscattabilità delle campagne di guerra e degli altri aumenti di valutazione per servizi speciali spetta ai ferrovieri cessati dal servizio successivamente al 1° aprile 1974, data di entrata in vigore del T.U. delle norme sul trattamento di previdenza dei dipendenti civili e militari dello Stato, approvato con D.P.R. 29 dicembre 1973, n. 1032.
L'art. 58, 2° comma, citato ha assunto, quindi, valore di interpretazione autentica, in quanto lo stesso legislatore con apposita norma ha inteso chiarire il significato di una norma precedente. La nuova norma, peraltro, se costituisce un vantaggio per coloro che sono risultati inclusi nel periodo di validità retroattiva (1 aprile 1974 - 10.9.1977), per i restanti rende impraticabile la via del ricorso sulla stessa materia, dato che sul significato della norma del 1977 non sono possibili più dubbi, avendo il legislatore deciso che chi deve applicare quella particolare disposizione le deve attribuire il senso da esso stabilito.
In particolare, ora deve ritenersi che gli elementi utili per il calcolo del contributo di riscatto debbano determinarsi con riferimento alla data del 1° aprile 1974, purché la domanda di riscatto testè presentata possa collegarsi ad altra richiedente il riscatto del servizio militare e risalente ad epoca precedente.
Inoltre, si ricorda che la nuova norma ha concesso soltanto sessanta giorni (ultimo utile il 31 luglio u.s.) per la presentazione della domanda da parte degli interessati e dei superstiti. In proposito, va dato atto alla redazione centrale della rivista di essersi adoperata perché il numero di giugno potesse pervenire ai destinatari con un certo anticipo idoneo a garantire agli interessati un margine di tempo sufficiente per l'inoltro dell'apposita istanza.
Va ancora detto che lo stesso 2° comma dell'art. 58 cit. ha dichiarato estinti d'ufficio i giudizi sulla materia in argomento pendenti al 1 giugno 1979, con compensazione delle spese fra le parti (ossia le spese fino ad allora sostenute dalle parti restano a loro carico) e privi di effetti i provvedimenti giudiziali (sentenze, decisioni) alla stessa data non passati in cosa giudicata.
In conclusione, può dirsi che la disputa sulla riscattabilità delle campagne di guerra e degli aumenti speciali — da tempo insorta tra l'OPAFS ed i ferrovieri — si sia risolta in maniera non del tutto soddisfacente per i secondi, ove si consideri che gli stessi benefici in favore dei dipendenti civili e militari dello Stato vennero ammessi dall'ENPAS a partire dal 5.1.1966, data di entrata in vigore della legge n. 1368 del 1965, a seguito di una deliberazione del Consiglio di amministrazione, di quell'Ente in data 26.9.73 e che il D.P.R. n. 1032 del 1973 si è limitato a recepire legislativamente una decisione già adottata in via amministrativa.
Da quanto precede è indubbio che un eventuale ampliamento dell'area di applicazione dell'art. 58, 2° comma, più volte citato, sarebbe conseguibile soltanto attraverso una revisione normativa da ottenersi in sede di conversione del decreto-legge; al momento di scrivere queste righe sono in atto degli interessamenti in tal senso, ma il loro risultato sarà noto allorché esse saranno in corso di stampa.

Risposte in breve

Preciso al sig. **Michele Trebisacce** di Paola che ha titolo alla riliquidazione della pensione sulla base del trattamento economico derivante dall'attuazione del nuovo ordinamento fissato dalla legge n. 42 del 1979. Sulla pensione così riliquidata non è più dovuta la perequazione automatica del 2,9 per cento decorrente dal 1.1.79.

Tranquillizzo il sig. **Antonio Giachetti** di Bitonto che la limitazione al 14.9.42 della valutazione del servizio militare (da lui reso dal 3.4.39 al 4.9.45) discende dal fatto che il servizio ferroviario è stato computato a decorrere dalla predetta data del 14.9.42; d'altra parte diversamente operando si sarebbe verificata la inammissibile contemporanea valutabilità di uno stesso periodo. Comunque, la durata complessiva del servizio utile, calcolata dal 3.4.39 al 22.2.78, pari ad a. 38 m.10 e g. 19 (da arrotondarsi ad anni 39), ha consentito di raggiungere l'aliquota più vantaggiosa ai fini del calcolo della liquidazione della sua pensione.

Per il sig. **Ezio Piscaglia** di Bologna — oltre alle notizie sulla 13ª mensilità nella buonuscita e sul recupero di trattamento in favore dei collocati a riposo nel periodo di slittamento dei rinnovi contrattuali già pubblicate aggiungo che in rapporto all'aumento anticipato attribuitogli con decorrenza 1.1.76 la sua pensione è stata regolarizzata con provvedimento del 5.1.79. Ovviamente, per la riscossione della nuova quota mensile dovrà attendere qualche mese per i tempi tecnici occorrenti, al Servizio Ragioneria, per la spedizione del ruolo (cosa che è avvenuta in data 4.5. u.s.) alla locale D.P. del tesoro e, a quest'ultima, per la messa in pagamento dei nuovi assegni tramite il Centro meccanografico cui fa capo.

Al sig. **Nicola Cascione** di Bari è stata diretta per conoscenza la lettera aziendale inviata alla locale D.P. del tesoro allo scopo di accertare se effettivamente quell'Ufficio non abbia ricevuto il ruolo di pagamento della pensione trasmesso con mod. R. 51 n. 526 del 30.3.79 unitamente ad altri tre ruoli riguardanti altrettanti pensionati. Solo una risposta ufficiale della predetta D.P.T. può risolvere il problema che assilla l'interpellante.

Partecipo agli amici **Mario Della Lucia** di Livorno e **Aldo Sansebastiano** di Trieste che la loro pensione è in fase di riliquidazione per la valutazione del servizio non di ruolo: nei riguardi del primo la percentuale di liquidazione sale dal 78 all'80 per cento, mentre in favore del secondo la percentuale stessa passa dal 70 al 76 per cento.

Sono certo che il sig. **Antonino Ferlitto** di S. Agata di Militello avrà successivamente individuato che nel rateo mensile della pensione da lui segnalato non era compreso l'assegno perequativo, il cui conguaglio ha percepito in epoca posteriore. Inoltre l'aver anticipato l'esonero dall'1.3.76 al 16.3.74 gli ha consentito di usufruire nel trattamento di quiescenza del beneficio derivante dalla legge n. 22 del 1974 relativa al cosiddetto decimo pensionabile.

Il sig. **Mario Iannone** di Castellamare di Stabia sarà rimasto soddisfatto per l'ottenuta modifica della liquidazione dell'indennità di buonuscita a seguito del riscatto del servizio militare e di quello civile reso anteriormente all'inquadramento nei ruoli F.S. per complessivi a. 21 m. 10 e g. 1.

Comunico alla sig.ra **Giulia Cristofolini Dallabrida** di Trento che la sua pensione è in corso di modifica per la valutazione del servizio pregresso da lei prestato, prima quale coadiutrice del coniuge e poi come incaricata: tutto ciò in base ad una sua esplicita istanza prodotta in data 29.8.75. In conseguenza di quanto precede la durata del servizio utile ai fini della quiescenza ferroviaria passerà da anni 11 ad anni 26 e la relativa aliquota di liquidazione dal 28 al 58 per cento. Circa il trattamento di pensione INPS — poiché esso è scaturito dalla posizione assicurativa costituita presso la sede di Trento per un precedente rapporto di lavoro intrattenuto con un'azienda privata ed integrata da versamenti volontari — nessuna influenza negativa potrà derivare dalla valutazione anzidetta, che comporterà soltanto la restituzione all'Azienda F.S. da parte della sede INPS di Bolzano dei contributi assicurativi già versati durante il suo servizio da incaricata.

Con l'ultimo provvedimento adottato nei confronti del sig. **Armando Marchese** di Casale Monferrato il trattamento di quiescenza è stato regolarizzato per effetto della tempestiva istanza da lui presentata ai fini del cosiddetto decimo pensionabile, secondo le disposizioni vigenti sino al 31.12.75. Ciò ha permesso di elevare la percentuale utile ai predetti fini da 4/37 a 37/37, ossia di ottenere l'intero decimo.

Nel compilare la dichiarazione annuale dei redditi il sig. **Oscar Micheletti** di Ancona — siccome titolare di una pensione statale già gravata delle ritenute erariali e di una seconda a carico dell'INPS d'importo integrato al minimo e, quindi, non tassata alla fonte — ha l'obbligo di calcolare l'imposta lorda sul totale dei due redditi pensionistici, mentre le detrazioni d'imposta spettano una sola volta, dato che si tratta di cespiti imputabili allo stesso soggetto tributario.

è bene saperlo

NOTIZIE UTILI PER VOI E LE VOSTRE FAMIGLIE

Personale specializzato per l'U.R.A.

L'Ufficio Relazioni Aziendali, prevedendo per il futuro un'integrazione di nuovi elementi che possano assicurare la continuità e l'ampliamento della propria attività ha interesse che gli pervengano i nominativi di Agenti di ogni ordine e grado che abbiano una particolare preparazione nei seguenti settori: stampa, cinema, foto, grafica, mostre, « promozione », o che abbiano una buona conoscenza di lingue straniere (inglese, francese, tedesco).

Chi ritenga di possedere i requisiti necessari a svolgere queste attività e voglia avere in proposito notizie più dettagliate, può rivolgersi alle Segreterie Compartimentali e dei Servizi, dove è a disposizione la relativa circolare (DG. RA/5.1 - 70965), oppure può rivolgersi direttamente alla Segreteria dell'Ufficio Relazioni Aziendali (tel. FS 2246).

Biblioteca DG

Nuove accessioni a disposizione degli Utenti:

LIBRI

D'Antino - Lezioni di Diritto Costituzionale (CAFI)
Parlavecchia - Compendio di norme per la gestione dei lavori ferroviari (CAFI)
Taramasso - La gestione dei lavori e forniture nell'Azienda FS (CAFI)
Bonforti - Stato giuridico del personale ferroviario e nuova normativa prevista dalla legge 6.2.1979 n. 42 (CAFI)
Salvati - L'attività negoziale della Pubblica Amministrazione - Ultima edizione (CAFI)
Alberti - Statistica economica (CETIM)
R. T. Kimber - L'automazione nelle Biblioteche (CNR-AIB)
Lacché - L'ottocento ferroviario italiano dopo il Settanta

PERIODICI

Cargo System - Rivista specializzata sui trasporti per containers
Nautica
Corriere dei costruttori
Quattrovoci Wagons Lits
Treni e plastici
Tributi - Rassegna mensile di economia, tecnica e legislazione tributaria
Bollettino Ufficiale della Regione Lazio

Scambio di corrispondenza

Vorrebbero stabilire uno scambio di corrispondenza,

Dalla Francia in italiano:

Valérie Favas, 13 anni, figlia di un Capo Servizio Movimento della S.N.C.F., indirizzo: 6, place des Troubadors - 13200 ARLES

Fanny Lavienville, 16 anni, figlia di un Capo Stazione di 1ª classe, indirizzo: 42, rue Victor Commont - 80000 AMIENS

In francese:

Camille Rambaud, 53 anni, moglie di un Conduttore Capo, indirizzo: 13, rue d'Alembert - 38000 GRENOBLE

In inglese, tedesco, francese, italiano (come prova):

Corinne Bauwelers, 23 anni, impiegata alla S.N.C.F., presso il Servizio Informatica, che desidera corrispondere con una coetanea impiegata presso le FS, oppure figlia di ferroviere, indirizzo: 12, rue de Neully - 92110 CLICHY

Dalla Spagna, in italiano, francese, spagnolo:

Tomás Expósito Medina, un ragazzo di 16 anni, che vorrebbe anche iniziare uno scambio di cartoline, indirizzo: J. Marcos Redondo, 34 - Ciudad Real

Abbonati che ricevono "Voci" presso l'impianto

Per non creare difficoltà nel recapito del Periodico, pregasi segnalare alla Redazione Centrale — a mezzo corrispondenza di servizio — l'esatto indirizzo privato presso il quale si desidera ricevere « Voci ».

Vacanze e premi per tutti con «Voci» e la BN.C.

« Voci » e la Banca Nazionale delle Comunicazioni mettono a disposizione anche quest'anno per gli abbonati del Periodico e i Soci della Banca (che sono nel contempo correntisti o assicurati) i seguenti premi:

— **premi vacanza** (ciascuno per quattro persone) per una settimana sulle spiagge di Rimini,

— **premi di merito** per chi collabora a « Voci » con articoli, foto e notizie e per chi collabora trovando nuovi abbonati;

— **premi speciali** per la Giornata del Ferroviere.

I premi vacanza saranno estratti a sorte (gli interessati riceveranno tempestiva diretta comunicazione). I premi di merito e i premi speciali saranno assegnati dietro segnalazione dei Compartimenti.

Premi studio. A seguito della nota abolizione dei voti scolastici sono allo studio nuove modalità per l'assegnazione dei premi già riservati alle migliori pagelle degli alunni di quarta elementare.

TAGLIARE SEGUENDO IL TRATTEGGIO

Un premio a chi diffonde "Voci"

Per proporre l'abbonamento a "Voci" ai nuovi assunti e per raggiungere quei colleghi che, pur essendo da tempo in Ferrovia, ancora non hanno sottoscritto l'abbonamento, chiediamo un aiuto ai nostri lettori. Ci rivolgiamo a tutti gli amici di "Voci" affinché facciano conoscere ai colleghi la nostra rivista. Ed è proprio per facilitare tale opera di diffusione che, da questo momento, ci si potrà abbonare al giornale anche compilando la seguente scheda, che deve essere fatta pervenire, riempita in ogni sua parte, alla redazione centrale tramite posta di servizio.

Per ringraziare i nostri nuovi "collaboratori", invieremo a chi ci procurerà almeno quattro abbonamenti un simpatico dono.

E' importante che l'abbonato di "Voci" che ci invierà la scheda, la completi con i dati che lo riguardano.

— — — — — — — — — — — — — —

Chiedo di ricevere mensilmente **in omaggio** per l'anno in corso il Periodico aziendale "Voci della rotaia", con l'intesa che al termine di detto periodo il Mensile stesso mi verrà inviato previo pagamento di L. 1.000 (mille) **annue** (a titolo di parziale rimborso delle spese di spedizione), di cui autorizzo la trattenuta a ruolo (circolare n. PAG. 1 - Doc. Per. Az. 8093 del 13 agosto 1959).

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....

IL PROPONENTE

Nome _____ **Cognome** _____

Matricola _____ **(firma)** _____

A Varese i problemi del trasporto merci

IL TRASPORTO combinato strada-rotaia ha avuto il suo giusto spazio anche alla 3ª Conferenza Nazionale sui "Problemi del trasporto e della spedizione delle merci" recentemente svoltasi a Varese.

Dall'insieme dei numerosi interventi, tutti qualificati e di indubbio interesse, è emersa da parte degli autotrasportatori e delle loro associazioni una sottile tendenza ad emarginare il trasporto merci su rotaia.

Ricorrere maggiormente al trasporto combinato strada-rotaia è stato, comunque, riconosciuto in più di una relazione, resta il sistema più valido sulle lunghe distanze, come è stato affermato anche nell'intervento del Dott. Lamanna, dirigente di un'importante industria specializzata nella costruzione di autocarri. Inoltre, pur affermando che le FS debbono integrarsi con gli altri mezzi di trasporto più flessibili, il Dott. Lamanna ha individuato nelle ferrovie l'asse portante del sistema dei trasporti italiani.

L'opportunità di incrementare il trasporto combinato strada-rotaia su medie e lunghe distanze è stata poi ribadita nel corso della relazione del Dott. del Mastro Calvetti, Vice Presidente della Confederazione Generale del Traffico e dei Trasporti. Secondo il Dott. Gazzoglio, dirigente l'Ufficio Trasporti di un noto complesso siderurgico, invece, le cause dell'attuale ripartizione del traffico terrestre (20% alle ferrovie, 80% alla strada) sarebbero da attribuire ai limiti di efficienza delle FS, alla mancata incentivazione dei binari di raccordo e alla mancanza di un trattamento non adeguatamente agevolato per coloro che li utilizzano, oltre che, tra l'altro, all'assenza di una profonda revisione tariffaria.

Fra le altre numerose relazioni che si sono succedute lungo le due giornate di lavori, ricordiamo quella del Dott. Nonio Baeri della Direzione Generale Programmazione Organizzazione e Coordinamento del Ministero dei Trasporti che ha fatto preciso riferimento all'importanza e alla validità degli esiti della Conferenza Nazionale dei Trasporti, svoltasi nei mesi scorsi a Roma.

La politica dell'Azienda FS nel settore delle merci e le sue ragioni, hanno trovato invece voce nell'intervento del Dott. Giuseppe Rizzo, Capo dell' Ufficio Commerciale e del Traffico del Compartimento milanese. Da quanto ha detto il Dott. Rizzo è emerso che le FS intendono muoversi con decisione in questo campo, nonostante le grandi difficoltà ed i ritardi verificatisi nell'attuazione dei piani di ammodernamento delle ferrovie. In questo quadro, anche il settore energetico ha la sua importanza: con il trasporto ferroviario a treni completi il contenimento dei consumi è, infatti notevole. Basti rilevare che il consumo specifico per tonn/km pagante si aggira mediamente sui 10,5 grammi equivalenti di petrolio nel caso di treno completo elettrico, mentre è mediamente di circa 33,5 nel caso di trasporto per autotreno. Si ottengono, inoltre, minori costi di produzione e di distribuzione, per la migliore utilizzazione di uomini e mezzi, riducendo, nel contempo, l' usura dell'infrastruttura stradale, il cui costo di manutenzione è particolarmente oneroso a causa della degradazione del trasporto pesante.

Come è stato pure evidenziato nell' intervento del Dott. Rizzo, non meno importanti sono i benefici di carattere sociale per il minore inquinamento atmosferico e per la maggiore sicurezza conseguibile, dato che i veicoli pesanti aggravano la pericolosità della circolazione su strada; per la minore rumorosità; nonché per il miglioramento delle condizioni di vita del personale viaggiante dell'autotrasporto pesante, non più sottoposto a logoranti viaggi sulle lunghe distanze ed a pernottamenti fuori casa.

Ma tutti questi vantaggi, di indubbio interesse economico-sociale, ha sottolineato il Dott. Rizzo, resterebbero non realizzati se non si provvedesse con sollecitudine all'attuazione dei piani di sviluppo ferroviario di cui da troppo tempo e con scarsi risultati si parla. Le FS si muovono indubbiamente tra grosse difficoltà, a causa dell'insufficienza strutturale, dovuta alla mancanza di interventi durata per più decenni, quando erroneamente, ed in contraddizione con gli altri Paesi ad elevato livello industriale, si considerò non più attuale il mezzo su rotaia.

L'indirizzo ora intrapreso dall'Azienda per il trasporto merci (treno completo da terminale a terminale a mezzo containers, semirimorchi ecc., marcia rapida con percorrenza prevalentemente notturna) tende a recuperare il tempo perduto, riguadagnando alla rotaia quella parte del trasporto che più le è congeniale.

Gran parte del traffico intermodale è stato finora svolto in servizio internazionale, ma dallo scorso dicembre ha avuto inizio il primo collegamento nazionale di trasporto combinato sulla relazione Milano Rogoredo - Reggio Calabria. Eseguito a treni completi, con una resa effettiva di circa 22 ore, il servizio è rivolto anche al traffico proveniente o destinato alla Sicilia, potendo i semirimorchi proseguire a mezzo dei traghetti ferroviari.

Analoghi collegamenti saranno realizzati tra Milano Rogoredo e Bari ed, in seguito, tra Milano Rogoredo e Napoli.

Le FS, intanto — ha anche precisato il Dott. Rizzo — stanno procedendo a potenziare il materiale rotabile occorrente per questi trasporti, ampliando l'attuale parco di vagoni specializzati con altri 630 veicoli attualmente in costruzione, mentre altri 400 vagoni di questo tipo sono previsti nel nuovo piano integrativo ferroviario d'investimenti.

A questi, vanno aggiunti 300 carri del tipo "a tasca fissa" già commissionati alle ditte costruttrici.

A tali risultati che si intendono inseriti in una nuova politica dei trasporti volta a ridare al mezzo pubblico l'importante funzione spettantegli, occorre però fare seguito con immediati interventi di potenziamento delle infrastrutture.

a cura di
LUIGI BOTTA e LUIGI PAINA

Nuove realizzazioni per Venezia Comp.

E' STATA recentemente inaugurata la nuova Scuola Professionale Compartimentale di Mestre. Ricavata dall'ex albergo diurno del D.L.F. mediante una ristrutturazione costata circa 60 milioni, la scuola si trova in posizione particolarmente felice in quanto facilmente raggiungibile: la località in cui ha sede è infatti punto di convergenza delle principali linee ferroviarie compartimentali e punto focale di una zona di forte addensamento di personale.

Altre due opere sono state inaugurate il 28 maggio: il Poliambulatorio di Mestre e la nuova sede del D.P.V. di Venezia S.L..

Il Poliambulatorio, ubicato nell'area del Deposito Locomotive di Mestre, è la prima realizzazione del genere in tutta la rete. Costato all'Azienda quasi 300 milioni, esso costituisce una fase dell'attuazione del programma di potenziamento previsto per le strutture del Servzio Sanitario. La sua finalità prima è quella di garantire il diritto alla salute a tutti i ferrovieri che, per la particolare attività svolta in seno all'Azienda, possono essere esposti al rischio di malattie professionali. La ricca dotazione di strumenti per esami clinici consentirà l'attuazione del vasto programma di medicina preventiva e l'effettuazione di accertamenti mirati per l'identificazione di eventuali relazioni fra situazioni lavorative in atto e particolari patologie eventualmente riscontrate.

Il D.P.V. costituisce la prima opera portata a compimento nell'ambito del vasto piano di potenziamento dell'impianto di Venezia S.L. Tale piano prevede — tra l'altro — il prolungamento della galleria di testa per servire tutti i 23 binari della stazione: dopo l'attuazione di tale intervento, il D.P.V. — la cui costruzione ha comportato una spesa di circa 400 milioni — verrà a trovarsi in posizione centrale rispetto ai binari.

LAURA FACCHINELLI

La "DD" a Firenze: una nuova ipotesi

IL PROBLEMA della "sosta" della "Direttissima" a Firenze non preoccupa, ovviamente, le sole Ferrovie, ma esso, ormai è noto, è presente anche agli altri Enti Pubblici e privati oltre che alla cittadinanza fiorentina tutta.

Sono perciò molti i progetti, le idee, le proposte. Per iniziativa del Centro Studi "Enrico Mattei" è stato recentemente presentato nella Sala di S. Jacopo Soprarno un progetto completamente diverso da tutti gli altri finora venuti alla luce: autore l'Ing. Pier Angelo Cetica.

Questi comincia con il localizzare il "punto di sosta" della DD in una zona che non era stata mai presa ancora in cosiderazione: scartata l'attuale Stazione di Santa Maria Novella ("strutture e dimensioni inadeguate alla situazione del trasporto come quello che si sta concretizzando sulla linea Roma-Bologna"), scartato l'attraversamento sotterraneo di S.M. N. ("difficoltà tecniche pressocché insormontabili e costi elevatissimi"), scartata l'ubicazione della nuova Stazione a Castello ("soluzione insoddisfacente perché troppo eccentrica"), rimane la sola possibilità — che si presenterebbe addirittura come quella ideale — di realizzare l'impianto a Campo di Marte.

Qui esso sarebbe direttamente inserito nel tracciato Roma-Firenze-Prato, risponderebbe in pieno al criterio di alleggerimento del traffico a S.M.N., risulterebbe tangente alla fascia all'interno della quale correrebbe il cosiddetto "asse attrezzato" est-ovest, consentirebbe infine il recupero del "vuoto urbano" che attualmente sussiste tra i Viali ed il Campo di Marte.

In termini concreti — e qui sta la novità tecnica — l'attuale complesso di Campo di Marte dovrebbe essere coperto, ad una altezza di 8 metri dal suolo, da un'enorme piastra lunga quasi un chilometro e mezzo e larga 88 metri: una superficie quindi di circa 123.000 metri quadrati. Al di sopra di questa "piastra attrezzata" potrebbe essere costruito l'edificio della stazione con i relativi servizi, e potrebbero essere realizzate altre attrezzature di interesse pubblico; al di sotto, attrezzature commerciali e zone verdi; la piastra inoltre offrirebbe la possibilità di attraversamenti viari di notevole importanza non esclusa la collocazione a terra, in adiacenza alla Via Campo d'Arrigo, di un tratto dell'"asse attrezzato" che potrebbe successivamente inserirsi nel grande tema viario definito, alle sue estremità, dai ponti di Varlungo e dell'Indiano.

Le reazioni alla proposta sono state diverse. Il Capo dell'Ufficio Lavori di Firenze, Ing. Marino, l'ha trovata buona soprattutto se vista nel più ampio contesto di migliore integrazione e maggiore coordinamento tra Stazioni ferroviarie e direttrici del traffico stradale. L'Ing. Roberto Montellucci della Regione Toscana rimane invece favorevole all'attraversamento sotterraneo della città. L'On. Pezzati, membro della Commissione Trasporti della Camera, ha definito il progetto dell'Ing. Cetica: "il primo segmento di una linea alternativa" proprio all'ipotizzato attraversamento sotterraneo.

ANTONIO D'ANDREA

In occasione della tradizionale festa dei Soci Anziani, con la quale il Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani CIFI intende onorare quei Soci che compiono un quarantennio di ininterrotta appartenenza al Sodalizio con la consegna di una medaglia d'oro, il 30 giugno, nella sede sociale, è stata conferita ufficialmente la Presidenza onoraria al Socio Lucio Mayer in riconoscimento dell'attività da lui svolta per un trentennio, dapprima come Delegato, come Consigliere poi, ed infine, come Presidente per quattro mandati triennali. Nella foto, l'attuale Presidente Angeleri consegna la medaglia commemorativa al neo Presidente Onorario.

Nel corso di una simpatica cerimonia recentemente svoltasi presso la Direzione Generale, il vincitore del concorso per dare un nuovo nome ai dormitori di recente costruzione, l'Aiuto Macchinista Benito Belvedere, ha ricevuto dal Direttore Generale, Dott. Semenza, il premio messo per l'occasione in palio da "Voci" e dal DLF. Prescelto dalla fortuna fra tanti che avevano indicato il nome di "Ferrotel", il collega Belvedere ci ha comunque detto che il nome "Ferrotel" rappresenta per lui soprattutto un augurio: che presto tutti i dormitori possano veramente avere le strutture di veri e propri alberghi per ferrovieri. Nella foto, il vincitore mentre riceve i complimenti del Dott. Semenza e del Dott. Romano, Capo dell'Ufficio Centrale DLF.

Le FS al Salone del Veicolo industriale di Torino

SI E' recentemente tenuto a Torino il "VI Salone Internazionale del veicolo industriale e commerciale", manifestazione alla quale le Ferrovie dello Stato hanno partecipato per la prima volta grazie alla collaborazione della Nuova O.M.T. di Tortona.

Nello spazio esterno riservato alla Nuova O.M.T. è stato esposto su un tronchino di binario appositamente costruito dall'Ufficio Lavori, un carro Sss. à poche fixe, sul quale era stato caricato un semirimorchio munito di dispositivo per il carico e lo scarico verticale.

Le F.S. hanno anche offerto un servizio di consulenza ai visitatori.

L'esposizione del carro atto al trasporto combinato ha attirato la viva attenzione degli operatori e la curiosità generale del pubblico. Da un visitatore si è udito: « E' stato portato in Fiera "l'odore" della Ferrovia! ».

Gli operatori del settore si sono mostrati interessati agli sviluppi del trasporto combinato, informandosi sulle attuali possibilità offerte dalle F.S. sia per trasporti interni che internazionali. E' stata pure sentita la voce di piccoli autotrasportatori, i quali hanno manifestato preoccupazioni per le loro possibilità di lavoro in vista di uno sviluppo del trasporto intermodale. Al riguardo, da parte dei consulenti, è stato fatto presente che per le F.S. il trasporto più congeniale si sviluppa sulle lunghe distanze e che vi è quindi ampio spazio per gli autotrasportatori sulle brevi relazioni e sui servizi di affluenza e defluenza dai terminali. Con molti visitatori il discorso è stato poi ampliato al trasporto ferroviario in generale.

In particolare, in risposta alle domande tese a conoscere che cosa stiano facendo le ferrovie per migliorare la resa dei trasporti, si è parlato, oltre che dei treni completi, dei treni rapidi speciali, dei treni TEEM di cui si è illustrata la funzione e la marcia particolarmente celere, e della prossima istituzione del Centro Domanda Merci.

In definitiva la partecipazione delle F.S. al Salone del Veicolo Industriale deve essere giudicata positivamente, non solo in base alle reazioni favorevoli dei visitatori, ma anche perché palesa, in una manifestazione ad alto contenuto tecnologico, lo sforzo del vettore pubblico verso soluzioni tecnicamente più evolute di trasporto.

R. A.

Uno dei carri esposti

A Carrara modellisti a congresso

IL BENVENUTO, in Piazza 2 giugno a Carrara, ci viene dato da una mastodontica e luccicante (sembra quasi nuova!) 835 (è la 053).

Manca ancora qualche minuto alla apertura ma c'è già tanta gente: aspettiamo che si dia inizio al XXVIII Congresso della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari e Amatori di Ferrovia, aderente all'Unione Europea Modellisti Ferroviari (MOROP). La manifestazione coinciderà con la VI Mostra - concorso nazionale di modelli ferroviari e fotografie a soggetto ferroviario, con la Settimana delle Ferrovie dello Stato, con la Mostra commemorativa dell'Ing. Arturo Caprotti, inventore delle valvole per le locomotive a vapore, con una mostra di modelli commerciali e una mostra filatelica riservata a francobolli a soggetto ferroviario; funzionerà anche uno sportello delle Poste per lo speciale annullo: insomma un programma nutritissimo.

Il discorso inaugurale è tenuto dal Rag. Raoul Rossi, presidente del Gruppo modellisti ferroviari "Tirreno" (per le province della Spezia, Massa-Carrara, Firenze e le città di Viareggio, Rapallo, Pistoia; certamente il più numeroso d'Italia) e organizzatore dell'attuale manifestazione. Egli illustra gli scopi della FIMF, inneggia all'"arte" del modellismo, plaude a quanti si dedicano a tale attività che insegna tante nozioni, aumenta la conoscenza degli uomini, diffonde cultura.

Tra la numerose Autorità presenti, il Sindaco di Carrara, l'Avv. Ogliari di Milano, Presidente della FIMF, lo Ing. Sanesi, Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione FS di Firenze in rappresentanza del Direttore Compartimentale. Nel suo intervento l'Ing. Sanesi ha, in particolare, rilevato il notevole interesse che le ferrovie stanno nuovamente suscitando in tutto il mondo specialmente adesso che, a causa della incombente crisi energetica, il treno va assumendo un suo particolare e ben definito ruolo.

Poi la visita alle mostre. Sugli scaffali, nelle bacheche, sui tavoli, tanti, tanti "gioielli": locomotori elettrici, locomotive a vapore, automotrici, carri, vetture, linee elettriche, armamento, ecc. Tutto costruito con abilità, pazienza, amore. E poi, fotografie, alcune ormai ingiallite, ma tutte bellissime e tutte capaci di suscitare struggenti ricordi di affannosi vapori, di carbone bagnato, di uomini resi neri dal lavoro; altre nuovissime, a colori, con immagini che ti proiettano in un futuro quasi impensabile.

I visitatori sono già numerosissimi e tali saranno durante tutta questa prima giornata, così come certamente in quelle future.

Dopo il vermouth d'onore, offerto dal Comune di Carrara, e la pausa per il pranzo, il pomeriggio è impegnato tutto dall'affollatissima Assemblea Generale dei Soci che, con toni ora vivaci ora pacati, affronta i suoi problemi.

Il giorno successivo, altra grande festa: sono circa 450 le persone che prendono posto sul treno speciale: antiche vetture trainate da una 790 e da una 740 a spasso per la Lunigiana e la Garfagnana; tante le cose da vedere, i luoghi da visitare, le curiosità da soddisfare che le 10 ore dell'intero viaggio (tanto è durato!) sono trascorse in un baleno.

ANTONIO D'ANDREA

A scuola sui binari con l'«aula-mobile» FS

PROBABILMENTE pochi, tra quanti hanno notato una (alla apparenza) "normale" vettura FS "parcheggiata" presso il tronchino numero quattro di Roma Termini, saranno riusciti ad immaginare che si trattava della prima carrozza attrezzata ad aula mobile realizzata dalle FS. Anche a Roma infatti ha sostato, per circa un mese e mezzo questa speciale vettura che segna indubbiamente una pagina nuova nel campo delle iniziative introdotte dall'Azienda per assicurare una sempre più adeguata istruzione professionale agli agenti vecchi e nuovi impegnati in particolari settori d'esercizio.

In questa vettura, gli "alunni" hanno a disposizione uno schermo per la proiezione di materiale didattico e un moderno banco ACEI; è possibile così simulare tutte quelle situazioni in cui vengono a trovarsi quasi quotidianamente gli agenti del Movimento e quelli degli Impianti Elettrici nella loro attività.

Il grande vantaggio di utilizzare una vettura anziché una normale aula di scuola sta evidentemente nella possibilità di spostarsi praticamente in tutte le sedi più importanti della rete nazionale, evitando così al personale il disagio di spostamenti e trasferte.

Ma questa vettura mobile FS è anche un segno dell'importanza particolare che viene assegnata al campo dell'istruzione professionale, grazie soprattutto agli orientamenti nuovi che si vanno affermando e il diverso spirito con cui la nostra categoria pone il problema del proprio ruolo all'interno dell'Azienda e del Paese. L'esigenza ormai inderogabile di dar vita ad una Azienda ferroviaria al passo coi tempi, in grado quindi di fornire un servizio sempre più complesso, sempre più gravoso ma anche sempre più adeguato e funzionale, capace di far fronte a una domanda di trasporto che diventa ogni giorno crescente ed anzi inevitabilmente destinata a crescere ancora, in grado infine di occupare con proficuità un posto centrale nell'economia nazionale, porta con sé quasi naturalmente la necessità di una ricerca degli strumenti più idonei per assicurare agli agenti un sempre più elevato grado di professionalità.

Convegni, dibattiti, seminari, corsi di istruzione costituiscono alcuni elementi di quell'ampio ventaglio di iniziative e di proposte che vengono perseguite dall'Azienda in questo campo. Se pensiamo che ben 32.000 sono i ferrovieri "coinvolti" nella esperienza dei corsi di istruzione professionale per i soli Servizi Movimento e Impianti Elettrici, ci si rende conto di quale sia e di quale sarà lo sforzo necessario per affrontare seriamente il problema della preparazione professionale.

Tra i dirigenti indubbiamente più impegnati in questo settore vi è l'ing. Antonio Laganà, del Servizio Movimento, che è del resto uno dei realizzatori di questa "vettura-scuola". L'ing. Laganà ci ha dichiarato: « Credo innanzi tutto che noi dovremmo notevolmente estendere il concetto di istruzione professionale, badando a coinvolgere indistintamente tutti i settori e le attività dell'organismo aziendale, che va concepito anch'esso in modo nuovo e dinamico. L'Istruzione Professionale non va quindi intesa solo come formazione dei nuovi assunti, ma deve essere volta soprattutto al perfezionamento e all'aggiornamento periodico di tutto il personale, senza trascurare di recepire tutto l'enorme patrimonio di esperienza e di cultura che viene da coloro che concretamente operano nel quotidiano per poterlo trasmettere alle nuove leve, in un rapporto dialettico tra nuove tecnologie e concreta esperienza di lavoro. Vi è quindi la necessità di sempre più adeguati strumenti per conseguire tali risultati, e questa iniziativa costituisce un piccolo ma certo significativo passo avanti ».

MARISA BERNINI

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: E. Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Giuseppe Luzzi Tel. 2302
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 2728
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Ragioneria: Mario Petronilli Tel. 2348

Ancona

Binario X. Si sono brillantemente laureati Vincenzo Gatti, Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria, in Ingegneria Civile presso l'Università di Ancona, ed il Rev. Sup. Paolo Biagetti del 1° Reparto Traffico di Ancona in Sociologia, presso l'Università di Urbino. Ai due bravi colleghi le più vive felicitazioni.

La Cicogna ha fatto tappa per la terza volta in casa del Capo Gestione Carlo Loggi, che tra l'altro ha assunto di recente la titolarità della Gestione Merci della stazione di Alba Adriatica, portando la terzogenita Maria Serena per la felicità delle sorelline e di mamma Carla. Doppie felicitazioni e naturalmente auguri di buon lavoro.

Fiori d'arancio sono sbocciati al Deposito Locomotive di Fabriano per gli A. Macchinisti Dino Fischi e Nello Naccari convolati a nozze, rispettivamente, con le gentili signorine Maria Lozzi e Marilena Polli. Alle due simpatiche coppie i più cordiali auguri di ogni bene.

Il Segr. Sup. 1ª cl. Cav. Enzo Benvenuto, il « Cavaliere » per antonomasia dell'Ufficio Personale, ha lasciato il servizio dopo 42 anni per raggiunti limiti d'età. E' stato affettuosamente festeggiato dal Direttore Compartimentale Ing. Loria, dall'ex Direttore Ing. Grimaldi, ora Consigliere di Amministrazione, dal Capo Ufficio e dai colleghi nel corso del tradizionale banchetto d'addio. Al brindisi non sono mancati la rituale pergamena, i doni e le espressioni augurali che riflettevano i sentimenti di stima e considerazione che il "nostro" ha saputo conquistarsi in tanti anni di lodevolissimo servizio.

Al saluto dei colleghi e degli amici, « Voci » vuole aggiungere quello del suo Direttore che avendo avuto modo di conoscere di persona le doti professionali e umane del collega Benvenuto, intende indirizzargli in questa significativa occasione un particolare augurio di « buona pensione ».

In data 2 giugno, con decreto del Presidente della Repubblica, sono stati insigniti dell'onorificenza di "Cavaliere", i Capi Stazione Sovrintendente Antonio Pavone del 2° Reparto Movimento di Linea di Pescara ed Ugo Valente, Capo Ufficio Dirigente Centrale di Pescara. Ai due cari amici le più vive felicitazioni.

Bari

La cicogna ha portato Luigi a Sergio Tattoli, Op. Qual. del Rep. 11/E I.E. di Barletta.

Fiori d'arancio per Enrichetta Stante, figlia del 1° Manovratore Biagio della stazione di Rocchetta S.A.L., e Nino Zizzari, Ass. Capo presso lo stesso impianto; Giuseppina Dell'Olio e Giuseppe Tortora, Manovale del Rep. 11/E di Barletta.

Si è brillantemente laureato in Economia e Commercio Carlo Laurello, Segretario presso l'Ufficio I.E.

Le nostre condoglianze alla famiglia Sapone per il decesso del C.S.Sup. Salvatore della stazione di Taranto; a Pietro Mantelli, C.S. Sup. di Bari S. Andrea, e a suo fratello Alessandro, Appl. dell'Ufficio I.E., per la morte del padre.

Lunga e serena quiescenza al Cond. Clemente Nicola Montepeloso e all'Aus. Viagg. Giovanni Alegretti del D.P.V. di Potenza, al Segr. Sup. 1ª cl. Filippo Colamaria dell'Ufficio Ragioneria, al Man.le Spec. Francesco Sansaro del Rep. 11/E I.E. di Barletta, all'Appl. Michele Memola dell'Ufficio Trazione, al C.G.Sovr. Alessandro Minelli della stazione di Brindisi, ad Angelosante Grande, Commesso Capo dell'Ufficio Movimento, a Emanuele Nacci, Tecnico IE della Zona 12.2/LF e a Leonardo Claudio, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Trazione.

Sono stati insigniti dell'ordine di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana Giuseppe Di Bello, Ass. Capo presso la stazione di Bari M.ma; Antonio Senerchia, Ass. Cap presso la stazione di Bari P. Nord; Giuseppe Matteo, C.P.V. Sovr. dell'Ufficio Movimento.

Bologna

Per raggiunti limiti di età ha lasciato la Dirigenza della Stazione di Granarolo Faentino il Capo Staz. Sup. Elia Bertoni. Gli succederà nell'incarico il collega Bruno Trerè. Ad entrambi gli auguri di "Voci". Un cordiale saluto ed auguri di serena quiescenza a Raffaello

Ferretti, Capo Gest. Sovr., Luigi Pellegatti, Ass.te Capo della Gestione RA, Renzo Melarini, Capo Gest. Sup., Giuseppe Alberti, Capo Gest. e Mauro Lucchesi, Ass.te Capo, che hanno lasciato la Stazione di Ferrara per godersi un lungo e meritato riposo. Il 14 giugno numerosi amici e dirigenti del Compartimento hanno festeggiato il collocamento in quiescenza del Capo Reparto Servizi di Controlleria di Bologna Rosario Matera, Controllore Viagg.te Sovr. Per le sue capacità professionali ed il calore umano lascia un ricordo indelebile in tutti i suoi collaboratori. Al Cav. Matera auguriamo una lunga e serena quiescenza.

Fiocco azzurro in casa di Angelo Mediti — Manovr. della Stazione di Fidenza — per la nascita del primogenito Diego. Presso la clinica "Mafalda" di Roma Patrizia Pavia, Segr. dell'Uff. Rag. Comp.le, ha dato alla luce una paffuta e bellissima bambina, Francesca. Rallegramenti vivissimi!

Gabriella Bassi, Segr., ed il Dott. Angelo Caravita, Segr. Sup — entrambi dipendenti dell'Officina G.R. di Bologna — si sono uniti in matrimonio. Daniele Panzavolta, Conduttore del D. P.V. di Faenza, è convolato a nozze con la Sig.na Teresa. Ai neo-coniugi gli auguri e le felicitazioni dei colleghi.

Alle famiglie di Bruno Candiani, Op. Spec. Arm. del 6° Tr. Lav., Francesco Sandrolini, Capo Tecn. del D.L. di BO C.le ed Aldo Mattrel, Ass.te Capo di Bologna S. Donato, prematuramente scomparsi, le nostre più sentite condoglianze.

Cagliari

Un simpatico commiato ha coronato l'intelligente e valido servizio svolto dal Segretario Tecnico Francesco Chiusano presso gli Uffici amministrativi e tecnici della Squadra Rialzo di Cagliari. Colleghi dell'impianto e altri si sono stretti attorno a lui affettuosamente augurandogli molte altre soddisfazioni nella Squadra Rialzo di Foggia, tra i suoi conterranei. A Francesco un affettuoso rinnovato saluto giunge oggi a mezzo di "Voci" da tutti i colleghi ed amici.

Auguri d'ogni bene ai piccoli Danilo Taranto e Marco Covino, venuti alla luce poche settimane fà, allietando i giovani papà, rispettivamente l'Ing. Giacomo, Ispettore presso l'Ufficio I.E. e l'Ing. Michele, Ispettore presso l'Ufficio Trazione.

Una grande affermazione sportiva è stata conseguita meritatamente dalla piccola Sabrina Aprile, figlia del 1° Deviatore Mario della Stazione di Cagliari. La giovanissima Sabrina in coppia con il coetaneo Luca Contini, entrambi frequentanti la 1ª elementare del "Sant'Alenixedda" di Cagliari ha vinto il percorso misto dei Giochi della gioventù, gara regionale di corsa. Brava Sabrina!

Ed ora veniamo ai promossi. Sono veramente tanti, tutti meritevoli di citazione, ma data l'esiguità dello spazio, ne elenchiamo solo alcuni: Efisio Salis, Agostino Pintor, Dino Zedda, Salvatore Angelo Perra e Nicolino Sanna degli Impianti Elettrici ad Applicato Capo, Marco Pisano, Albino Trudu e Antonio Granitzio a Capo Tecnico, il Cav. Emilio Deiana a Segretario Superiore 1ª cl., Paolo Mainero e Antonio Iozzi a Segretario Tecnico Superiore 1ª classe, Luigi Lecca a Segr. Tecn. Sup., Luigi Risola e il Dott. Roberto Onida a Segretario Superiore, Francesco Perrottelli, Benvenuto Bonuomo, Antonio Mulas, Giampaolo Marcheselli e Pasquale Manconi a Capo Stazione Superiore, Giuseppe Manca a Capo Stazione Sovrintendente, Emanuele Siddi, Luciano Todde, Raffaele Medde e Biagio Picciau a Capo Personale Viaggiante, Elio Cau a Controllore Viaggiante Superiore, Antonio Foe a Capo Gestione, Daniele Falqui a Operaio Specializzato, Vincenzo La Fauci a Manovale Specializzato, Eleuterio Sanna a Operaio Qualificato ed infine Ettore Fanti ad Assistente Capo. Congratulazioni vivissime!

I nostri lutti. Sono deceduti l'ex Capo Squadra Manovali del D.L. di Cagliari Ennio Sanna e il signor Cesare Piroddi, padre dell'Ing. Antonio dell'Ufficio Materiale e Trazione. Alle famiglie così duramente colpite negli affetti le nostre condoglianze.

Firenze Mat. e Traz.

Culle. Rallegramenti alla collega dell'Ufficio 1° Patrizia Ciampi in Paoli per la nascita di Daniele, rallegramenti al babbo, un grande augurio al piccolo Daniele ed un affettuoso saluto al felice fratellino Davide.

E' nata Antonella Rubicone, per fare tanto felici la sorellina Elisabetta, la mamma Ernesta Tiezzi, collega dell'Ufficio 1°, il babbo Antonio nonché i nonni. Un affettuoso augurio alla piccola Antonella.

Rallegramenti alla signora Cristina, figlia della collega Elda Niccolini Moscatelli, Applicato Capo dell'Ufficio 7°, per la nascita di Giulio. Rallegramenti al babbo, alla nonna Elda ed auguri a Giulio.

Nozze. Il professor Mauro Conti, figlio dell'amico ragionier Piero, si è sposato a Firenze nella suggestiva chiesa di Cestello con la gentile signorina Maria Giovanna Cendali.

Cari auguri di tanta felicità a Maria Giovanna e Mauro.

La collega Bianca Ricci, Applicato Tecnico dell'Ufficio 7°, si è sposata a Firenze con il signor Francesco Barbieri. Fervidi auguri di felicità.

Laurea. Lucia Winchler, figlia dell'amico Dott. Carlo Francesco ex funzionario del Servizio Materiale e Trazione, si è laureata in Lettere spesso l'Università di Firenze, con 110 e lode.

Rallegramenti ed auguri.

Lutti. Si è spento a Firenze l'amico Dott. Mario Fogolari, funzionario a riposo del Servizio Materiale e Trazione. Alla moglie, professoressa Vera Billi, le nostre più profonde condoglianze.

Firenze Un. dist.

Promozioni. E' stato promosso a Segretariato Superiore Moreno Ceri del Controllo Viaggiatori e Bagagli.

I più vivi rallegramenti da tutti i colleghi.

Laurea. Le congratulazioni di tutti i colleghi alla neolaureata in filosofia, Segretario Luciana Marchese della Divisione Contabilità Prodotti.

Nozze. Tanti fiori d'arancio, per i segretari Simonetta Todisco e Michelangelo Pascale, Chiara Sarao ed il Signor Stefano Canu, per l'Applicato Alma Bonanni del Controllo Viaggiatori e Bagagli.

Alle novelle coppie tanti auguri di felicità.

Lutti. Hanno perduto il padre l'Applicato Capo Anna Casucci e la madre il Commesso Capo Giuliano Cintelli del Controllo Viaggiatori e Bagagli.

Ai colleghi e alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Profondo cordoglio ha suscitato l'improvvisa morte del Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria M.T. Ferdinando Sorbi. Ai familiari i sensi della nostra affettuosa solidarietà.

Le nostre più sentite condoglianze anche all'Appl. del Controllo Viaggiatori e Bagagli Silvia Villani per la recente perdita del padre.

Genova

Una rappresentanza di ferrovieri cattolici dei vari impianti di Genova, guidata dal Cappellano Compartimentale Don Risso, è stata ricevuta nei locali dell'Arcivescovado dal Cardinale Giuseppe Siri per un colloquio sui problemi del mondo del lavoro e di fede. E' stato un dialogo che ha suscitato vivo interesse e motivi di riflessione, soprattutto per la chiara, suadente, illuminata parola dell'illustre Prelato.

Cambio della guardia alla Stazione di Arquata Scrivia dove il Capo Stazione Sovrintendente Armando Desirello, collocato a riposo, ha lasciato la titolarità al collega Giovanni Manna. Auguri di serena quiescenza a Desirello, di buon lavoro a Manna.

Fiori d'arancio per Sandra Laguasco, figlia del Capo Stazione Sovrintendente Lorenzo Titolare di Alassio, e Alberto Galli, figlio del Capo dell'Ufficio Lavori di Bari. Alla giovane coppia auguri di lunga felicità.

Si è laureato brillantemente in Scienze Politiche, discutendo una tesi sui trasporti ferroviari, il Capo Stazione Giorgio Gennari di Serravalle Scrivia. Al neodottore congratulazioni e auguri.

La cicogna è giunta in casa dell'Assistente Capo Giuseppina Guerrini e del Capo Stazione Mirco Bonavita, coniugi entrambi in servizio ad Arquata Scrivia, con due gemelle, Fabiana e Ilaria; ha allietato anche la famiglia dell'Operaio Qualificato Angelo Coromines di Ventimiglia portando Ilaria e quella di Riccardo Fasce, Manovale a Genova Marittima, con l'arrivo di Roberta. Felicitazioni vivissime.

Roberto Dalla Vedova, Capo Gestione a Genova Marittima, ha vinto un premio di poesia messo in palio dal Secolo XIX di Genova con la lirica "Quando vedrai il mondo", che ha

partecipato con successo alla Rubrica "Pianeta Poesia", messa in onda settimanalmente da una Radio locale. All'amico Dalla Vedova, che è apprezzato collaboratore dell'antica Rivista genovese "A Compagna", le nostre più vive congratulazioni.

Lasciano in questi giorni l'Azienda il Segretario Superiore Roberto Bonissone e l'Applicato Capo Giovanni Borio dell'U.P.C., il Segretario Tecnico Superiore Giorgio Picasso dell'Ufficio Lavori, il Revisore Superiore Nicola Tripaldi dell'Ufficio Movimento, l'Operaio Specializzato Luigi Armocida dell'Officina IE di Rivarolo. A tutti i più fervidi auguri di serena quiescenza.

Condoglianze sentite all'Applicato Gianna Maggi dell'U.P.C. e al Macchinista T.M. Vittorio Rubino di Ventimiglia per la morte della madre, e alla famiglia del collega a riposo Angelo Cermelli, per tanti anni addetto al Reparto Concessioni di viaggio, recentemente scomparso.

Milano

Commiati. Salutati da colleghi, amici, superiori, hanno lasciato l'Ufficio Lavori, in applicazione della legge 336, il Geom. Gianlorenzo Moore, il C.t.co Sup. della linea dirigente il 1° T.co Lavori Milano C.le, Luigi Bianchin e gli Applicati Capo Francesco Bagnarino e Luigi Polonini, il quale è stato particolarmente festeggiato nel corso di una simpatica cerimonia. A ciascuno l'augurio di una felice quiescenza.

Da agosto i viaggiatori che transiteranno da Milano C.le potranno sostare in una sala di attesa di 1ª classe, totalmente rinnovata. Centosessantotto poltroncine a panca suddivise in gruppi di dodici, disposte in formato quadrilatero e corredate agli angoli da quattro tavolini/panchette, sostituiranno i superati e logori divani in uso da 53 anni. Spesa del rinnovo 13 milioni.

Grande felicità in casa dell'Aiuto Macchinista del D.L. di Cremona, Luigi Pellone; è da poco padre di una bellissima e desideratissima bambina di nome Daniela. "Voci" fa i migliori auguri alla piccola, al neopapà e alla orgogliosissima mamma, Signora Giuditta Peluso.

Napoli

Lauree. Anna Maria Tripaldella, figlia dell'Operaio Spec. della zona I.E. 21.3 di Caserta Giuseppe, si è laureata con brillante votazione in Matematica. Brunella Bruno, figlia del C.S.Sovr. Giuseppe, coadiutore della 1ª Sez. Eserc. dell'Uff. Movimento, si è laureata con 110 e lode in Lettere classiche. Giuseppina Di Gaetano, figlia dell'Op. Spec. a r. Pietro, già dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna, si è laureata in Giurisprudenza. Vivissimi rallegramenti.

Nozze. Hanno coronato il loro sogno d'amore: Teresa Assante e Salvatore D'Andrea, Applicati presso l'Ufficio Lavori; Michele La Marca, macchinista del Dep. Loc. di Napoli Sm.to e la Sig.na Francesca Giordano. I nostri più fervidi auguri.

Nascite. Francesco è nato a Rosa Anna Alba, moglie del C.T. dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna, Vincenzo Pagano; Immacolata è nata a Maria Manfuso, Guard. dell'11° Tronto Lavori di Capua, consorte di Antonio Esposito e figlia dell'Appl. Capo dell'U.P.C. Alfonso Manfuso. Felicitazioni.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: Mario Marchegiano, Capo Gest. Sup. dell'Uff. Telegrafo di Napoli C.le; Giuseppe Rea, Appl. del centralino telefonico compartimentale; il Segr. Sup. 1ª cl. Angelo Padula ed il Commesso Capo Santolo Cerullo, dell'Ufficio Lavori; il Segr. Sup. 1ª cl. Vittorio D'Antonio e l'Appl. Capo Bernardo Romano, dell'Uff. I.E.; l'Appl. dell'Uff. Collaudi Pasquale Autiero; il Dev. della Staz. di Caserta Vincenzo Viglione e l'Op. Spec. del D.L. di Salerno Raffaele De Maio. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: Michele Paparo, Op. Spec. dell'Officina G.R. di S.M. La Bruna; Umberto Andreozzi, Op. Spec. Arm. del 13° Tr. Lav. di Isernia; Giuseppe Di Brino, Op. dell'Armamento del 16° Tr. Lav. di Morcone; Vincenzo Santaniello, Tecn. I.E. dell'Officina I.E. di Torre C.le; Raimondo Oriente, fratello del Capo Treno del D.P.V. di Campobasso Ugo; Ciro Imparato, fratello del C. Tecn. Sup. Raffaele, della Off. G. R. di S.M. La Bruna; Maria Pietrunti, madre del manovratore della stazione di Campobasso Michele Pietrunti; Luigi Schettino, fratello del C. Tecn. Sup. Ciro, dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Primo piano. Alla presenza dei Direttori dei Servizi Movimento ed Impianti Elettrici e del Direttore Compartimentale, Ing. Armando Colombo, il giorno 3 luglio u.s. è stato attivato nella stazione di Messina un apparato centrale elettrico con comando di itinerari del tipo a pulsanti con segnalamento di manovra ubicato presso l'Ufficio Dirigenza Movimento.

Laurea. Con la votazione di 110 su 110 e lode si è laureata in Lettere classiche la gentile signorina Caterina Augello, figlia del Capo Stazione Superiore Giuseppe, Titolare della stazione di Balestrate. Alla neodottoressa formuliamo i nostri più vivi rallegramenti.

Onorificenze. Apprendiamo che il Segretario Superiore Antonio Castelli, dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere all'Ordine del Merito della R.I. Complimenti per il meritato riconoscimento.

Cicogna express per Annalisa, figlia dell'Assistente di Stazione Angela Roccia, della stazione di Palermo Centrale; per Barbara Neglia, figlia del Macchinista Giuseppe, del Deposito Locomotive di Palermo; per Virginia Tarantino, figlia dell'Aiuto Macchinista Francesco, del Deposito Locomotive di Palermo; per Giuseppe Mendola, figlia dell'Operaio dell'Armamento Tommaso, del 22° Tronco Lavori di Augusta; per Pierluigi Vivoli, figlio del Capo Treno Francesco Paolo, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo.

Esoneri. Con una simpatica cerimonia, svoltasi nei locali dell'Officina G.R. di Messina, sono stati calorosamente festeggiati i neo-pensionati: Manovale Specializzato Francesco Minissale, il Commesso Capo Giuseppe Nunnari, il Capo Squadra Manovali Letterio Falconieri, gli Operai specializzati Concetto Lombardo, Francesco Mannino, Rosario Guerrera, Andrea Barbaro, il Capo Tecnico Superiore Merchiorre Cucinotta e il Capo Tecnico Superiore Giuseppe Fulgidezza, il quale ha anche acquisito la promozione a Capo Tecnico Sovrintendente quale ex combattente. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. L'Assistente Capo Giuseppe Marchese, della stazione di Palermo Centrale è stato colpito da un grave lutto: la morte del figlio ventenne Salvatore in seguito ad infortunio sul lavoro presso la stazione di Chivasso mentre controllava, quale Capo Treno del Genio Ferrovieri, i piombi di una cisterna in composizione al treno che scortava.

Il collega Marchese, per nostro tramite, vuole esprimere il suo sentito ringraziamento a quanti gli hanno manifestato nella tanto dolorosa circostanza sensi di solidarietà e di conforto. In particolare ringrazia il Direttore Generale, Dott. Ercole Semenza, il Direttore del Servizio Movimento, Ing. Antonio Piciocchi, il Direttore Compartimentale, Ing. Armando Colombo.

Anche il Segretario Superiore Giuseppe Federico, dell'Ufficio Ragioneria, è stato colpito da un grave lutto: la morte del padre.

Al collega Federico giungano le sentite condoglianze di "Voci".

Reggio Cal.

Primopiano. I giornali locali hanno messo in risalto l'atto di onestà di un ferroviere in pensione che, avendo trovato un libretto al portatore di 26 milioni, lo ha consegnato ai Vigili Urbani. Si tratta del Cav. Giovanni Covassi, Segretario Superiore di prima classe a riposo, già dipendente dell'Ufficio Trazione di Reggio. Anche noi di "Voci della Rotaia" segnaliamo il gesto del Cav. Covassi; un altro ferroviere che ha fatto onore alla categoria.

Nozze d'oro. Salvatore Falco, Capo Gestione a riposo, ha festeggiato i 50 anni di matrimonio con la Signora Maria Paparone. "Voci" rivolge alla "collaudatissima" coppia i migliori auguri.

Laurea. La signorina Angelina Cordova, figlia del Conduttore in pensione Pietro, ha conseguito con brillante votazione la laurea in Lettere moderne. Auguri.

Onorificenza. Complimenti e auguri all'amico Francesco Calcagno, Segretario Superiore di prima classe e dipendente dell'Ufficio Lavori, il quale è stato nominato "Cavaliere della Repubblica".

Aurelio Codisposti è stato recentemente promosso Assistente Capo. Al collega i migliori auguri di "Voci".

Congedo. Una semplice ma toccante cerimonia si è svolta a Catanzaro Lido per salutare il Cav. Uff. Gaetano Toscano, CS Sovrintendente e dirigente del quarto Reparto Movimento di Catanzaro Lido, il quale ha lasciato l'Azienda per limiti di età. Toscano è stato festeggiato da numerosi colleghi ed amici.

Altra cerimonia simile ad Agropoli, dove con l'intervento del Direttore Comp.le, Ing. Antonino Bitto, in un convivio, è stato salutato il CS Sovrintendente Armando Tapano, Capo Ufficio Dirigenti Centrali e Coordinatori di Agropoli.

Ai neo pensionati Toscano e Tapano, gli auguri più affettuosi di "Voci" per una serena e lunga quiescenza.

Roma Impianti

Fiori d'arancio. Nella Chiesa di S. Luigi Gonzaga di via Villa Emiliani, alla presenza di parenti e amici, è stato celebrato da Mons. Stefano de Grada, il matrimonio del Capo Gest. Sup. Elio Auticchio, Dirigente della Segreteria di Piazzale di Roma T/ni e della gentile signorina Adele Mucci. Alla neo-coppia festeggiatissima presso la Chiesa e dalla "sora Paolina" una valanga di auguri.

Cicogna-express. Giorni di festa per la famiglia del 1° Man/re Alessio Ceccarelli, in servizio presso la Stazione di Colleferro, per la nascita del piccolo Simone, venuto a far compagnia al fratellino Walter.

Giorni di festa, anche, in casa del Capo Staz. Sovr.te Pasquale Ventresca, già in servizio come 1° Aggiunto a Roma Termini che è diventato nonno per la nascita della piccola Eleonora. Ai neonati, ai genitori, ai nonni i migliori auguri di "Voci".

Onorificenza. Remo Righi, Capo Gest. Sovr.te, Dirigente del Transito Unificato di Toma T/ni, è stato nominato Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

Al nuovo Cavaliere, le più vive congratulazioni.

Complimenti a Cladio Querci, figlio del C.S. Sovrintendente presso Roma T.ni, Valerio, che, è stato promosso alla quinta classe del liceo scientifico con tutti 8 e 9. Bravo!

L'imbonitore. Il Segretario Superiore di 1ª cl. Dandolo Menghini dell'Ufficio Commerciale e Traffico di Roma, Dirigente del Deposito Compartimentale Merci, non farà più l'imbonitore per vendere al miglior offerente le merci abbandonate, giacenti o rinvenute nelle sedi ferroviarie. Col 1° luglio, per la legge degli ex-combattenti se ne va in pensione con 32 anni di servizio effettivo e lasciando non poco rammarico in quanti lo hanno apprezzato sia sotto l'aspetto professionale che umano.

Salutiamo anche il Commesso Capo Vincenzo Pianella, per 37 anni archivista dell'U.C.T. di Roma, che lascia l'azienda per raggiunti limiti di età.

I nostri lutti. A soli 46 anni, se n'è andato il Capo Gest. Sup. Livio Ricci della Biglietteria di Roma T/ni, lasciando nello sgomento e nello sconforto i suoi famigliari e i suoi amici. E' venuto anche a mancare all'affetto dei suoi cari il macchinista a riposo Mario Vichi,

stroncato in poco tempo da un male incurabile ad appena un anno dal suo pensiosionamento.

Le nostre condoglianze infine alla famiglia dell'Ausiliario Carlo Scognamiglio per l'immatura perdita della moglie Anna Colantonio.

A tutte le famiglie così duramente colpite, le nostre fervide condoglianze.

Roma Servizi

AFFARI GENERALI

Biagio Cotrone, che ha svolto per diversi anni la sua attività, quale Applicato Capo, presso il settore amministrativo della redazione del nostro giornale, è andato recentemente in pensione. Con la sua messa in quiescenza, lascia "Voci" uno dei collaboratori più validi, che per competenza, impegno e doti umane, già lo sappiamo, sarà assai difficile sostituire.

Approfittiamo di questo saluto per esprimere ancora una volta all'amico Biagio la stima e la simpatia che la redazione tutta ha nutrito e nutre nei suoi confronti E proprio per questo saremo lieti se anche da "esterno" continuerà a essere vicino al giornale: di amici così abbiamo e avremo sempre bisogno.

Fiocco azzurro all'U.R.A. Al Segretario Antonietta Ranucci, che opera presso la Segreteria dell'Ufficio 5°, il 25 luglio è nato un bel bambino di nome Andrea. A mamma Antonietta, al papà, Giacomo Nanni, alla sorellina Paola, ma soprattutto al piccolo Andrea, i migliori auguri di ogni felicità da tutto l'Ufficio.

Il 1° luglio è stato collocato in quiescenza il solerte Commesso Capo Antonio Pescosolido che per molti anni è stato una figura caratteristica della Segreteria del Direttore Generale. Auguri di lungo e meritato riposo.

E' recentemente deceduto, dopo lunga malattia, il Commendator Giuseppe Gasparotto, Ispettore Capo Superiore a riposo, che per molti anni operò come Capo della Segreteria dell'allora Servizio P.A.G. Alla famiglia "Voci" rivolge le più sentite condoglianze.

COMMERCIALE

Promozioni. Il Dottor Roberto D'Agostino è stato promosso 1° Dirigente ed è stato chiamato a dirigere la 1ª Divisione dell'Ufficio Centrale Esercizio. Al neodirigente vivissime congratulazioni e auguri di buon lavoro.

Fiori d'arancio. La Sig.na Rossella Braga, Segretario dell'Ufficio Merci, si è unita in matrimonio con il Signor Luigi Repoli; la Sig.na Paola Maniccia, Applicato-Stenografa dell'Ufficio Sviluppo, ha sposato il Signor Sergio Ricci. Ai novelli sposi i nostri migliori auguri.

Lutti. Condoglianze ai colleghi Antonio Sposato per la perdita della madre Sig.ra Giovanna e Pietro Arrabito che ha avuto il grave dolore della scomparsa del padre Signor Guglielmo.

ISTITUTO SPERIMENTALE

Nastri azzurri. Le colleghe Ivana Pizzorni e Stefania Tulli sono diventate contemporaneamente mamme di due splendidi bambini ai quali sono stati rispettivamente imposti i nomi di Sirio e Fabrizio.

A Ivana Pizzorni, che è mamma per la prima volta, a Stefania Tulli che invece lo è per la seconda, ai felici papà e ai due neonati i più sinceri auguri di Voci.

Fiori d'arancio. L'amico Gabriele Lanna è convolato a giuste nozze con la signo-

rina Delfina Riccomagno.

Ai novelli sposi i più cari auguri di ogni felicità.

Quiescenza. Nel corso di un simpatico incontro, Vittorio Amadei, Capo Tecnico Sovrintendente, ha salutato gli amici in occasione dell'ultimo giorno di lavoro prestato alle dipendenze dell'Azienda.

Al collega Amadei i migliori auguri di una lunga e serena quiescenza.

LAVORI

Un cartoncino e cinque confetti. Il tutto avvolto in un fazzolettino ricamato. Sul cartoncino due nomi: Salvatore Pascarella e Rosa Salvarezza, sposi. All'amico Salvatore auguriamo tanta felicità unitamente ai colleghi dell'Ufficio Collaudo Materiali.

Ancora una bomboniera: è dell'Applicato Francesco Ruggeri che annuncia il matrimonio della figlia Serenella con il collega Carlo Egidio Vicino. Gli amici dell'Ufficio Centrale 1° nel congratularsi con il collega Francesco porgono alla coppia auguri di felicità.

Un altro matrimonio. L'Ispettore Carlo Gerra ha sposato la gentilissima Sig.rina Lia Mantovani. I componenti l'Ufficio C.le 1° augurano agli sposi tanta felicità.

MOVIMENTO

Commiato. Fervidi auguri di buon lungo riposo ai colleghi: Capi Pers. Viagg. Sovr. Bruno Aronne e Renato Rossi, all'Appl. Capo Mario Caccia e Manovale Giuseppe Iannola.

Lutto. Sentite condoglianze al Dr. Pietro Lento ed ai suoi congiunti per l'immatura morte del figliolo.

Nascita. Il Cav. Nicola Ignacchiti, nostro funzionario in pensione, è diventato nonno per la terza volta. Auguri a lui ed alla nipotina Valentina, nonché al padre della piccola Franco Ignacchiti, Applicato presso la segreteria del sottosegretario On. Degan.

RAGIONERIA

Cicogna express. Lieto evento nella casa del segretario Angiolo Campi per la nascita del primogenito Stefano e del segretario Patrizia Pavia per la nascita di Francesca. Ai piccoli e ai felici genitori i migliori auguri.

Nuovi arrivi. Ha preso servizio presso l'URDG, proveniente dalla Divisione Contabilità prodotti di Firenze, l'Ispettore Dott.ssa Letizia Baiocchi. Alla nuova arrivata un cordiale benvenuto e l'augurio di buon lavoro.

Torino

Esodi. Un altro scaglione di colleghi ha lasciato recentemente il servizio; eccone un primo elenco: dall'Ufficio Ragioneria il Segr. Sup. di 1ª cl. Geom. Cav. Carlo Carazzone, i Segr. Sup. Angelo Cremascoli, Giuseppe Crocè, Giuliano Filè, Pietro Miraglia ed Emilio Sollier nonché il Commesso Emilio Martini; il C.P.V. Sovr. Renato Ferrari, Titolare del DPV di Alessandria, cui subentra il CPV Sup. Gino Bergaglio, al quale auguriamo buon lavoro nel nuovo incarico; l'Op. Spec. Giovanni Grande dell'O.G.R.; da Alessandria C.le il C.S. Sup. Modesto Massocco, il C.G. Sup. Livio Aprile ed il 1° Man.re Natale Marmo. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Alle recenti elezioni politiche l'ex C.G. Sovr. Cesare Dujany, già Presidente della Giunta Regionale Valdostana, è stato eletto deputato; i ferrovieri della Valle d'Aosta desiderano esprimergli da queste colonne le più vive felicitazioni.

Sentite congratulazioni porgiamo pure al collega con le stellette Maresciallo Maggiore del Genio Ferrovieri Francesco Ditta, Titolare di Borgofranco d'Ivrea, da poco insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana.

Binario dieci. Il Segr. Laura Rassiga Guercilena, del 14° Rep. Ragioneria, ha conseguito con ottimo risultato presso l'Università di Torino la laurea in Lettere. Vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale. Ad Alessandria C.le il Man.re Gianni Tamiazzo con la Sig.na Antonietta Lamborizio ed il 1° Man.re Adriano Varotto con il Man.le Anna Maria Zarrillo dello stesso impianto; al DL di Cuneo l'A.M. Bruno Corinni con la Sig.na Gabriella Parodi. Auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. All'OGR Massimiliano all'Appl. Tecn. Emma Cataldo, Serena all'Op. Spec. P. Luigi Callegari, Alessio all'Op. Spec. Roberto Ghezzo, Roberto all'Op. Spec. Restuccia Santi, Diego all'Op. q. Donato Ritrovato e Sonia all'Op. q. Giuseppe Tonti; Massimo al C.S. Salvatore Volpe di Romagnano Sesia; al DL di Cuneo Alberto all'AM Antonio Mellano, Naima al Macch. G. Pietro Vallinotti e Valerio all'AM Giulio Picco; ad Alessandria C.le Irene al C.G. Pasquale Di Maio e G. Luca al Manov.re Fiorenzo Nervi. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. A soli quarantotto anni di età è deceduto, in attività di servizio, il C.

Sq. Man.li Filippo Giai Gianetto dell'OGR; in quiescenza sono invece scomparsi il C.T. Sup. Alessandro Gritti, padre del Capo dell'Ufficio Collaudi di Torino Ing. Andreino, il decano dei pensionati valdostani Camillo Dujany della classe 1888 ed il C.T.P.le Salvatore Catalano, già del Rep. Collaudatori I.E. di Torino PN.

Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo all'AM Oreste Pasquale, del DL di Cuneo, per la morte del padre ed all'Op. Sp. dell'OGR Giovanni Dalla Francesca per la dipartita della madre.

Trieste

E' stato destinato a dirigere il locale Ufficio Commerciale e del Traffico il Dirigente Superiore Dr. Bruno Regini che ha sostituito il 1° Dirigente Dr. Raffaello Verdianelli, "restituito" al Compartimento di Venezia dal quale proveniva.

Al Dr. Regini giunga un "ben arrivato" tra noi.

La cicogna ha lasciato in casa del Guardiano del P.L. di S. Croce Alberto Rusco e della gentile Signora Maria Dolores Ravagnan un grazioso bambino che i felici genitori hanno chiamato Francesco.

Fiocco rosa sulla porta di casa dell'Applicato del locale Ufficio Impianti Elettrici Tiziana Peschier in Villini per la nascita di Lorenza.

Ai genitori ed ai neonati tante felicitazioni ed auguri.

E' deceduto il signor Ladislao Celicar, padre del Commesso dell'Ufficio Materiale e Trazione Vladimiro.

Sono mancati all'affetto dei loro cari l'Operaio Specializzato Benedetto Sibenik, dipendente dalla sottostazione elettrica di Trieste C.le e l'Operaio qualificato Giorgio Visintin, della Zona 13.3 di Gorizia.

Ha cessato di vivere il Signor Antonio Pozzan, padre della Guardiana Miranda Pozzan in Depentori, in servizio presso il 6° Tronco Lavori di Portogruaro.

A tutte le famiglie, profonde condoglianze.

Sono stati di recente collocati in quiescenza il Capo Staz. Sup.re Basilio Marzinotto, Titolare della stazione di Portogruaro e il Dirigente Movimento del detto Impianto, Capo Staz. Super.re. Angelo Bravin.

Ai cari colleghi giungano gli auguri sinceri di una lunga e serena quiescenza da parte di tutti i colleghi.

Venezia

Nozze. Il Segr. Tecnico Giorgio Rodegher, in servizio presso il locale Ufficio Lavori, si è recentemente unito in matrimonio con la sig.na Marilisa De Martin. Walter Pinarello, pure Segr. Tecnico dell'Ufficio Lavori, si è sposato con la sig.na Lidia Favero. L'Op. Qual. I.E. Pier Bruno Geromin della zona 11/4 di S. Donà si è sposato con la sig.na Maria Rosa Lucchetta. A tutti rivolgiamo l'augurio di una vita matrimoniale lunga e felice.

Nascite. Anche il mese di giugno ha visto la nascita di numerosi bambini, tutti accolti con gioia. E' nata la piccola Giovanna e ha reso felice il papà Ing. Giuseppe Dalla Via, Ispettore presso l'Ufficio Materiale e Trazione. Il Segr. Tecnico Paolo Pellegrini, dell'Ufficio Lavori, ci ha annunciato la nascita del figlio Mario e il Segr. Tecnico Potito Pescatore, sempre dell'Ufficio Lavori, ci ha fatto sapere di essere diventato papà della piccola Valentina. Anche al Segretario Reginaldo Dal Corso, in servizio presso la Segreteria del Direttore, è nata una bambina, Sonia. Segnaliamo inoltre la nascita di: Ivano, figlio dell'Op. Qual. I.E. Aldo Pagot della zona 15.4 di Conegliano, Marta, figlia dell'Op. Qual. I.E. Pier Luigi Biscaro della zona 15.2 di Treviso, Valentina, figlia dell'Op. Qual. I.E. Alessandro Benato della zona 43/4 di Treviso.

A tutti i neonati e ai loro genitori giungano i nostri più affettuosi auguri.

Amorevolmente assistita, è mancata la Sig.ra Rachele Maria, mamma del Segretario Sup. Ruggero Patron dell'Uffico Materiale e Trazione. Al collega, in questo momento così doloroso, noi tutti esprimiamo le più sentite condoglianze.

Verona

Lauree. Francesco, figlio del Capo Pers. Viagg. Salvatore Ternullo del DPV di Verona, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Ferrara. Al Politecnico di Milano hanno conseguito la laurea in Architettura, Claudio, figlio del Csq. Manovali Carlo Orlandi in servizio presso la Rimessa Locomotive di Trento e in Ingegneria Meccanica Claudio, figlio del Segr. Sup. Ezio Fiorentini, responsabile dei servizi di Segreteria dell'Ufficio Ragioneria Comp/le. A tutti auguri di successo.

A riposo. Da Bolzano il personale del Reparto 22/E degli Impianti Elettrici saluta i colleghi recentemente collocati a riposo: Renato Massagrande, Govanni Pignater, Mario Pozza, Remo Varesco. Auguri dalla stazione di Verona PV al 1° Dev.re Ferruccio Dai Prè. Un caro ricordo dalla stazione di Vicenza al Capo St. Sup. Aldo Turatello, già 1° Aggiunto e al 1° Dev.re Luigino Manfrin.

Onorificenza. All'amico Mario Fenzi dell'Ufficio Sanitario, è stata conferita l'onorificenza di "Cavaliere al merito della Repubblica". Congratulazioni e auguri.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

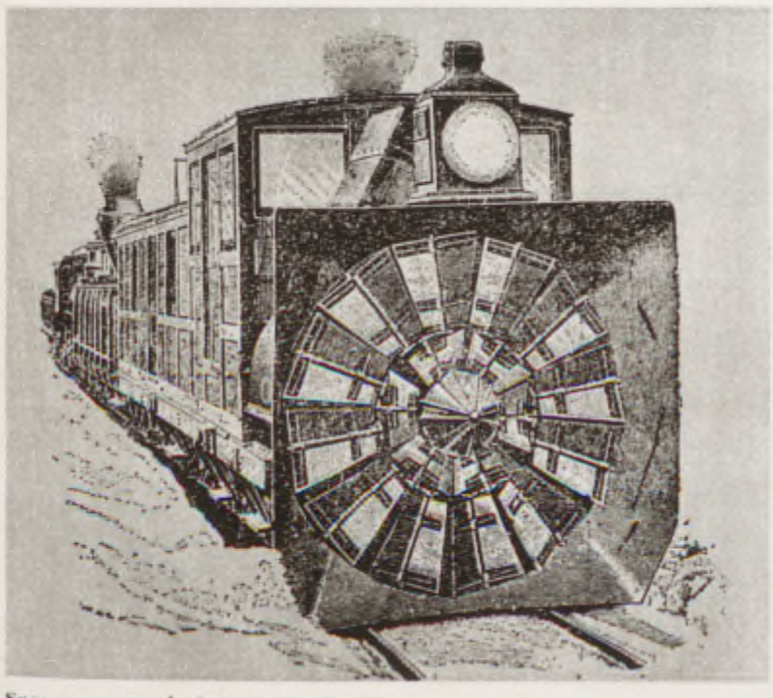
Una ferrovia boreale

"SI è in questi giorni inaugurata — scriveva il Journal des trasports del 3 luglio 1903 — nella regione del mondo meno frequentata, perché meno accessibile — la regione artica — una ferrovia di circa 400 km. E' la linea svedese-norvegese che allaccia il golfo di Bothnia coll'Oceano Atlantico attraverso il paese dei lapponi. Quando si pensi che questa linea si trova molto a nord dell'Islanda e della Groenlandia, della Terra di Baffin e dello stretto di Behring, è facile immaginare gli ostacoli del suo impianto, le singolarità del suo servizio, il complesso di comodità che essa offre a chi vorrà, senza esiliarsi dal mondo, fare un soggiorno di studi nella regione polare. Non è, pertanto, lo si immagina facilmente, ad uno scopo disinteressato che questa linea boreale da Lulen al fiordo di Lofoter è stata costruita. Da lungo tempo dei finanzieri e dei metallurgici inglesi erano stati colpiti dal profitto che si poteva trarre facendo venire negli altiforni del "Paese nero" l'eccellente minerale di ferro della Lapponia. Invece del grande commercio di Bilbao, attraverso la pericolosa "Bay of Biscaye" essi avevano sognato un servizio rapido di trasporto di minerali simile a quello che gli americani hanno già stabilito con la penisola di Malacca per alimentare senza interruzione la loro produzione di stagno. Il progetto della linea lappone destò a suo tempo in Inghilterra l'interesse pubblico. Ma è accaduto ciò che spesso si accompagna alle intraprendenze prematuramente ideate. Essa fallì per mancanza di costanza e di capitali. La linea, cominciata venti anni fa nel golfo di Bothnia, partendo dal porto di Lulen, dovette arrestarsi nel 1890 a Gullivara, vale a dire a mezza via.

I turisti appassionati della Scandinavia conoscono molto bene Gullivara: è là che ogni estate gli agenti di viaggio dirigono fra il 15 giugno e il 15 agosto coloro che sono desiderosi di ammirare il sole di mezzanotte. Ma i governi svedese e norvegese avevano troppo interesse a vedere stabilita una comunicazione diretta fra i due mari da cui sono bagnati al nord, per non riprendere quel progetto abbandonato. I due governi erano maggiormente sollecitati ad intervenire, perché la parte meno proficua della linea, quella che mette capo al golfo di Bothnia, era già compiuta.

La parte che restava da fare, terminando sul Gulf Stream, in un fiordo libero tutto l'anno, e passando attraverso gli immensi campi di miniere di Luassavara, prometteva un gran numero di benefici. Nel 1892 si continuò quindi la linea Lulen-Gullivara e si affrettarono i lavori per portarla sino all'Atlantico, ciò che ora è stato compiuto. Il punto terminale norvegese sull'Atlantico battezzato, un po' presto, Porto Vittoria, si chiama ora Narwich.

I treni carichi di minerali giungono ora davanti alle banchine. Ed è là che, in un avvenire non lontano, arriveranno da Parigi o da Berlino quelli che vorranno in pochi giorni fare un viaggio in Lapponia.



Spazzaneve per la ferrovia boreale

L'arrivo dei sovrani a Torino Porta Nuova

La stazione Porta Nuova di Torino

L'11 luglio 1878 la stazione Porta Nuova di Torino è parata a festa per la visita ufficiale dei sovrani — Umberto I e Margherita e del principe di Napoli (il futuro Vittorio Emanuele III) — e per il decennale della sua costruzione. Iniziata nel 1861, quando Torino divenne capitale d'Italia, e terminata nella estate del '68, la stazione ebbe un fabbricato viaggiatori monumentale, rimasto integro a tutt'oggi nelle sue strutture esterne e nella caratteristica vetrata semicircolare della facciata anche dopo i radicali lavori di trasformazione compiuti nel 1948-55. Del nuovo "Scalo definitivo per i viaggiatori e per le merci a grande velocità" era autore l'ingegnere Alessandro Mazzucchetti, originario del biellese, al quale si dovevano anche i progetti delle stazioni di Alessandria e di Genova. Riuscì una creazione felice, valida nella sua funzionalità tecnica, e gradita al tessuto urbano in cui aveva dovuto inserirsi. Eppure il problema si presentava arduo, come si esprimeva lo stesso Mazzucchetti "per segnare almeno un passo progressivo nelle prove fin qui tentate in altri paesi, con esito più o meno felice, per conciliare le esigenze imperiose delle grandi costruzioni industriali moderne con le norme tradizionali. Nel caso concreto, nell'ideare il prospetto principale su vastissima piazza circondata da case di ingente massa, doveva volgersi la mira ad assegnare al nuovo edificio, da erigersi isolato nel sito più distinto, una decisa preminenza nella mole, ed a sposare con armonica euritmia l'ampiezza enorme della forma centinata centrale con le minori proporzioni consentite dalla destinazione delle fabbriche laterali ad uso di uffizi".

Principesco record mondiale di velocità (10 luglio 1903)

Il treno reale che conduceva il principe e la principessa di Galles che si recavano ad una cerimonia nella cattedrale di Truro in Cornovaglia, percorse 292 miglia e 3 quarti in 4 ore, 4 minuti e 57 secondi, senza una sola fermata, battendo così tutti i record mondiali precedenti. I primi 200 km. furono percorsi ad una velocità media di 74 miglia all'ora ma vi furono dei momenti in cui la velocità raggiunse le 84 miglia all'ora.

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO
ANNO XXII - N. 8/9 - AGOSTO/SETTEMBRE 1979

Dopo 40 anni la Cuneo Ventimiglia

Red. Sede: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 8-9 - Agosto-Sett. 1979

in questo numero

4 **La Cuneo-Ventimiglia**

Dopo quarant'anni e dopo le distruzioni della seconda guerra mondiale, da ottobre rientra in esercizio la Cuneo-Nizza-Ventimiglia: uno dei più importanti collegamenti ferroviari internazionali del nostro Paese.

11 **E' ripartito il "treno della speranza"**

L'importante iniziativa a favore degli « handicappati » figli di ferrovieri, promossa da "Voci" con il sostegno di tutte le Organizzazioni Sindacali e della Banca Nazionale delle Comunicazioni, è giunta finalmente a uno dei passi decisivi: il lancio della sottoscrizione.

12 **Alla scoperta delle nostre linee / 15**

Continua la serie dei nostri servizi sulle linee meno note della rete. E' la volta della Rovigo-Chioggia.

27 **Un concorso di pittura sul tema "La stazione"**

In occasione della Mostra internazionale "Le temps des gares", che si svolge a Milano, "Voci" indice un concorso di pittura tra i ragazzi figli di ferrovieri.

30 **Duemila giorni di fuoco**

Quaranta anni fa aveva inizio una delle più grandi tragedie della storia dell'uomo: la seconda guerra mondiale.

Dicono di noi 18 / Le Rubriche 19 / Minialmanacco 26 / Flash 27 / Binari nel mondo 28 / Attività D.L.F. 32 / Incontri con... 33 / Amici in pensione 34 / E' bene saperlo 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39

IN COPERTINA: il viadotto Scarassoui sulla linea Cuneo-Ventimiglia (foto di Enrico Corino)

Associato all'USPI: Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

Il Macchinista, questo sconosciuto

La lettera del collega Macchinista, pubblicata sul numero di giugno di "Voci della Rotaia", ha sollevato un vero mare di polemiche. Infatti, decine e decine di lettere sono giunte in redazione, e continuano a giungere a distanza di mesi; e, sia pure con diverse argomentazioni, tutte esprimono la più assoluta contrarietà a quanto espresso da quel collega. Tra le tante, citiamo per il loro particolare interesse, quelle dei lettori Serafino Paganelli, Giovanni Berbeglia, dell'Op. d'Arm. Crescenzo Testa, del Controllore Viaggiante Sovr. Sobrero Mancini, che ci ha inviato addirittura una "risposta in versi", di Luigi Ciampoli che, fra l'altro, ricorda polemicamente all'autore della lettera, lo "spettacolo di compattezza" fornito tradizionalmente da altre categorie di lavoratori, come i metalmeccanici, del Capotreno Gianni Turchi e così via.

Evidentemente non possiamo pubblicare tutte le lettere pervenute sull'argomento: ci vorrebbero pagine e pagine di "Voci" e la polemica rischierebbe di non esaurirsi ancora. Possiamo invece ripetere quello che già abbiamo avuto modo di dire: in ferrovia, proprio per la particolare natura del servizio svolto, ogni qualifica è indispensabile alle altre, e tutte, nessuna esclusa, hanno problemi e difficoltà generali e particolari. E' quindi assurdo pretendere di stilare una graduatoria di merito, una classifica dei sacrifici sostenuti. Qualcuno, certo, si illude di poterlo fare, ma è destinato a rimanere isolato anche all'interno della sua stessa categoria.

Lo spirito di collaborazione, la solidarietà fra uomini che svolgono lo stesso lavoro e perseguono gli stessi obiettivi, non possono nascere, infatti, dalla presunzione e dal pregiudizio, ma solo dal rispetto reciproco e dalla conoscenza profonda dei problemi propri e altrui.

E' anche in vista di tale obiettivo che "Voci" intende proseguire nei prossimi numeri l'inchiesta tra le varie qualifiche ferroviarie.

Il premio di produzione: alcuni casi

Cara "Voci",
siamo due Conduttori-donne, Luciana Turco e Gaetana Musella, dipendenti dal D.P.V. di Napoli Centrale. Attualmente svolgiamo mansioni ridotte per allattamento e vorremmo dei chiarimenti circa la circolare del Direttore Generale n. P. 3.1. 6./16000 del 18.11.78, riguardante il premio di produzione. Nella Circolare suddetta sono menzionati i vari casi in cui il premio viene liquidato e tra questi viene citato anche il trattamento riservato ai dipendenti in assenza giustificata per motivi sindacali, mentre non si fa alcun riferimento al trattamento riguardante le lavoratrici madri.
Vorremmo sapere:
— spetta alle lavoratrici madri, in allontanamento obbligatorio pre e post parto, il suddetto premio?
— quale indennità spetta per i sei mesi di assenza facoltativa che la lavoratrice può godere nel primo anno di vita del bambino? e in quale misura?
Con l'occasione si fa presente che il trattamento economico, paga e competenze, per il primo mese è nella misura intera, nel secondo dell'80 per cento e nei restanti del 30 per cento.
Inoltre cosa spetta per le assenze (massimo 30 gg.) per malattia del bambino?
Fiduciose in una risposta, ringraziamo.

Luciana Turco e Gaetana Musella

Spett.le Redazione,
sono un Operaio dell'Officina del D.L. di Cuneo e vorrei avere alcune delucidazioni in merito a quanto segue. Sul listino paga dell'ultimo mese di gennaio c'è stato liquidato il conguaglio concernente il premio di produzione a copertura del periodo 1.1.78-31.10.78. Operando una verifica sull'importo totale del premio, e rapportandolo alle presenze, congedi compresi, mi risulta una carenza di 15 presenze. La spiegazione che mi sono dato è che, dato che sono invalido civile, ai sensi dell'art. 26 Legge 30.3.71 n. 118, ho fruito di 15 giorni di congedo straordinario per cure.
Ritengo utile fare presente che il trattamento economico per tali congedi è sempre stato corrisposto in uguale misura ai congedi ordinari. Perché, allora, ai fini del premio di produzione essi vengono esclusi?

Mario Nallino

(continua a pag. 17)

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Patrizia Cimini, Luigi Covanti, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Iocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Dopo quarant'anni e dopo le distruzioni della 2· guerra mondiale rientra in esercizio la

CUNEO-NIZZA VENTIMIGLIA

DAL 6 ottobre rientra ufficialmente in esercizio la Cuneo-Nizza-Ventimiglia. E' una data importante per la nostra Azienda e per alcuni collegamenti ferroviari internazionali, che certamente trarranno notevoli benefici dalla nuova arteria. Con questa linea, infatti, sono ora collegate regioni situate da una parte e dall'altra della frontiera, sui due versanti delle Alpi meridionali, e basteranno poche decine di chilometri e poco meno di due ore di viaggio per giungere dalle spiagge della riviera alle innevate stazioni alpine, attraverso un paesaggio grandioso e suggestivo, dove la coltura dell'ulivo confina con le foreste di pini.

Ma occorre sottolineare anche la storia davvero singolare di questa linea da sempre ritenuta essenziale, concepita verso il 1850, il cui studio e la cui realizzazione proseguirono per più di settanta anni, che però rimase in esercizio, in tutta la sua intierezza, solo un decennio, dal 1928 al 1938.

Tanto accanimento per superare le aspre difficoltà dei luoghi, le sciagure del primo conflitto mondiale, tanto virtuosismo tecnico, tanti sforzi e sacrifici, e dall'altra parte tanta ostinazione e tanto accanimento nella distruzione.

Al termine dell'ultima guerra, la valle Roya sembrava condannata all'isolamento. Le sue gallerie fatte saltare dalle mine, i suoi viadotti con gli archi di pietra spezzati e i tronconi delle pile mutilate sembravano dovessero rimanere per sempre commoventi testimonianze di ore tragiche della nostra storia.

Si parlò più volte, nella vallata, del ripristino della ferrovia, ma come di un progetto utopico, di cui, pure, periodicamente, si annunciava la prossima realizzazione. Ebbene, per una volta, l'utopia è diventata realtà.

Se in numerose regioni, pianeggianti o leggermente montuose, alcune linee ferroviarie sono sparite o sono destinate a sparire, qui non è avvenuta la stessa cosa. E' un fatto che merita di essere sottolineato, soprattutto se si considerano le ingenti spese sostenute per il ripristino e le grosse difficoltà tecniche affrontate.

E' anche da rilevare che la ricostruzione di questa linea è stata intrapresa dalla Francia e dall'Italia nel pieno di una grave crisi economica, e a noi piace pensare che anche questo sia un segnale importante, che dimostra come al trasporto su rotaia si cominci a guardare con rinnovato e convinto interesse.

Per tutte queste considerazioni, « Voci della rotaia », che già in uno dei suoi primissimi numeri aveva auspicato la ricostruzione della linea, dedica la prima parte del giornale alla Cuneo-Nizza-Ventimiglia. La cronaca dell'inaugurazione sarà invece pubblicata sul prossimo numero di ottobre.

Il viadotto Scarassoui, una delle opere più importanti della linea. Completamente distrutto durante l'ultima guerra, il viadotto è stato ricostruito con un impalcato di m. 109,50 di lunghezza. A destra, il viadotto San Dalmazzo di Tenda.

Un progetto di Cavour

BASTA dare un semplice sguardo alla carta dell'Italia Settentrionale per valutare la grande importanza di una via di comunicazione diretta tra Torino e la riviera ligure, ma anche per comprendere come il rilievo tormentato delle Prealpi, con le valli di difficile accesso e una geologia poco propizia alla costruzione di opere numerose ed importanti, abbia rappresentato da sempre un ostacolo difficile da superare.

Annessi al Ducato di Savoia, il Piemonte e la Contea di Nizza costituirono, fin dal XIV secolo, una unità politica cui i sovrani via via sopravvenuti si sforzarono sempre di mantenere e rafforzare, anche per trarre il maggior vantaggio possibile dalla complementarietà delle risorse di quelle due regioni. A tale scopo, nel 1593, a prezzo di grandi sforzi umani e finanziari, le mulattiere che varcavano il Colle di Tenda e prendevano la Valle di Roya, furono sostituite da una strada carrozzabile. Ma fu necessario attendere la metà del XIX secolo e l'avvento della ferrovia perché, nel 1853, il Conte di Cavour, Ministro di Casa Savoia, sottoponesse all'approvazione del Parlamento piemontese un ardito progetto per la costruzione di una strada ferrata tra Torino ed il Mediterraneo.

A seguito di questa illuminata iniziativa, che trovò un'eco favorevole in Francia, furono affrontati gli studi per la ricerca di un tracciato ottimale, sia da parte italiana che da parte francese, con obiettivo, per gli uni, il collegamento

CUNEO-VENTIMIGLIA

tra Torino e Ventimiglia, e per gli altri quello tra Nizza e Torino.
Il 6 giugno 1904 i governi francese ed italiano firmarono la Convenzione con la quale si impegnavano ad assicurare, ognuno per la parte situata nel rispettivo territorio la costruzione di una linea che avrebbe collegato Nizza a Cuneo via Sospel e di un'altra linea che si sarebbe distaccata dalla precedente a Breil, per raggiungere la riviera di Ventimiglia; questa convenzione precisava anche le condizioni di gestione; la fine dei lavori era prevista per il 1914. Già dal 1900 in Italia era entrata in esercizio la tratta di linea Cuneo-Vievola, situata sul versante nord (lato Piemonte), che superava il Colle di Tenda con una lunga galleria. I lavori tra Vievola e la frontiera nord di quell'epoca iniziarono nel 1907 e permisero l' entrata in esercizio, nel 1915, del tratto di ferrovia da Cuneo a San Dalmazzo di Tenda. Contemporaneamente, veniva avanti la costruzione dei 17 chilometri che separavano la frontiera sud da Ventimiglia. Tali lavori si conclusero il 16 maggio 1914 con l'apertura della linea tra Ventimiglia e Airole. La costruzione della linea, per la parte situata in territorio italiano, era così completata nei termini fissati dalla Convenzione del 1904. In Francia i lavori, che ebbero inizio nel 1909, subirono invece una lunga interruzione dovuta alla prima guerra mondiale e terminarono nel 1928.
Il 31 ottobre 1928, la Compagnia P.L.M. aprì all'esercizio la linea da Nizza a Breil e alla frontiera nord (lato Cuneo), come pure la diramazione da Breil alla frontiera sud (in direzione di Ventimiglia).
Dopo il Moncenisio nel 1870, il Gottardo nel 1872, il Sempione nel 1905, la ferrovia attraverso il Colle di Tenda apriva così un quarto passaggio attraverso le Alpi tra la Francia, la Svizzera e l' Italia.
Ma il collegamento internazionale offerto da questa arteria ferroviaria doveva avere breve vita poiché, appena dodici anni dopo l' inaugurazione, i gravi danni provocati dalla seconda guerra mondiale posero fine alla sua attività.

Una festa di 64 anni fa

Nella foto grande, in alto, nella stazione di Tenda il 1° giugno 1915 si inaugura il tratto Vievola-San Dalmazzo di Tenda. A destra, ferrovieri e autorità dell'epoca accanto al treno che inaugurò ufficialmente, il 30 ottobre 1928, la ferrovia Cuneo-Ventimiglia in tutta la sua intierezza. Le due fotografie sono state fornite dal collega Nandino Frignani.

Il tracciato della linea

Gli ideatori del tracciato, sia italiani che francesi, si trovarono subito di fronte a tutti i problemi connessi alla realizzazione di una linea di montagna, ma, nel caso specifico, problemi spesso di proporzioni inusitate. Anzitutto si dovette ricercare un profilo altimetrico compatibile con il modo di trazione scelto. Poiché era stata scartata a priori l'utilizzazione del sistema a cremagliera, occorreva ricercare delle pendenze che consentissero la trazione di convogli con materiale ordinario. Il fiume Roya ha scavato nel corso dei secoli una valle profonda e stretta nella quale le sue acque si sono aperte il passaggio scendendo a valle con una direzione praticamente rettilinea, da nord a sud e quindi a forte pendenza.
Data quindi l'acclività del fiume era impensabile costruire una linea ferroviaria ad esso parallela. Fu quindi necessario studiare un tracciato differente che prevedeva l'adozione di particolari accorgimenti. Infatti la topografia di questa parte del massiccio alpino non permettendo di utilizzare, salvo rare eccezioni, le valli convergenti o adiacenti all'asse principale, costrinse alla scelta di tracciati in galleria, particolarmente impegnativi e costosi.
Così, sui 47 chilometri di percorso in territorio francese, 27 sono in galleria, di queste 4 sono ad anello completo, due a ferro di cavallo ed una ad "S". Dei restanti 20 Km., 6 corrispondono ai tratti di linea delle stazioni; non restano dunque che 14 Km. di piena linea allo scoperto, ma anch'essi hanno richiesto notevoli opere d'arte: 61 ponti, viadotti e muri di sostegno. D'altra parte, tenuto conto delle difficoltà inerenti alla natura dei terreni attraversati, geologicamente instabili, bastano questi pochi dati per dare un'idea delle difficoltà incontrate per la costruzione della linea. E' da ricordare infine che la pendenza nord-sud è costante, con un valore medio del 20 per mille e con punte del 26 per mille,

La Cuneo-Ventimiglia

Descrizione della linea

Il tratto di linea, a scartamento normale ed a semplice binario, non elettrificata, ha una lunghezza complessiva, misurata fra gli assi dei P.V. delle due stazioni estreme, di ml. 67.587,30, dei quali ml. 5.843,16 da Limone al confine nord e ml. 14.721,95 dal confine sud a Ventimiglia, in territorio italiano, e i rimanenti ml. 47.022,19 situati in territorio francese.

Il confine nord ricade nella galleria del Col di Tenda, in corrispondenza del km. 37+644,06 e quello sud tra le stazioni di Breil SR e la fermata di Olivetta S.M. al km. 84+666,25.

Stazioni e Fermate

Il tratto di linea comprende le seguenti stazioni e fermate, secondo l'ordine di successione nel senso Limone-Ventimiglia:

— Stazioni di Vievola-Tenda
— Fermata di La Brigue
— Stazioni di S. Dalmazzo di Tenda-Fontan Saorge-Breil sur Roya (di diramazione verso Nizza)
— Fermata di Olivetta San Michele
— Posto di Movimento km. 11+959
— Fermate di Airole e Bevera

Esistono tre P.L., rispettivamente alle progressive km. 37+945, km. 76+528 e km. 77+395.

Impianti di sicurezza e segnalamento

In tutte le stazioni esistono impianti di sicurezza SNCF. I segnali fissi delle stazioni sono del tipo permanentemente luminoso e presentano gli aspetti previsti dal regolamento sui segnali F.S., ad eccezione dei segnali di partenza di Breil SR, che sono SNCF.

In linea esistono quattro impianti di rilevamento caduta massi del tipo SNCF.

Gli scambi estremi delle stazioni, di tipo SNCF, sono a manovra elettrica; gli altri scambi sono a manovra a mano ed assicurati con fermadeviatoi SNCF.

Esercizio

L'esercizio e le condizioni di trasporto del tratto di linea in territorio francese sono regolamentate da apposito accordo stipulato fra le FS e la SNCF.

L'intero tratto Limone-Ventimiglia è esercitato con il sistema del Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.), con sede a Breil SR, secondo le norme contenute nella apposita "Istruzione", alla quale deve attenersi sia il personale FS, sia il personale SNCF.

Le comunicazioni tra gli agenti FS ed il D.C.O. di Breil SR avvengono in lingua italiana.

Il regime di circolazione in funzione sul tratto è quello del blocco elettrico conta-assi in uso sulle linee della SNCF.

Le stazioni di Vievola, Tenda, S. Dalmazzo T., Fontan Saorge ed il P.M. km. 11+959 sono normalmente impresenziati e telecomandati dal D.C.O. di Breil SR.

Agli effetti del limite di carico la linea attivata è classificata in categoria C/4 sul tratto francese e C/3 su quello italiano.

Comunicazioni telefoniche

I nuovi impianti telefonici sono costituiti da punti di comunicazione lungo linea, nei pressi dei segnali fissi, dei deviatoi estremi delle stazioni, dei P.L. e nei fabbricati di servizio.

Esistono due circuiti telefonici:

— il circuito "PL e Piena Linea"
— il circuito "Dirigente Centrale Operativo di Breil SR"

Giurisdizione

L'intero tratto di linea, compreso il tratto Airole-Ventimiglia, dipendente dal Compartimento di Genova, è assegnato, esclusa la stazione di Ventimiglia, al Compartimento di Torino.

RENZO MARELLO

per cui è stato molto difficile ricavare tratti pianeggianti per le stazioni.

Dalle distruzioni alla ricostruzione

La ferrovia della Valle Roya è stata gravemente danneggiata nel corso dell'ultima guerra mondiale. In periodi successivi tra il 1940 e il 1945 furono distrutte numerose opere, in particolare le gallerie e i viadotti più importanti dal punto di vista strategico.

Alla fine della guerra la frontiera italo-francese fu portata sulla linea di cresta delle Alpi, che segna la separazione delle acque fra il bacino del Po e quello del Roya. Di conseguenza la lunghezza della linea Cuneo-Ventimiglia situata in territorio francese passò da 18 a 47 Km., e il numero delle stazioni da 2 a 7: Vievola, Tenda, La Brigue, S. Dalmazzo di Tenda, Fontan-Saorge, Breil e Piena.

Nel 1947 la SNCF riattivò il traffico tra Nizza e Breil in territorio francese. Nello stesso periodo le ferrovie italiane riaprirono l'imbocco della galleria del Colle di Tenda (lato Vievola) per consentire il trasporto col treno del legname fra Vievola e l'Italia.

Successivamente i Governi francese e italiano esaminarono la possibilità di ricostruire anche le restanti parti della linea, in considerazione dell'importanza dei collegamenti tra il Piemonte e la zona del litorale. Da allora, tuttavia, passarono oltre vent'anni prima che si addivenisse alla definizione degli accordi per la ricostruzione della linea. Il passo decisivo fu compiuto il 24 giugno 1970 allorché a Roma fu sottoscritta dai Governi dei due Paesi una Convenzione che prevedeva, tra l'altro, le

CUNEO-VENTIMIGLIA

modalità della ricostruzione e della gestione della tratta di linea in territorio francese secondo i seguenti criteri:

— la ricostruzione sarebbe stata effettuata a cura del Governo francese;

— le spese di ricostruzione sarebbero state a carico dello Stato italiano con contributo forfettario dello Stato francese di 6 milioni di franchi (portato a 12 milioni nel 1975);

— la gestione sarebbe stata assicurata dalla S.N.C.F.; un trattato da stabilirsi tra le F.S. e la S.N.C.F. ne avrebbe precisato le modalità pratiche di applicazione;

— i risultati della gestione sarebbero stati a carico dello Stato italiano sia che ne risultasse un profitto che una perdita.

A seguito di ciò furono definiti:

— il 14 gennaio 1976, una convenzione tra lo Stato francese e la S.N.C.F. per la ricostruzione della sezione francese della linea CUNEO-BREIL-VENTIMIGLIA;

— un progetto di accordo tra le F.S. e la S.N.C.F., per le modalità di gestione della linea;

— un progetto di ricostruzione della sezione di linea situata in territorio francese (dal Km. 37,648 al Km. 84,648) preparato dalla S.N.C.F. in collaborazione con le F.S. ed approvato dai Governi italiano e francese.

I lavori di ricostruzione propriamente detti, che sono iniziati nel Gennaio 1976, sono stati eseguiti a cura rispettivamente delle S.N.C.F. e F.S. per i tratti compresi in territorio francese e in territorio italiano.

Per la S.N.C.F., la direzione dei lavori fu affidata a un gruppo di studi e lavori con sede a Breil-sur-Roya.

Per le F.S., i lavori sono stati eseguiti a cura del Compartimento di Torino per il tratto da Limone a Vievola e a cura del Compartimento di Genova per il tratto da Ventimiglia al confine francese.

I lavori sono stati raggruppati per tipo d'opera come segue.

1) Ricostruzione o riparazione di opere d'arte al fine di assicurare la continuità della piattaforma.

2) Posa di nuovi binari.

3) Impianti di telecomunicazione e segnalamento, fabbricati, ecc.

Poiché si temeva che la linea fosse minata, fu deciso di procedere prima dell'inizio dei lavori, a uno sminamento completo del corpo stradale. Fu necessario in primo luogo riportare allo scoperto la linea ricoperta di vegetazione o terra; quindi per permettere l'uso di rivelatori elettronici si procedette alla eliminazione di ogni oggetto metallico: in pratica si è dovuto procedere alla rimozione dei vecchi binari.

Per ristabilire la continuità del corpo stradale, furono aperti simultaneamente diversi cantieri per rispettare i termini previsti dal piano generale. Malgrado le difficoltà proprie del rilievo della linea (problemi d'accesso), le condizioni climatiche (inverni rigidi, gelo, pioggia e nevi frequenti) e i rischi tecnici, l'avanzamento dei vari cantieri consentì di ristabilire la continuità del corpo stradale tra le due frontiere il 30 novembre 1978. Vari lavori di riattivazione e di ripristino furono eseguiti su 27 viadotti principali e 33 gallerie (vedi testo che segue).

Il ponte Lamberta, tra Ventimiglia e il confine sud francese

Un'immagine della nuova stazione di Breil. In questo impianto sono stati realizzati anche diversi binari di servizio per il ricevimento dei treni merci e le operazioni doganali.

L'inaugurazione? «Che bêla fêsta...»

CUNEO, 22 dicembre 1928

Caro *Monsiù Ferraris,*

'l pi bel sofiet ch'i pussa faie, d' le novità d' Côni (qa n'aie jé mai d' novità a Côni) saria d' trascrivne 'n capitôl d'una *lettra* che il cavalier Audisio Antonino ha indirizzato ai reali per l'inaugurazione *de la staziùn d' l'altipiano,* (la nuova), quella dalla quale partiranno i treni che provengono da Basilea e vanno al mare, e anche da Milano. *'Na bella novità. Sta lèttra* del cavalier Audisio, perito calligrafo, l'ha pubblicata il giornale satirico-umoristico-enigmatico « Flora d'Esperia » e la firma del responsabile dei commenti della pagina centrale *l'è de « 'l Girôni »* che sarebbe la maschera tipica di Cuneo, ma penso che dietro questa maschera ci sia la *« ghigna »* burlesca di qualche altro... forse del suo carissimo amico Innocenzo Dutto, epigono tardo e peraltro insuperato dell'emerito fabbricatore di burle noto alla popolazione come *« Barbaghé »* (zio Ghiandaia). Ricorda quella volta, nel febbraio del 1905, quando fece credere a tutti di avere un tesoro e dei soldoni da dare ai poveri e poi fece girare la chiacchiera che fossero nascosti nelle spallette del ponte della ferrovia, nei manufatti del cantiere dei lavori dell'allora costruenda ferrovia, per cui nottetempo i buoni concittadini andarono a spicconarli e ancor oggi i parapetti del ponte si chiamano i « baûli di Barbaghé »?

Avent'ndé a vùdde st'inauguratiun, na rôba, na rôba, bella bellissima, con i reali e il *sindich; tut l'é riuscì ben; mei pôdia men 'ndé* (non poteva andar meglio), caro Ferraris, *che bêla fêsta.* E che manufatti, che fabbriche, che ingegneristica d'avanguardia. Il «macadam », dell'Ingegner inglès Mac Adam, colui che inventò la pavimentazione dei viali con ghiaia compressa e che recentemente rifiutò il titolo di baronetto che gli si voleva dare per questo, è una nullità, si potrebbe dire propriamente un « requiescat». Mi hanno detto di arditissime invenzioni escogitate all'ingresso delle gallerie per garantire sicurezza ed efficienza per tutelarsi nel caso della guerra e meraviglie nell'uso dei materiali, negli accorgimenti per la ventilazione delle gallerie e nelle stupende attrezzature per soccorrere il tracciato di andamento difficile dato che scavalca o costeggia corsi d'acqua che producono infiltrazioni assai pericolose per la stabilità. Vengo alla trascrizione del saluto che è una creazione d'umore assai gustoso, resa sapida dal dubbio che l'Audisio calligrafo potrebbe veramente essere esistito, creatura fatta nascere dalle lettere stesse. Esse, una volta costituite, rese preziose dai filetti e dal tondo, lasciavano a lui la loro orma in modo che l'Audisio, ignorante, potesse esprimere l'empito e lo zelo attraverso la professionale conoscenza della forma delle sue amate lettere; per il significato ci sarebbe voluta, poi, un'altra vita.

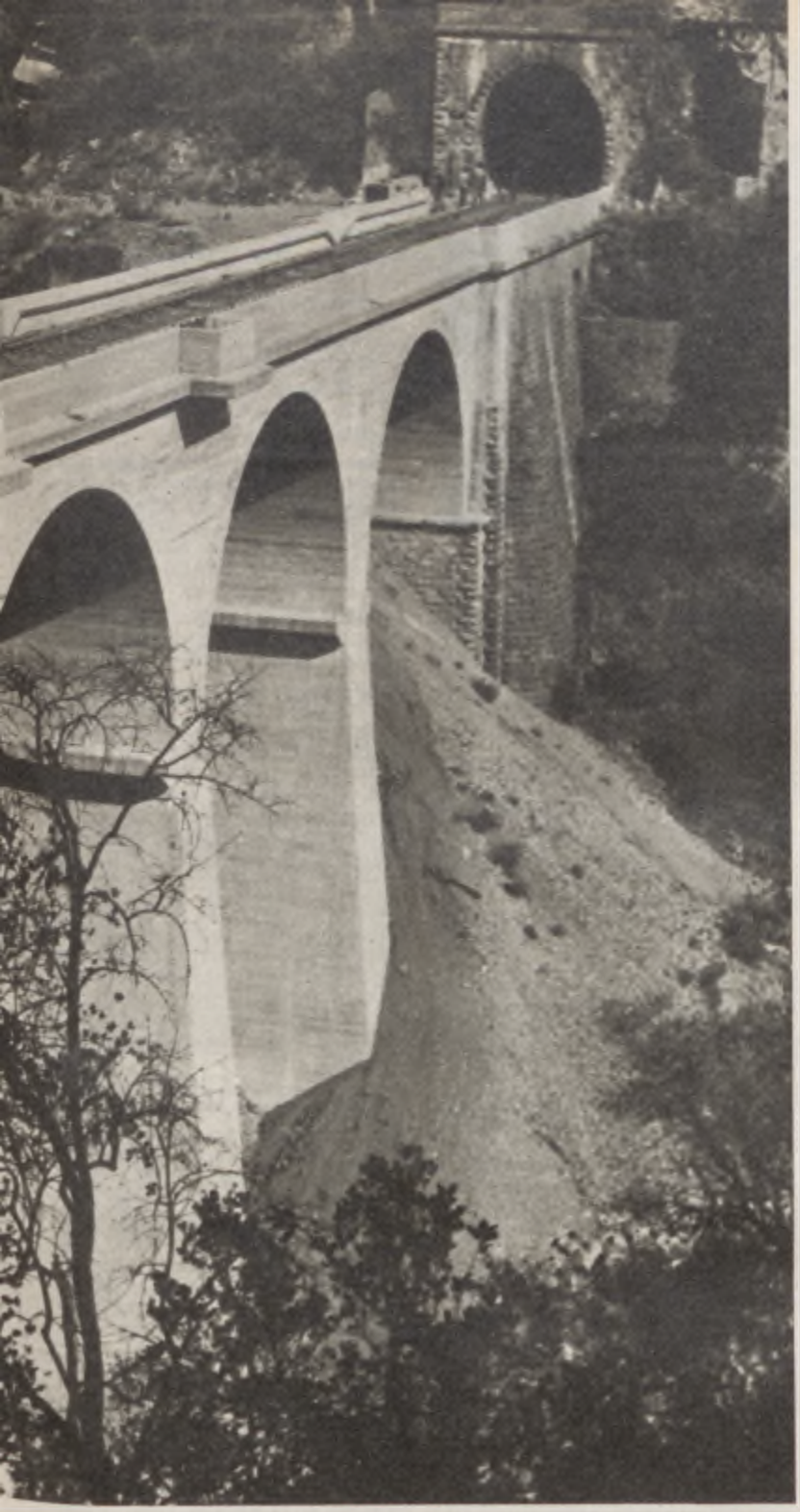
« All'Augusto M.I. Sovrano! Massime nella propizia occasione del suo felicissimo Ingresso e Ritorno alla Inaugurazione della nuova Stazione sull'Altipiano di Cuneo, dalla quale si partiranno i Treni vittoriosi per condurre la Maestà Vostra, la compagnia tutta e viceversa, negli incantevoli luoghi di villeggiatura, il prof. calligrafo Audisio Antonino umilmente le osa porgere e offerire un festoso e leale Evviva!

Ed osa aggiungere le sue ampie Congratulazioni con maggior gaudio e letizia possibile, in compagnia degli illustrissimi signori Cittadini Cuneesi, per un felicisimo Viaggio, ed una lunga Permanenza.

P.S. Poscia altrettanti ossequiosi riverentissimi omaggi e rispetti alla augusta M. Regina, massime da porgere per i suoi illibatissimi giorni onomastici cioè dal corrente agosto e dei P.V. e seguenti mesi di settembre, ottobre e novembre ». (n.b.: nell'originale tutte le maiuscole sono scritte in ornato gotico perfetto).

Spero di ricevere presto sue notizie, e che mi venga a trovare per fare un bel viaggetto fino a Nizza. Possibilmente mi dia avvertimento, che in quella occasione perfezionerò una commissione per conto del Rebaudengo, commerciante in pollame, che in Nizza ha scambi con gli alberghi alle cui cucine dedica il miglior frutto della sua produzione. Il galletto « chante-clair » fa la sua réclame alla bella gloria di Francia, e si mostra con sgargianti colori nelle immagini che lo riproducono in ogni dove, ma sono le scelte carni delle faraone, dei tacchini e delle gallinotte nostrane che consentono a tutti di godere in allegria del clima delle stazioni balneari della costa che ora è possibile raggiungere con la ferrovia. *Al'é cûntent,* signor Ferraris?

PATRIZIA CIMINI



Le opere realizzate

In Francia

PONTI E VIADOTTI

Viadotto « de la Chapelle ». Situato al Km. 44 della linea. Prima della distruzione era composto da 5 archi in muratura.

La nuova opera è costituita da un viadotto di 5 arcate (da 16 a 18 metri di luce) con impalcati e pilastri in cemento armato.

Viadotto di S. Dalmazzo di Tenda. Situato al Km. 58 della linea, è composto da 7 archi in muratura di 15 m. di luce e supera la confluenza del Roya e del Levenza che domina da un'altezza di 18 m. circa.

Ponte sul Biogna in stazione di S. Dalmazzo di Tenda. Situato a 700 metri dall'opera precedente, supera il torrente Biogna con un arco ribassato in muratura di 15 m. di luce. Molto danneggiato, è stato sostituito da un piano stradale a travi metalliche rivestite di cemento che si appoggiano su piloni che riutilizzano le fondazioni rimaste dell'opera primitiva.

Viadotto di S. Dalmazzo di Tenda. Situato al km. 61 della linea, con le sue 6 arcate supera il Roya e la RN 204.

Terrapieno del Ceva. Al momento della costruzione della linea, i detriti della galleria di Berge servirono a formare una piattaforma sull'argine della riva sinistra della valle del Ceva. A questo scopo il letto del corso d'acqua fu deviato e canalizzato. Durante la piena della notte dal 9 al 10 dicembre 1951, il terrapieno della ferrovia, corroso alla base, crollò e fu portato via dalle acque. Anziché ricostruirlo senza nessuna garanzia di tenuta, si decise di costruire un'opera di quattro arcate da 16 a 17 metri di luce.

Viadotto Scarassoui. Situato al km. 68, esso fu completamente distrutto. E' stato ricostruito con un impalcato di m. 109,50 di lunghezza, sorretto da due puntoni. La luce retta della campata centrale è di m. 49,50, la portata retta tra gli assi degli appoggi alla base dei puntoni supera i 73 metri.

Quest'opera, data l'importanza e la difficoltà dei lavori richiesti, è stata l'ultima ad essere terminata.

Ponte di Saorge o di Noce. Situato al km. 72 della linea, è composto da un solo asse ribassato di 40 m. di luce.

La lunghezza totale della nuova opera è di 58 m.

Viadotto del Maglia (quartiere della Giandola). Si trova al km. 77 della linea; prima della sua completa distruzione, superava la valle del Maglia a mezzo di tre archi. L'opera è stata sostituita da un viadotto a 3 campate di 20 metri di luce con due pilastri e 3 impalcati in cemento armato con riutilizzo delle vecchie fondazioni. L'altezza al di sopra del torrente è di 18 metri circa.

GALLERIE

Sono stati effettuati importanti lavori soprattutto all'interno di otto gallerie.

Galleria del Colle di Tenda. Prosciugamento di importanti venute di acqua, drenaggio e raccolta di acque tramite canalette centrali e laterali (alla base di pilastri) e rivestimento completo di una zona deformata e molto umida di m. 150 di lunghezza.

Galleria del « Rio Fredo ». In conseguenza di smottamenti del terreno, si sono dovuti ricostruire totalmente la volta e i piedritti.

Galleria di « Bosseglia ». Ricostruzione della calotta danneggiata da una bomba d'aereo; rimessa in opera, impermeabilizzazione e risanamento del serbatoio posto all'imbocco.

Galleria di « Camara ». Quest'opera fu in parte danneggiata in occasione della distruzione del viadotto di Scarassoui; la sua rimessa in esercizio ha richiesto la parziale ricostruzione, per una lunghezza di 25 m., dei piedritti e della calotta in calcestruzzo.

Galleria di « Gigne ». Ricostruzione totale, volta e piedritti per 25 m., a partire dall'imbocco parte Breil interamente distrutto.

La platea sollevatasi sotto la spinta del terreno imbevuto d'acqua è stata ricostruita in cemento armato con giunti laterali destinati ad assorbire una eventuale deformazione.

Galleria di « Cottalorda ». Ricostruzione della calotta e riempimento dell'enorme cavità creata da una esplosione (il crollo per una lunghezza di 21 m. raggiungeva i 18 m. di altezza).

Riapertura al traffico

Con la riapertura della linea, già dal 6 ottobre, il servizio viaggiatori prevede ogni giorno:

- **un collegamento andata e ritorno tra Torino, Nizza e Imperia;**
- **un collegamento andata e ritorno tra Nizza e Cuneo;**
- **sei collegamenti andata e ritorno tra Cuneo e Ventimiglia, alcuni dei quali avranno una coincidenza a Breil con automotrici in arrivo o in partenza per Nizza. Alcune di queste relazioni avranno origine e termine a Sanremo o Imperia.**

Il servizio merci — almeno in un primo tempo — sarà assicurato da un collegamento quotidiano tra Nizza e Cuneo.

La riattivazione della linea Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia — frutto di una stretta collaborazione tra la S.N.C.F. e le Ferrovie Italiane — accorcia di circa 70 km la distanza tra Nizza e Torino (221 km contro i 290 via Savona) e tra Torino e Ventimiglia.

Il vantaggio di questo collegamento più breve tra il Piemonte, la Costa Azzurra e la Riviera dei Fiori si ripercuote naturalmente anche sulle relazioni a lunga distanza e in particolare su quelle con la Svizzera.

CUNEO-VENTIMIGLIA

La stazione di S. Dalmazzo di Tenda

Galleria dell'« Arme ». A partire da 30 m. dall'imbocco lato Breil la calotta e i piedritti sono stati ricostruiti per circa 70 metri.

BINARI E MASSICCIATA

Il binario è stato ricostruito con la tecnica delle lunghe rotaie saldate (LRS) eccetto che in corrispondenza delle grandi opere in calcestruzzo (viadotto della « Chapelle », « Scarassoui ») sulle quali sono state posate rotaie lunghe 36 metri.

Sono stati realizzati binari di incrocio nelle 5 stazioni del percorso:

— quattro di lunghezza utile maggiore o uguale a 700 metri nelle stazioni di Vievola, S. Dalmazzo di Tenda, Fontan-Saorge e Breil sur Roya;

— uno di 560 m. di lunghezza utile nella stazione di Tenda.

La velocità d'ingresso sui binari di incrocio è prevista in 60 km/h. Inoltre nella stazione di Breil sono state costruite installazioni più importanti che comprendono, tra l'altro, diversi binari di servizio per il ricevimento diretto dei treni merci e per le operazioni doganali.

La posa del nuovo binario iniziò il 20 agosto 1978 nel senso Nord-Sud, partendo dalla stazione di Vievola.

Il pietrisco nuovo fu fornito:

— dalla cava italiana di « Costigliole di Saluzzo » con trasporto diretto tramite ferrovia dal punto di carico fino ai cantieri via Cuneo e Vievola;

— dalla cava francese di « St. Raphael », con trasporto tramite ferrovia fino alla stazione di Breil, quindi trasporto con autocarri nelle varie stazioni, per essere ricaricato sui carri e distribuito nei vari cantieri.

In totale furono messe in opera 130.000 tonnellate di pietrisco.

FABBRICATI VIAGGIATORI

La decisione di trasformare le stazioni di Vievola, Tenda, S. Dalmazzo e Fontan Saorge in punti di fermata non gestite ha permesso di ridurre al massimo il restauro dei fabbricati.

A Breil, invece, sono stati effettuati lavori materiali che interessano in particolare:

— il fabbricato viaggiatori, il cui pianterreno ha subito profonde trasformazioni per far posto ai locali necessari ad uso pubblico e di servizio;

— il fabbricato Polizia-Dogana costruito sulla banchina centrale;

— i locali occorrenti alle installazioni necessarie alla manutenzione della linea, raggruppati in fabbricati già esistenti.

In Italia

(Lavori tra Cuneo ed il confine nord francese)

GALLERIE

A causa delle caratteristiche idrogeologiche dei terreni attraversati, gran parte delle esistenti gallerie presentavano notevoli stillicidi che avevano provocato nel tempo, in talune zone del rivestimento, un notevole degradamento delle murature. Sono state quindi eseguite, nelle gallerie: "Elicoidale", "Boglia", di "Limone" e del "Colle di Tenda", estese impermeabilizzazioni del rivestimento, e drenaggi con scarico delle acque nelle esistenti canalette.

Ad analoghi, ma più limitati interventi, sono state sottoposte le gallerie: "Ponte Nuovo", "Brunet", "Corte Soprana", "S. Giovanni", "Costa S. Giovanni", "Rivoira".

Si sono dovuti ricostruire anche alcuni tratti di gallerie artificiali, tenuto conto che, in alcune zone oltre Vernante, si possono verificare slavine nel periodo invernale.

Due gallerie, lunghe rispettivamente metri 110 e metri 30, furono costruite nella tratta compresa fra le stazione di Vernante e Limone. Altri due tratti di galleria, ove nella invernata 1977-78 si è abbattuta sulla sede ferroviaria una grossa slavina, sono in fase di completamento.

PONTI E SOVRAPPASSI STRADALI

Per i ponti ed i viadotti della tratta, in buono stato di conservazione a seguito di interventi effettuati subito dopo la guerra, sono stati necessari solo modesti lavori di ordinaria manutenzione.

Al fine di consentire la soppressione di alcuni passaggi a livello, nell'ambito di un indirizzo perseguito su tutta la rete F.S., sono stati costruiti tre cavalcavia.

FABBRICATI

Per far fronte alle esigenze proprie di una stazione di frontiera nella stazione di Limone è stato realizzato un consistente ampliamento del Fabbricato Viaggiatori. A seguito dei lavori la cubatura del fabbricato è più che raddoppiata e risulta ora di mc. 8.500 circa. Nella stazione di Cuneo è stato realizzato il Fabbricato Dogana per un volume complessivo di mc. 3.500, completo degli annessi impianti per le merci.

ARMAMENTO

Il binario unico della tratta Cuneo-Limone è armato con rotaie pesanti dei due tipi FS 46 e FS 50, con attacchi indiretti su traverse di legno. Sulla tratta, sempre a binario unico, compresa fra la stazione di Limone ed il Confine Nord, sono stati eseguiti i lavori di rinnovamento con contemporaneo risanamento della massicciata, impiegando rotaie del tipo FS 50, con attacchi indiretti su traverse in cemento armato precompresso.

(Lavori tra Ventimiglia e il confine sud francese)

CORPO STRADALE

I lavori sono consistiti principalmente nella ricostruzione di tre ponti e di tre tratti di galleria, nella costruzione di alcune strade e manufatti per soppressione di passaggi a livello e in altre opere murarie.

Eccone il dettaglio.

Ricostruzione del ponte Colombo al Km. 8,617. Trattavasi di un manufatto con due luci di m. 21 e due di m. 10 con volte in mattoni e restante muratura in pietrame, soprapassante il fiume Roya e la strada statale n. 20 in retta con pendenza del 15,24‰.

Ricostruzione del ponte Lamberta al Km. 9,577. Trattavasi di un manufatto con cinque luci di m. 14 e due di m. 10 con volti in mattoni e restante muratura in pietrame, soprapassante il fiume di Roya e la strada statale n. 20, in retta, con pendenza del 15,24‰.

Ricostruito, per la parte distrutta, con struttura ad archi simile alla precedente.

Ricostruzione del ponte al Km. 12,772. Trattavasi di un manufatto con cinque luci di 15 m. ciascuno, in retta con pendenza del 25‰, volte in mattoni e restante muratura in pietrame, sul fiume Roya.

La distruzione riguardò una pila e i due archi contigui, e la ricostruzione fu eseguita in calcestruzzo con struttura simile alla precedente.

Ricostruzione di parte delle Gallerie Lamberta, Gambetta e Parà. Esse furono ricostruite completamente (volte e piedritti) rispettivamente per 46,33 e 10 metri in corrispondenza di un imbocco ciascuna, con struttura in calcestruzzo simile alle precedenti che erano in pietrame e mattoni e che erano state distrutte dalle mine.

Tale lavoro comportò non lievi difficoltà, specialmente per le gallerie Lamberta e Gambetta, perché la distruzione, effettuata con grosse mine, aveva dissestato tutta la massa rocciosa interessata dai manufatti.

Nuovo cavalcavia al Km. 1,947. Costruito — per sopprimere il P.L. al Km. 1,947 — su una strada comunale mediante una struttura in cemento armato con quattro luci di m. 16-16-20-20 insieme con una deviazione stradale di circa 150 m.

Nuovo sottovia al Km. 4,306. Costruito — per sopprimere il P.L. al Km. 4,296 — su una strada comunale mediante una struttura in cemento armato con due luci di m. 4,20 ciascuna insieme con una deviazione stradale di circa 200 m.

Nuovo sottopassaggio pedonale al Km. 13,194. Costruito per sopprimere il P.L. al Km. 13,221.

RIPRISTINO DEI FABBRICATI

Costruzione di un fabbricato di sei alloggi in stazione di Bevera. Esso sostituisce numerose case cantoniere preesistenti lungo la linea, in parte distrutte in parte deteriorate per il lungo abbandono, spesso situate in località poco accessibili e pertanto destinate a restare disabitate.

Ripristino del F.V. di Bevera. Il fabbricato, pure essendo rimasto il piano superiore sempre utilizzato per abitazione, era in cattive condizioni di manutenzione; inoltre dovette essere in parte ristrutturato al piano terreno per le mutate esigenze dell'esercizio.

Costruzione di un ricovero viaggiatori ad Airole. Poiché la vecchia stazione era troppo distante dall'abitato fu convenuto con quel Comune di istituire una fermata al Km. 11+373,10 ove fu costruito un marciapiede lungo 56 metri e un piccolo ricovero per i viaggiatori. Il vecchio F.V. è stato ripristinato solo per quanto riguarda il tetto e i locali al P.T. necessari per istituire un posto di movimento.

Ripristino del F.V. di Olivetta S. Michele. Il lavoro riguardava solo le riparazioni conseguenti ai guasti dovuti al lungo periodo di abbandono.

ARMAMENTO

Il ripristino dell'armamento per un'estesa di 14,500 Km. circa fu eseguito in due fasi tra il Febbraio e l'Ottobre 1978 tra Ventimiglia e Bevera e tra Marzo e l'Agosto 1979 tra Bevera e il Confine. Furono impiegate rotaie nuove da 36 m. del tipo 50 UNI per 3600 m. di binario e rotaie F.S. 50,6 bonificate provenienti dal preesistente binario per i restanti 11.100 metri.

Nella stazione di Bevera e nel P. M. di Airole gli impianti sono stati ridotti a un binario per incrocio o per ricovero di treni materiali o carrelli con tronchini di sicurezza, oltre a quello di corsa. A Olivetta San Michele resta il solo binario di corsa. Il tracciato è stato migliorato per quanto possibile rispetto a quello preesistente, in maniera da rendere possibili velocità di 75/80 Km/h tra Ventimiglia e Bevera per 4960 m. e di 65/70 Km/h tra Bevera ed il confine per i restanti 9762 m.

Costo dell'opera

I finanziamenti dello Stato Italiano approvati con leggi speciali sono stati di lire 34,7 miliardi. Di questi, lire 24,6 miliardi sono stati destinati ai lavori di ricostruzione in territorio francese (oltre al già citato contributo forfettario dello Stato Francese) e lire 10,1 miliardi sono stati destinati ai lavori in territorio italiano.

E' ripartito il «treno della speranza»

FORSE niente di più azzeccato: l'immagine della nostra iniziativa a favore degli handicappati psicofisici, figli o congiunti di ferrovieri, come di un treno che compie soste interminabili. Che *sembrano*, però, interminabili. Sono lunghe, molto lunghe, questo sì. Ma hanno avuto sempre un termine. E il treno, ogni tanto, ha potuto fare un altro po' di strada. Soprattutto siamo riusciti a non farlo mai sostare su un binario morto. E il rischio c'era. Se lo abbiamo chiamato treno della speranza, era proprio perché abbiamo sempre creduto che, su un binario morto, non ci sarebbe finito.

Forse la fermata più lunga l'ha fatta ultimamente. Ma bisogna convenire che gli impedimenti erano seri. Gli ostacoli erano pesanti. Ma ora sono stati rimossi e così riprende la marcia di questo immaginario convoglio carico di ragazzi, a cui vogliamo dare una prova della nostra solidarietà.

Gli impedimenti alla concreta realizzazione dell'iniziativa (almeno della sua prima fase) erano tre. Emersero quando il Comitato Tecnico Amministrativo prese in esame per la prima volta l'iniziativa di "Voci", sostenuta — com'è noto — dalle Organizzazioni Sindacali. Ora, in una seconda recente riunione, lo stesso C.T.A. ha preso atto della risoluzione delle tre "pregiudiziali ostative", poiché (citiamo testualmente):

1) la questione relativa alla legittimità della trattenuta a ruolo delle quote sottoscritte dai ferrovieri è stata risolta dalla legge n. 42/1979;

2) la Banca Nazionale delle Comunicazioni ha comunicato di essere disposta a contribuire all'iniziativa;

3) l'Azienda FS ha dato affidamenti concreti in merito alle possibilità di finanziamento ed alla attuazione pratica dell'iniziativa.

Sono noti i tre obiettivi che tale iniziativa si prefigge di raggiungere (il primo da attuare subito, gli altri a più lungo termine): la corresponsione di un sussidio periodico agli handicappati, la loro assistenza diretta (in istituti specializzati, in case di soggiorno, in colonie, ecc.), il loro inserimento — quando possibile — nel mondo del lavoro.

Il reperimento dei mezzi finanziari per conseguire il primo obiettivo (costituzione di un Fondo di solidarietà per porgere agli handicappati un concreto aiuto economico) appare possibile mediante tre vie:

— sottoscrizione volontaria fra tutti i ferrovieri di *150 lire mensili pro capite;*

— intervento aziendale;

— partecipazione della B.N.C.

Siamo dunque chiamati, amici ferrovieri, a contribuire in prima persona: a porgere la nostra mano a questi ragazzi poco fortunati, figli o congiunti di nostri colleghi, di nostri compagni di lavoro.

Vi siamo chiamati non certo da loro, ma dalla nostra buona volontà. E il nostro contributo sarà determinante, anche se quasi simbolico, considerata l'entità davvero irrisoria della quota.

E' un esempio di come, privandoci di poco, sia possibile ottenere molto. Un esempio che facilmente possiamo dare: più che agli altri, a noi stessi.

Il Direttore Generale, con sua delibera del 5 settembre 1979, ha nominato la Commissione Esecutiva avente il compito di amministrare il "Fondo di Solidarietà" per l'assegnazione di contributi periodici alle famiglie degli handicappati figli o congiunti di ferrovieri. Questi i componenti:

Dirig. Sup. Dott. Alberto Ciambricco (Servizio A.G.) per "Voci della Rotaia", presidente;

Segr. Sup. Prof. Camillo Alessandrelli (Servizio Personale), esperto di problemi sociali;

Rev. Sup. Vittorio Dinacci (Servizio Movimento) rappresentante dei genitori;

1° Dirig. Dott. Giuseppe Gaetano, per il Servizio Sanitario;

Controll. Sup. Virgilio Ronci (Ufficio Movimento Roma) rappresentante dei ferrovieri sottoscrittori;

Isp. Dott. Gaetano Vinciguerra, per il Servizio Ragioneria;

Segr. Pietro Del Sonno (Servizio A.G.) segretario.

Il "grazie" del Direttore di "Voci"

Nel momento in cui l'iniziativa di "Voci della Rotaia", sostenuta dalle Organizzazioni Sindacali, a favore degli handicappati figli o congiunti di ferrovieri giunge alla sua concreta fase operativa, sento il dovere di ringraziare tutti coloro che hanno attivamente collaborato perché essa raggiungesse questo primo fondamentale traguardo. La Direzione Aziendale, i Rappresentanti di tutti i Sindacati (in particolare, i Consiglieri di Amministrazione Armando Bortolini, Gaetano Arconti, Giancarlo Aiazzi e Ciro Angrisani), quindi la Banca Nazionale delle Comunicazioni, che si è assunta anche l'intero onere del lancio della sottoscrizione. Ringrazio gli amici del Gruppo di Lavoro (soprattutto Claudio Castiglia, Pietro Del Sonno, Vittorio Dinacci) che hanno curato con tanto impegno il difficile censimento degli handicappati, nonché i miei collaboratori della Redazione, segnatamente Mario Casacci e Salvatore Ascenzi.

Uno speciale ringraziamento vada, infine, a Duilio Savina, il Grafico che ha realizzato gratuitamente i dépliants e i manifesti della campagna, e alla Tipografia Christengraf di Roma, che per la stampa degli stessi, in considerazione dell'alto fine dell'iniziativa, ha praticato un prezzo di favore, pari al solo rimborso delle spese sostenute.

ALBERTO CIAMBRICCO

SCHEDA PERSONALE DI ADESIONE INIZIATIVA PRO «HANDICAPPATI»

Cognome e nome del dipendente

Qualifica

Impianto di appartenenza

Matricola cod. C.P.C.

POSIZIONE MECCANOGRAFICA			
Ragioneria	Serv.	Impianto	Progressivo

MODULO DI DELEGA

DELEGO

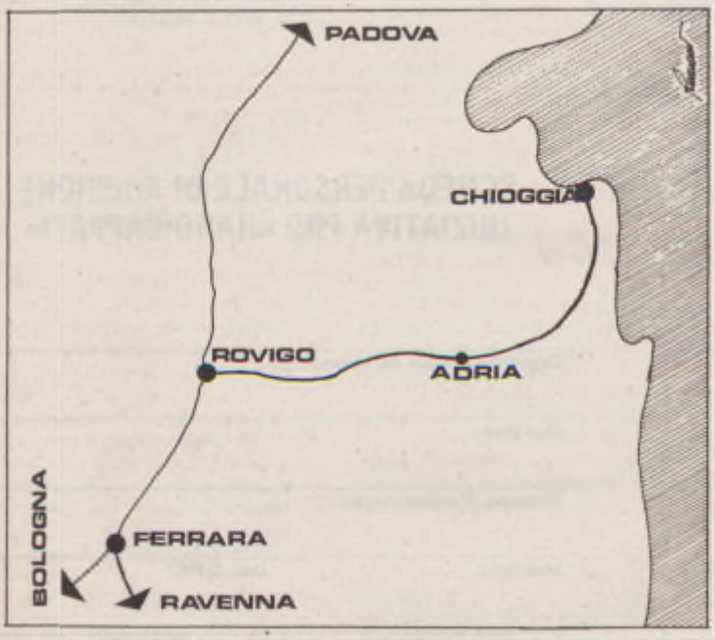
L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato a procedere alla trattenuta a ruolo, per l'importo mensile di lire 150 (centocinquanta), salvo successiva revoca e, comunque, non oltre la data del mio collocamento in quiescenza. L'importo predetto dovrà essere utilizzato per il finanziamento delle iniziative che verranno assunte per i figli e congiunti "handicappati" dei ferrovieri in servizio e in quiescenza.

Firma

La presente scheda, completa dei dati richiesti e firmata, deve essere consegnata alla Segreteria dell'Impianto di appartenenza, che provvederà ad inoltrarla al competente Ufficio Ragioneria.

Alla scoperta delle nostre linee/15

LA ROVIGO CHIOGGIA un ramo che germoglia



LE CARATTERISTICHE DELLA LINEA

Apertura all'esercizio:
Rovigo-Adria Km 25 - 22-10-1876
Adria-Chioggia Km 31 - 8-5-1888

Lunghezza: Km 56

Profilo: di scarso interesse. Ascesa massima 13‰ in corrispondenza del ponte sul canale Loreo Km 35+312.

Passaggi a livello: 102 di cui - 4 manovrati sul posto; 19 manovrati a distanza da stazioni o Dirigenti Lavori; 14 automatizzati, di cui 4 chiusi di fatto, 7 pedonali.

Stazioni: n. 6 (Ceregnano, Lama, Adria, Loreo, Cavanella Adige, Chioggia).

Fermate presenziate: n. 4 (Baricetta, Cavanella Po, Rosolina, S. Anna di Chioggia).

Fermate impresenziate: n. 1 (Brondolo).

Tracciato a semplice binario.

Tonnellaggio per asse: tratta Rovigo-Cavanella d'Adige 18 t. (B2), tratta Cavanella A.-Chioggia 16 t. (A).
Dal 27-5-1979 esercita con Dirigenza Locale.

Lavori eseguiti od in corso di attuazione
Sistemazione ed ampliamento degli scali merci di Chioggia e Loreo. Costruzione di due binari tronchi sulle banchine del porto di Chioggia per la posa dei carri trasportati con carrello stradale. Rifacimento Ponti sul fiume Brenta e canali Eusenzo e Loreo. Sistemazione linea telegrafonica.

Provvedimenti da attuare
Cambio del ferro su tutta la linea. Impianto C.T.C., centralizzazione e allungamento a modulo binari di incrocio; sistemazione P.L. di linea.

di **Annamaria Pietroni**
e **Renzo Pocaterra**
Foto di Giorgio Germani

POLESINE sembra che derivi da "pollicinum" che significa "terreno molle". Su questo terreno i Polesani hanno sofferto per secoli lottando contro il fiume che, in un momento, poteva togliere i frutti di una vita di lavoro e, a volte, la vita stessa. Il pericolo delle alluvioni ha portato questa terra di bonifica quasi all'isolamento.

Fino al 1951, infatti, nell'anno della grande rotta di Occhiobello, gli argini del Po erano rimasti quelli del secolo scorso, innalzati a forza di braccia dagli "scariolanti" ancora oggi ricordati nei canti popolari. Argini di terra che le piene prolungate e la grande pressione delle acque ponevano a repentaglio.

In questa zona, infatti, i fiumi sono "pensili" perché, per effetto delle grandi quantità di detriti che trasportano, il loro letto si è gradualmente innalzato nel tempo rispetto ai terreni attraversati. Diciamo i fiumi perché in questa regione (che i geografi definiscono mesopotamica) oltre al Po anche l'Adige, il Tartaro ed il Brenta concludono il loro corso.

Una natura così ostile non poteva evidentemente suggerire iniziative di sviluppo, attirare capitali e consentire quindi un qualsiasi progresso. Anzi ogni alluvione lasciava i sopravvissuti in condizioni ancor peggiori.

Possiamo quindi ben immaginare quale fosse lo stato di isolamento di questa terra nel secolo scorso, in particolare del cosiddetto Basso Polesine.

Nel 1866 la Ferrara-Padova, attraversando il Polesine nel senso Sud-Nord, consentiva un primo collegamento con le regioni limitrofe. Restavano però particolarmente isolate le zone orientali. L'Amministrazione Provinciale di Rovigo avanzò la proposta di un collegamento trasversale. Inizialmente (1870) venne progettata la Badia-Rovigo-Adria e subito dopo si pensò al suo prolungamento fino a Chioggia. L'idea originale era di passare per Cavarzere, centro popoloso a nord di Adria, ma il Ministero della Guerra si oppose perché per motivi strategici la linea doveva correre il più possibile a sud dell'Adige. Furono perciò scelte Loreo e Rosolina. I lavori iniziarono nel 1874 e dopo soli due anni fu inaugurato il tronco Badia-Rovigo-Adria.

Il tratto rimanente richiese più tempo e solo nel 1888 la linea fu completata. Finalmente anche Chioggia, che però non fa parte del Polesine, fu collegata all'interno. La realizzazione, per quanto importante, non bastò ai Polesani. Risale ai primi del secolo l'inizio della costruzione della linea Adria-Piove di Sacco-Mestre che doveva costituire il primo tratto della cosiddetta "Romea di Ferro" perché di massima parallela alla strada statale Romea.

L'opera fu proseguita con il tronco Adria-Ariano Polesine, costruito nel 1933, distrutto durante la seconda guerra mondiale e mai

A sinistra, il ponte in ferro tra Loreo e Cavanella Po. Sotto, il monumento sul piazzale della stazione di Rovigo, che ricorda l'alluvione del 1951.

ricostruito. La Rovigo-Chioggia rimase così l'asse portante dell'economia polesana che, fino agli anni '60, fu economia essenzialmente agricola.

La grande alluvione del 1951 (108.000 ettari allagati) segnò paradossalmente il momento della evoluzione verso un assetto sociale più avanzato. Con le alluvioni e mareggiate del 1953 e 1957, ci si rese finalmente conto di quanto fossero precarie le condizioni di vita di quelle popolazioni e quanto urgenti fossero gli interventi da farsi.

Negli anni '60 il Basso Polesine divenne una terra nuova: gli argini tenevano, la gente non fuggiva più. Pian piano cominciarono a realizzarsi nuove iniziative industriali; la produzione agricola raggiunse livelli elevatissimi; il litorale venne sempre più interessato dal turismo balneare; il porto di Chioggia cominciò a registrare movimenti sempre più cospicui di merci. Il tempo della paura e della miseria era finalmente superato. La linea non fu però subito interessata da questo movimento di sviluppo. La sua struttura era rimasta quella del secolo scorso: lente le comunicazioni viaggiatori, inadeguate le portate per il traffico merci, insufficienti gli scali. Il nostro treno era rimasto agli anni '20 se non peggio. Tutti ricordiamo gli anni che videro il grande sviluppo dei trasporti stradali mentre le ferrovie erano costrette alla difensiva. Il famoso progetto detto dei "rami secchi" interessò in quel tempo, anche questa linea che, in verità, sembrava dare ragione a chi guardava solo la realtà dei dati di traffico. Prevalse la decisione di non togliere a chi aveva già così poco e l'iniziativa rientrò. Vi fu però, per fortuna, anche chi si rese conto che occorreva avere fiducia e pazienza; la zona fra Padova e Mestre era ormai satura di industrie e quindi, prima o poi, queste sarebbero giunte anche dove le attendevano terreni ora sicuri e a buon prezzo, grande disponibilità di mano d'opera, ricchezza d'acque e, perché no?, la ferrovia.

Sappiamo infatti con certezza che alcune delle industrie che qui si sono insediate sarebbero state installate altrove se non vi fosse stata « anche » la ferrovia, sia pure con tante carenze.

Le 16 Tonn. di portata per asse impedivano l'economicità del trasporto ferroviario. Le merci provenienti dall'estero (in categoria B per convenzione internazionale) dovevano essere scaricate parzialmente a Rovigo a spese dell'Azienda. La disponibilità di carri merci di grande portata risultava quindi inutile e le nuove acciaierie, sorte ad Adria e Loreo, rendevano il problema particolarmente urgente.

Un primo ostacolo da superare era la classificazione della linea. Nel 1974 la Rovigo-Chioggia era ancora considerata linea secondaria. Come è noto le nostre linee sono classificate, a seconda della loro importanza, in fondamentali, complementari e secondarie. Per queste ultime è prevista solo la manutenzione ordinaria. Niente quindi ammodernamenti o ampliamenti. L'aumento di traffico portò però ad una revisione della categoria e nel 1975 la Rovigo-Chioggia fu dichiarata « complementare ». Ci si mise subito all'opera iniziando quel lavoro di rifacimento della linea e degli impianti, tutt'ora in corso, che ne permetterà la completa ristrutturazione.

Importanti in particolare i lavori ai ponti sul Brenta, sul Loreo e sull'Eusenzo, la cui sistemazione sarà seguita dalla sostituzione dei binari eliminando tutti i rallentamenti e le limitazioni di velocità di oggi e consentendo il transito delle 20 Tonn. per asse fino a Chioggia.

Oltre ai lavori sulla linea il traffico in aumento ha imposto la revisione del sistema di esercizio che, dal dopoguerra, era a Dirigenza Unica. Con l'entrata in vigore dell'orario estivo 1979 si è passati perciò alla Dirigenza locale. Siamo andati ad Adria, Loreo e Chioggia per sentire le prime impressioni dei nuovi Titolari. Prima tappa Adria: l'antica città che ha dato

Rovigo - Chioggia

Lavori per la costruzione di due binari tronchi sulle banchine del porto di Chioggia

il suo nome al mare da cui la separano oggi circa 30 chilometri. Nel museo Civico sono conservati i resti di un interessante passato greco ed etrusco. Oggi è una tranquilla città agricola ed industriale. Il Titolare di Adria — C.S. Sup. Attilio Castello — (in precedenza 1° Aggiunto a Rovigo) abita qui da molti anni e ben conosce la situazione dell'impianto. « Con il passaggio alla Dirigenza locale si sono avuti notevoli vantaggi. Questa è la stazione che ha più lavoro nella linea. Inoltre è Stazione comune con la Società Veneta per la Adria-Mestre. Complessivamente ha un traffico superiore ai 50 treni al giorno. Disponiamo di un carrello di manovra che finalmente può essere utilizzato nel modo migliore. Con la Dirigenza Unica le manovre venivano dirette dal Capotreno del merci in transito. Ciò comportava la manovra alla fermata del treno in stazione, con notevoli perdite di tempo. Oggi arriva, trova i carri già composti e può ripartire al più presto.

Altro risparmio di tempo anche per gli spostamenti d'incrocio. Certo che i risultati migliori si potranno vedere al termine dei lavori all'armamento ».

Dopo pochi chilometri ecco Loreo: il C.S. Giampietro Bertacche è alla prima esperienza di "Titolare": « Molti problemi sono nuovi per me e per risolverli ho dovuto darmi da fare. Con qualche sacrificio personale sull'orario di lavoro e la collaborazione del personale le cose camminano. Attendiamo la costruzione di un terzo binario di scalo, già finanziato, per ricevere tutto il materiale destinato all'Acciaieria locale. E' in programma anche la sistemazione dei segnali, ora di 2ª categoria, che ci consentirà la completa protezione delle operazioni di manovra. Con la trasformazione di Loreo in stazione a Dirigenza locale è stato anche possibile realizzare qualche economia. Altre saranno possibili quando verrà attuata la centralizzazione degli scambi ».

Salutiamo il nostro giovane collega e prendiamo la strada Romea che ci porta a Chioggia costeggiando la strada ferrata. La "Venezia in miniatura" è un'isola, resa tale artificialmente dopo la famosa "guerra di Chioggia" fra Genova e Venezia del 1300 che la vide distrutta quasi completamente. La laguna che la separa dalla terraferma fu perciò costruita dalla Serenissima per rafforzarne le difese. Ne rafforzò però anche il naturale, secolare isolamento. La ferrovia stessa si fermò di qua dallo stretto ponte che univa la città alla terraferma e, in verità, la costruzione di un nuovo ponte non appariva allora giustificata. Tutto il traffico — pesce e frutti di mare in partenza e legname in arrivo per la costruzione dei "bragozzi" — veniva caricato e scaricato con le barche attraverso la laguna che tuttora circonda la stazione ferroviaria.

Oggi la città vive ancora di pesca, come in passato, ma soprattutto del suo porto che ha avuto uno sviluppo straordinario, passando dal movimento complessivo di 52.000 Tonn. del 1966 a quello

(continua a pag. 16)

1978	Viaggiatori			Spedizioni		Arrivi		Introiti
	Biglietti CS+AR	Abbonam.	Introiti	Carri	Tonn.	Carri	Tonn.	
Ceregnano	10.532	924	9.969.750	—	—	—	—	—
Lama	17.140	1.573	20.001.050	87	987	3	50	6.646.145
Baricetta	7.772	1.037	10.092.000	—	—	—	—	—
Adria Loco	35.009	1.366	67.832.795	1.897	26.506	691	10.180	285.202.448
Adria Transito	—	—	—	101	2.086	52	990	22.753.165
Loreo	19.516	1.483	38.354.102	357	5.663	1.403	35.669	154.613.438
Rosolina	17.440	1.216	24.842.181	120	1.575	3	73	17.421.899
Cavanella Adige	7.178	357	6.829.070	—	—	—	—	—
Chioggia	28.106	1.029	57.317.348	691	8.634	633	6.473	111.083.725
	142.693	8.985	235.238.296	3.253	45.451	2.785	53.435	597.720.820

Fascino

Chi ha messo in giro la voce che i paesaggi pianeggianti manchino di attrattive? Perché dovremmo entusiasmarci solo alla vista di eccelse montagne o di azzurre marine? Noi abbiamo percorso tutti i tipi di pianura possibili, dai grandi boschi e dalle vaste lande della Germania settentrionale, ai quasi civettuoli bassopiani olandesi, dalla sterminata piana del Danubio che nella Pustza spesso vede il mare sterminato delle colture rabbrividire al soffio del vento, fino all'assolato Tavoliere delle Puglie. La pianura più bella, perché più **nostra,** è però soprattutto lo sterminato « mare verde » della Padania, anzi, più in generale, della piana lombardo-veneta. Il mare cambierà colore più volte al giorno e così pure le Dolomiti... la nostra pianura si limiterà a cambiarlo quattro o cinque volte all'anno, ma ciò, unito ad altre considerazioni, ci sembra bastante per scacciare ogni sospetto di monotonia.

E poi questa pianura non è mai « sola »: vi sono i canali con il loro lento corso, spesso ancora limpido e nitido, i piccoli fossi, i laghetti o le lanche invase dalle ninfee e, in alcune zone, dalle prelibate « castagne d'acqua »; vi è il pesce abbondante che anima quelle acque e ancora le rane (anche se falcidiate dalle sostanze chimiche), i rospi, gli allegrissimi, scattanti **saltarei,** minuscoli gamberetti grigi che, con la cottura, assumono il consueto, attraentissimo colore rosso... che vi solletica l'appetito solo a guardarli... e ben lo sanno gli osti e i trattori che, in attesa del « primo » vi riforniscono di questi amabili stuzzichini, oppure, se la pesca non è stata favorevole, li sostituiscono con un fritto di **latterini,** i simpaticissimi pesciolini che si sviluppano sia in acqua marina, sia in acqua dolce. Il sale fa bere... e chiama il buon vino, che in questa zona può ancora essere Lambrusco Salamino, ma in genere è il robusto, ma non molto corposo, Clinton, che, secondo gli intenditori, dovrebbe avere un vago retrogusto di « coda di volpe »: ma, obietto io, quanti hanno mai assaggiata la coda di una volpe?

Soffermandomi sui «saltarei» e sul Clinton avrò già fatto scattare una molla nella mente dei più esperti e avrò messo a fuoco la particolare, anzi particolarissima pianura di cui vi sto parlando: il Polesine, cioè, in pratica, l'intera provincia di Rovigo. Purtroppo, quasi per farmi dispetto, la piana polesana ha inizio esattamente a tre km da Ostiglia.

Il **Polesine** vero e proprio comincia qui, e proprio il grazioso e pescoso Tartaro ne segna dapprima il confine settentrionale, mentre a Sud il confine è costantemente contrassegnato dal Po, ma si espande a Est in modo da « conquistare », strappandolo all'Emilia-Romagna, almeno 3/4 del famoso **Delta Padano.** Per essere più esatti, diremo che ben sei fra le foci del Po appartengono a questa provincia, mentre il Po di Goro segna il confine con quella di Ferrara, mentre restano al Ferrarese

romantico della pianura

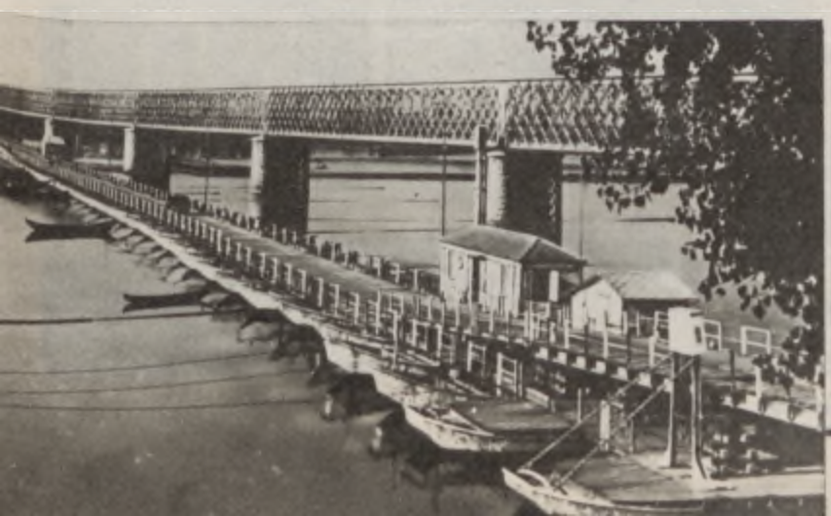
di **Luciano Zeppegno**

soltanto due o tre rami anticamente importanti, oggi del tutto secondari, come il Po di Volano (che però è navigabile anche da imbarcazioni non molto piccole) e il venerando « Po Morto di Primaro », che morto proprio non è, visto che vi scorre ancora l'acqua e che alcuni suoi tratti sono cari al turismo nautico-sportivo, cioè accessibili ai « gommoni », alle canoe e persino ai battelli « da diporto ». In tutto il Polesine i rami del Po sono agevolmente navigabili e provvisti di vari servizi pubblici, ovviamente di carattere essenzialmente turistico: una gigantesca (e ancora in corso d'ampliamento) **Conca,** cioè « chiusa », presso Contarina, mette in agevole comunicazione il Po, il Canal Bianco e altre canalizzazioni nientedimeno che con la Laguna di Venezia, dove il canale sbocca nei pressi di Chioggia. Né bisogna dimenticare, fra i vari corsi d'acqua, quell'Adige, qui imponente, ma navigabile solo da piccoli battelli, che segna per lungo tratto il confine nord del Polesine, che risulta così una lunga striscia di terra fra i due maggiori fiumi d'Italia. In questa zona può succedere, ed effettivamente succede spesso, che un tranquillo viandante osservi delle navi non piccole che navigano tranquille « sopra » di lui, proprio come succede in Olanda; e il fatto deriva dal progressivo innalzamento del letto del Po, una caratteristica assai pericolosa, anche se la famosa catastrofe del 1951 ci ha suggerito tutta una serie di misure protettive, a cominciare dal poderoso rafforzamento degli argini. Ma questa drammatica vicenda ce ne ricorda una ben peggiore e che, in un certo senso, mutò la storia d'Italia: la celebre **« Rotta di Ficarolo »**, che si verificò nel XII sec. e che, avvenuta, per giunta, in un punto in cui il fiume disegna una marcatissima curva, distrusse una ventina di fiorenti località, fra cui il celebre porto di **Adria,** che dà ovviamente il suo nome all'**Adriatico** e, si dice forse con un po' di esagerazione, qualcosa come 200 fra borghi, castelli, abbazie. Perché il nostro richiamo alla storia? Perché fu proprio in seguito a quella « rotta » che si creò il nuovo Delta Padano, con il risultato di formare e consolidare, insieme con l'Adige e con il Brenta, una salda serie di terre e di dune ormai fissate stabilmente dalle erbe (la cosiddetta **Bassafonda,** paesaggio curioso e grazioso al tempo stesso, che si osserva particolarmente bene dal treno, costretto a percorrere alcune trincee che tagliano appunto queste dune erbose), i limiti meridionali della Laguna di Venezia, eliminando nello stesso tempo quella pericolosa rivale che poteva diventare Adria, in origine importantissimo porto, oggi ormai città della pianura, che però non ha perduto del tutto il suo carattere di antico porto. Vi osserviamo infatti, oltre a vari monumenti di notevole importanza, segnati quasi tutti da un forte influsso veneziano (il che conferisce alla cittadina un carattere assai grazioso e pittoresco) il **Bacino di Canal Bianco,** suggestivo e ancora abbastanza animato porticciolo fluviale, collegato con i vari fiumi e canali della zona e raggiungibile anche dal mare, con l'aiuto di un ramo del Po e della già citata conca presso Contarina.

Nonostante la «rotta» che trasformò una zona allora fiorentissima in una sorta di deserto paludoso, quasi indifeso dalle piene del Po e da quelle ancora più temibili dell'Adige, il Polesine non manca affatto di monumenti, alcuni fra i quali di notevolissimo valore. Abbiamo cominciato col citare Adria e ricordiamo qui l'antichissima (si dice anzi la prima dedicata alla Madonna in tutto il Veneto) e assai suggestiva **S. Maria Assunta della Tomba,** la **Cattedrale Nuova,** rifatta nel secolo scorso conservando il bel campanile barocco, e la **Cattedrale Vecchia,** importante edificio del Medioevo, celebre un tempo per i delicati affreschi di gusto bizantineggiante visibili nella cripta, ma gravemente danneggiati dall'alluvione del 1951.

Altre località notevoli sotto il profilo artistico sono **Loreo** (i cui abitanti vengono curiosamente chiamati **loredanesi**), con una bella chiesa barocca, opera del maggior architetto veneziano del '600, Baldassarre Longhena (1675 ca.), e ben tre antichi borghi disposti nell'ordine, da Est verso Ovest, tutti sull'Adige o sul suo ramo navigabile, il canale detto **Adigetto.** Il primo, **Fratta Polesine** (che non ha nulla a vedere con il **Castello di Fratta** descritto da Ippolito Nievo), patria di Giacomo Matteotti, conserva una parrocchiale del Tardo Rinascimento — 1552 — rifatta però parzialmente in epoca barocca — 1682 — e ornata nel '700 dal magnifico soffitto affrescato dal veneziano F. Zugno; ma forse il monumento più importante del paese è la **Villa Badoer,** pregevolissima (e visitabile) opera del Palladio, eretta fra il 1568 e il 1570. Il secondo borgo, **Lendinara,** vanta uno fra i più alti campanili d'Italia (92 m) e tutta una serie assai armoniosa di edifici rinascimentali e barocchi, che ne fanno un piccolo gioiello dov'è assai piacevole passeggiare a sera, scoprendo un'infinità di dettagli artistici; ma il suo massimo monumento, il **Santuario della Madonna del Pilastrello,** costruito nel '500, ma quasi rifatto in stile tardo-Barocco e Rococò, è, senza esagerazioni, una fra le più belle e originali chiese del '700 veneto, anche se contrastano con la sua eleganza certi pesanti affreschi dei nostri tempi. Vi si conserva la rinascimentale **Cappella del Bagno,** dove sgorga l'acqua miracolosa. Infine il terzo centro, **Badia Polesine,** è celebre soprattutto per quell'**Abbazia della Vangadizza** che gli dà il nome e che è visitabile, fatta eccezione per il lunedì: vi spiccano il chiostro, il palazzo dell'abate, il curioso campanile pendente e le rovine della chiesa, fra le quali sorge, quasi intatta, la bella Cappella della Madonna, che risale al 1480, ma si presenta ora come una composita, e quindi tanto più interessante, opera di vari secoli e di vari stili. Molti altri borghi conservano edifici di grande valore: Occhiobello, Ficarolo, Sariano, Melara, Fiesso Umbertiano e via dicendo, ma è arrivato il momento di dedicare qualche riga al capoluogo. **Rovigo,** anche se ha perduto molti dei suoi aspetti pittoreschi dovuti alla presenza del **Naviglio Adigetto** (che ne faceva una sorta di « città anfibia », quasi lagunare, e che di recente è stato coperto o spostato) è un'aggraziata, simpatica città di netto carattere veneto che, pur essendo ben poco nota dal punto di vista artistico, merita un'attenta visita. Fra l'altro pochissime città minori italiane possono vantare una **Pinacoteca** e una **Biblioteca** valide come quelle della locale « Accademia dei Concordi », risalente al 1580 e sempre vivido centro di cultura e d'arte. E pensate che sono esposte al pubblico, per mancanza di spazio, solo cento opere o poche di più, mentre i « depositi » sono strapieni di altre tele o tavole di grande pregio. Caratterizzata urbanisticamente dai numerosi edifici eretti dal '500 al '700, Rovigo meriterebbe una ben più lunga descrizione: qui ci limiteremo a ricordare il Duomo, il Palazzo Roncale, autentico capolavoro del Rinascimento, la chiesa di S. Bartolomeo con l'annesso, splendido chiostro e, infine, quello che è giudicato il massimo monumento cittadino, il famoso **Santuario della Rotonda,** più propriamente definito « della Beata Vergine del Soccorso » (fra l'altro non è nemmeno rotondo, bensì ottagonale!), maestoso edificio eretto fra il 1594 e il 1602, caratterizzato dal portico che lo cinge completamente e dal maestoso campanile eretto in stile barocco da Baldassarre Longhena. L'interno è letteralmente « foderato » di quadri antichi, che ne fanno una Pinacoteca forse un po' confusa, ma assai spettacolare.

Abbiamo parlato dell'arte e del paesaggio... e abbiamo dedicato solo un breve cenno alla cucina. Eppure il Polesine e il Delta del Po sono fra le zone italiane più ricche dal punto di vista gastronomico, anche per ovvi motivi: nelle valli, nelle lagune, nei fiumi risaliti dalle maree — uno spettacolo grandioso se osservato dalla foce del Po di Pila, cioè del ramo maggiore del fiume — dà diritto di... cittadinanza sia ai pesci di acqua dolce, come il citato e ottimo « pesce gatto », sia a quelli che amano le acque salmastre, come i cefali o muggini che dir si voglia, sia, infine, a quelli decisamente propensi per il mare, come le razze, i rombi, spesso di magnifiche proporzioni e qualità, le sogliole e via dicendo. In tutto il Delta troverete trattorie o anche modeste osterie che vi sanno servire, cucinata « come Dio comanda », un'infinita varietà di pesci: abbiamo vivo il ricordo di una solenne « abbuffata », come si dice a Roma, acquatico-peschereccia nella piccola trattoria sistemata su un isolotto in località Scardovari (chiedetene notizie, tutti ve la sapranno indicare). Ma le « valli » (specchi d'acqua salmastra) e le lagune sono ricche anche di cacciagione: un'attività che non ci piace, ma che ci permette di mangiare anatre squisite e altri volatili. Per il vino, l'abbiamo detto, non ci sono problemi: qui, fra l'altro, si ama bere soprattutto con le saporite anguille il rosso, frizzante, corposo « Rosso del Bosco Eliseo», preso... in prestito dalla vicinissima Romagna. Ed ecco, infine, sfatati tutti i luoghi comuni contro le pianure, un paesaggio che, a saperlo osservare, può offrire bellezze e attrattive non comuni e un suo innegabile fascino, magari improntato allo **spleen**, cioè alla dolce malinconia, ma che sa anche diventare allegro e festoso proprio intorno a una tavola imbandita.



Ponte di barche sul Po, a Casalmaggiore, in una foto del dopoguerra

Le stazioni di Adria e Loreo. Quella di Adria è la stazione con maggiore traffico della linea. A Loreo è prevista la costruzione di un terzo binario di scalo.

Dal registro dei reclami della stazione di Chioggia

— Oggi 29 Febbraio 1896 io sottoscritto giunto a questa Stazione alle ore nove e minuti quarantaquattro trovai il treno diretto ad Adria già partito. L'ora del mio orologio era giusta con l'ora dell'orologio della stazione e controllata con altri 5 orologi di forestieri pure nelle mie condizioni i quali ne porgeranno testimonianza. Questa mancata partenza recandomi grave danno ai miei affari, mi riserbo ogni azione di indennizzo in via civile, mentre per le ragioni del servizio presento formale reclamo onde l'onorevole direzione abbia a provvedere.

Conte comm. Leonardo Labia
Palazzo Zene Frari - Venezia

Annotazioni: Posso assicurare con testimonianze che l'odierno treno partì in perfetto orario, cioè alle ore 9,50 con l'orario da me regolarmente piombato con l'ora dell'orologio del mio ufficio. Verificata poi l'ora dell'orologio dell'atrio con quella dell'ufficio telegrafo e del mio ufficio lo trovai indietro di 7'. E questa è stata la causa che il Sig. Conte Labia crede che il treno sia partito prima dell'ora prescritta.

— 28.1.1904 - Io mi o imbarcato a Loreo e avevo a smontare a Brondolo ma il treno si fermò mezzo minuto e non ho fatto a tempo a smontare. Così mi hanno fatto andare a Chioggia e neancora mi ha fatto a fartempo a tornare indietro.

Tessarin Luigi 28.1.1904

Annotazioni: Da Chioggia non è potuto ripartire con 964 perché presentatosi quando il treno era già in moto.

— Smontata dal vaporetto che arriva a Chioggia alle ore 8 prendeva subito una carrozza per prendere il treno di Adria. Il vetturale mi disse che se pagava mezza lira a testa mi avrebbe condotto a tempo. Diversamente no. Io gli rammentai la tariffa ed egli mi disse che montassi pure. Invece poi mi fece perdere la corsa pagandomi dicendo che era certo di non arrivare.

Rina De Lotto - 20 Agosto 1905

Annotazioni: Il reclamo non riflette materia di ferrovia. Chiedo ai superiori se devo farlo pervenire al Signor Sindaco di Chioggia.

(continua da pag. 14)

di 1.100.000 del 1978. Una notevole attività turistica si registra a Sottomarina, dove si contano almeno 5 milioni di presenze all'anno senza considerare i pendolari. Di grande importanza anche la produzione orticola (famose sono le carote di Chioggia). Queste e tante altre notizie sulla città ci vengono dal Signor Graziano Zennaro, che ci ha accolti in luogo del Titolare Sig. Gobetto. Il Signor Zennaro, ora Capo Stazione, in passato è stato assuntore titolare a Chioggia, di cui è appassionato conoscitore. « In ferrovia, su questa linea, ci sono nato. E' perciò per me una soddisfazione vederne il riclassamento, anche perché lo considero un primo passo verso la completa eliminazione delle assuntorie. Per anni ci siamo sentiti ferrovieri solo in parte, con più doveri e meno diritti. Sono lieto della trasformazione anche per i vantaggi che ne verranno all'economia della città. Oggi realizzare una comunicazione ferroviaria fra il porto e la stazione non appare possibile. Il Piano Regolatore prevede però che il nuovo porto sorgerà dietro di essa, in località Casale, e quindi sarà facile raccordarlo.

Anche il servizio viaggiatori riceverà grande incremento (soprattutto turistico) da un servizio più veloce ».

Visitando l'impianto ci ha colpito un particolare interessante relativo ad una attività della stazione nella prima guerra mondiale. In previsione di un rovescio sul fronte orientale era stato approntato, nel 1915/1916, un servizio di traghetto dei carri ferroviari da Venezia a Chioggia, attraverso la laguna, con appositi pontoni. Dopo Caporetto, Venezia apparve in pericolo, e gran parte dei suoi tesori artistici fu trasportata altrove attraverso questo servizio di "ferry-boat".

Ancora oggi rimane l'invasatura sulla laguna dove attraccavano i pontoni ed il binario di stazione corrispondente ha conservato la denominazione di "binario traghetto".

Salutiamo gli amici e rientriamo al nostro lavoro convinti che il "ramo secco" ha messo ormai vigorosi germogli. Verranno anche i frutti, malgrado le difficoltà di ogni genere che spesso ostacolano il lavoro delle ferrovie.

ANNAMARIA PIETRONI
e RENZO POCATERRA

La stazione di Chioggia. Il Piano Regolatore della città prevede la costruzione del nuovo porto in prossimità della stazione.

lettere a "voci"

(continua da pag. 3)

Egregio Direttore di "Voci",
sono un ferroviere donatore di sangue da oltre 15 anni e continuerò a dare il mio contributo alla collettività sino a quando le mie condizioni fisiche lo permetteranno. Pur evidenziando che chi compie tale gesto non lo fa certo per vantaggi economici, voglio far notare come l'Amministrazione favorisce e incentiva i ferrovieri a rispondere agli appelli che ovunque vengono fatti a donare il sangue; il giorno di assenza giustificata concesso quando si fa la donazione (prima erano due) è stato escluso dal beneficio del premio di produzione.
Pongo una domanda cattiva: visto che il beneficio di tale premio è stato esteso alle assenze giustificate per motivi sindacali e dopolavoristici, sia continuative che temporanee, alle visite sanitarie ecc., forse il contribuire a salvare una vita è stato considerato in questa Italia piena di disoccupati un atto "non produttivo"?
Cordiali saluti.

Giuseppe Gaggero

(Sullo stesso argomento, ci sono giunte altre due lettere, del Sig. Egidio Sellani, della Sezione A.V.I.S. di Fabriano, e del collega Mario Gallucci, che per ragioni di spazio non pubblichiamo).

● *Abbiamo riunito tutte queste lettere, perché affrontano il medesimo problema: il premio di produzione e le modalità di corresponsione.*
Come i nostri lettori sapranno, il premio di produzione ha come scopo fondamentale un accrescimento della produttività aziendale. Presupposto indispensabile per la corresponsione del premio è, per espressa disposizione di legge (art. 4 della Legge 448/1978), la presenza in servizio, alla quale la legge stessa equipara esclusivamente le giornate di congedo ordinario e quelle di assenza per infortunio sul lavoro, malattia professionale o contratta per causa unica e diretta di servizio. Quindi, come ci hanno fatto presente gli Organi competenti, devono conseguentemente ritenersi escluse tutte le altre assenze.
Peraltro sulla questione è stato sentito anche il Gabinetto dell'On. Ministro, il quale, condividendo le disposizioni aziendali emanate in materia, ha espresso il parere che stante il tassativo disposto della legge non risulta possibile corrispondere il premio in questione per le giornate di assenza per donazione di sangue, per puerperio o per congedo speciale.
Pertanto dobbiamo confermare ai cortesi lettori che, allo stato dei fatti, il premio di produzione può essere attribuito soltanto alle assenze espressamente indicate nel citato art. 4 della Legge 448/78.
Circa i particolari quesiti avanzati dalle colleghe Turco e Musella, relativamente all'assenza di trenta giorni per malattia del bambino (di età inferiore ai 3 anni), diciamo che alla dipendente compete il trattamento economico di cui all'Art. 88 dello Stato Giuridico. Tale periodo, inoltre, è utile a tutti gli effetti, compresi anche quelli relativi alla determinazione della 13ª mensilità.

I ferrovieri non resteranno fermi

Pubblichiamo volentieri la nota inviataci dal collega Salvatore Forte, Operaio Specializzato all'Officina D.L. di Salerno, già deputato del PCI nell'ultima legislatura e membro della Commissione Trasporti della Camera. Nella nota si fa riferimento all'articolo di Salvatore Brancati, "E' arrivato un presidente col pallino della riforma", apparso sul n. 7 di "Voci".

La settima legislatura è stata, a differenza delle precedenti, molto proficua per i lavoratori delle ferrovie. Non soltanto perché durante il suo svolgersi sono state affrontate questioni importanti ed approvate leggi di notevole interesse per i ferrovieri e l'Azienda stessa, ma soprattutto, a mio avviso, perché fra la Commissione Parlamentare competente della Camera dei Deputati ed i lavoratori — tramite i loro rappresentanti sindacali nazionali e di base — si instaurò un clima ed un metodo di confronto democratico su tutte le questioni che interessavano i lavoratori stessi. Le indagini conoscitive assunsero una valenza diversa che dal passato; non più la sola registrazione di opinioni espresse da valenti tecnici, esperti, operatori economici e sociali ma anche l'inserimento di alcune di dette opinioni o suggerimenti nell'atto parlamentare operativo.
E' il caso, ad esempio, della Risoluzione unitaria della X Commissione Trasporti che concluse l'indagine conoscitiva sul "Progetto di Piano Poliennale delle FS".
Le stesse leggi approvate hanno rappresentato un altro momento nuovo e diverso della vita della Commissione Parlamentare nel senso che esse hanno dato risposta alle antiche e recenti attese dei lavoratori delle ferrovie. Infatti i provvedimenti approvati nel corso della legislatura: Istituzione della carriera degli Ufficiali marconisti... ecc, Valutazione dei servizi e periodi... a carico OPAFS, Finanziamento integrativo di 1.665 miliardi per Materiale rotabile, Officine nel Sud, Impianti di sicurezza, il D.d.L. n. 2603 (di cui fui relatore) "Norme su inquadramento... etc.", ovvero il "Contratto di Lavoro 76/79", il D.d.L. n. 591/B che introduce nuove norme in materia di "arresto preventivo" (ne ho citato solo alcuni), hanno risolto in toto od in parte vertenze sindacali storiche dando nel contempo anche un primo contributo alla concretizzazione della richiesta che promana dalla base: « migliori condizioni di lavoro per realizzare una migliore produzione ed ottenere una più adeguata retribu-

La suddetta Commissione Parlamentare avrebbe potuto e voluto dare risposte più complete ed operative all'assunto di cui sopra ma ciò è stato reso impossibile dal "partito delle elezioni anticipate e della crisi" che ha operato, così come ha fatto, per rompere quel quadro politico unitario determinatosi dopo il 20 giugno 1976.

Il piano dei 7.600 miliardi e la tanto agognata Riforma istituzionale delle FS erano ormai alla dirittura di arrivo.
Su questi due provvedimenti strategici il dibattito era infatti avanzato fino al punto da poter rendere operativo il Piano di investimenti ed entro un breve lasso di tempo anche la Riforma dell'Azienda.
"Voci della Rotaia", di cui sono assiduo lettore fin dal 1960, ha svolto anch'essa un ruolo nuovo durante la legislatura di cui trattasi, invero molto positivo ed obiettivo.
Salvatore Brancati, attento e puntuale cronista di "Voci", nella rubrica "In Parlamento" del numero ultimo evidenzia lo stato di difficoltà e le non chiare prospettive di questa VIII legislatura.
Infatti ora, dopo le elezioni del 3 e 4 giugno del 1979, gli italiani e con essi i ferrovieri hanno un Governo "minoritario", "scolorito politicamente", di "tregua", "a tempo" e chi più ne ha ne metta.
La Commissione Trasporti non è più presieduta da un comunista, l'On. Libertini, bensì da un democristiano, sembra del gruppo dei "cento", l'On. Marzotto Caotorta.
Brancati dice che l'On. Marzotto Caotorta non vuole essere secondo a Libertini. Io me lo auguro per il bene dei ferrovieri e dell'Azienda delle FS.
Anzi io credo che egli potrà riuscire ad emulare il compagno Libertini (il quale è stato sì dinamico ma, soprattutto, concreto e coerente con le aspettative della gente) conoscendo le sue qualità di legislatore, la sua esperienza e la sua ferma volontà ed impegno di lavoro.
La prima remora però alla riuscita della "competizione" deriva dal fatto che le idee dell'On. Marzotto, che vanno integralmente e certamente rispettate, contrastano con quelle espresse dalla stragrande maggioranza dei ferrovieri, in particolare su di un punto fondamentale: la Riforma delle FS.
Infatti durante il dibattito svoltosi in sede di "Comitato Ristretto" sulle quattro (non tre come afferma Marzotto) proposte di legge: la 966 di Marzotto (non della DC) - 1971 (PSI) - 2462 (MSI) - 2632 (PCI) proprio sul tema del "Decentramento" sorsero i contrasti più forti.
Su questo punto bisogna essere chiari. Non si può volere "autonomia" per il Capostazione e poi la si nega, come fa Marzotto, al Direttore Compartimentale. Difatti l'On. Marzotto in sede di dibattito su questo punto affermava la sua non disponibilità a riconoscere "Organo" dell'Azienda la Direzione Compartimentale.
Ancora una remora: l'adeguamento "sic et simpliciter" che l'On. Marzotto fissa nella sua proposta di legge alla direttiva del Consiglio CEE n. 75/327 del 1975 che esclude, in sostanza, il calcolo della componente sociale in termini finanziari nel contesto del bilancio aziendale.
Cosa accadrebbe nel Mezzogiorno del nostro Paese se si andasse all'attuazione rigida del concetto "costo-ricavo" applicato alla rete ferroviaria del Sud?
Io credo, senza esagerare, alla chiusura della quasi totalità delle linee meridionali ovvero alla loro privatizzazione.
Ritengo, altresì, che non sia solo una questione di essere "primo" o "secondo" a chicchessia né tantomeno sia una questione di sole idee dell'On. Marzotto. Il problema è un altro!
E' che l'On. Marzotto dovrà operare in un clima politico da "torre di babele" e quantunque cambiasse le sue idee su questo o sull'altro tema non credo possa riuscire a concretizzare alcunché.
Ma i ferrovieri non resteranno certamente fermi ad attendere i fatti "sine die". Essi certamente lotteranno subito nelle forme migliori e più opportune per conquistarsi le necessarie alleanze sociali e politiche e per determinare i fatti che nella circostanza sono: la definizione in tutte le sue parti della Legge n. 42, la Riforma dell'Azienda, l'attuazione del piano dei 7.600 miliardi con le relative norme da approvare contemporaneamente al D.d.L. (2496 della VII) che dovranno servire "a breve" ad adeguare le capacità di spesa ed operative della dirigenza aziendale, il nuovo contratto di lavoro.
Su queste cose fondamentali così come sull'applicazione corretta della "Sentenza n. 201 della Corte Costituzionale" del 15.7.76 il Governo e la X Commissione sono chiamati a dire "parole chiare", ad elaborare o approvare provvedimenti legislativi conseguenti.

Salvatore Forte
Op. Spec. 467986
Officina DL Salerno

dicono di noi

SULLA STAMPA

Dopo la parentesi estiva, i grossi problemi che attendono da tempo una soluzione si ripresentano con tutta la loro urgenza all'attenzione del Paese che ne sollecita un approfondito esame da parte degli organi responsabili. Tra i problemi di prima grandezza stanno quelli riguardanti il trasporto, nei vari modi in cui esso si esplica, primo fra tutti quello su rotaia.

Avanti!

La prima cosa da fare è la riforma dell'Azienda FS. Bisogna dimostrare con esempi concreti e tempestivi che questo Stato è in condizione di trasformarsi dinamicamente, recuperando il ritardo accumulato rispetto all'evoluzione della società. Da questo punto di vista la riforma delle Ferrovie si presta in modo particolare per l'elevato livello di utenza popolare, per l'immediata possibilità di modificare sostanzialmente l'immagine deteriorata che oggi le FS hanno presso l'opinione pubblica, per la risposta positiva, in termini di risparmi energetici e di minori rischi collettivi che il trasporto ferroviario di persone e di merci può realizzare. Tutto ciò richiede massicci investimenti in infrastrutture e mezzi rotabili, riorganizzazione dei servizi, capacità manageriale ed organizzazione del lavoro che ampli i contenuti di professionalità degli addetti: evidentemente è necessario superare lo schema dell'Azienda autonoma per conseguire questi obiettivi. (R. Matteucci).

l'Unità

Perché le ferrovie sono allo sfascio. Trent'anni di voluto abbandono hanno condotto le ferrovie italiane a una condizione di bancarotta tecnica, di stridente inadeguatezza. In questa situazione due ordini di esigenze si profilano nell'immediato. Prima di tutto è necessario che il Parlamento alla ripresa discuta con grande rapidità e approvi sia la legge del piano ferroviario preparata nella scorsa legislatura, sia la legge per la riforma dell'Azienda ferroviaria, senza la quale non solo non si superano le difficoltà attuali di gestione, ma non si riesce neppure a spendere i soldi degli investimenti. Non c'è da inventare molto, perché nella scorsa legislatura è stato fatto dal Parlamento, anche nel vuoto del governo, tutto il lavoro preparatorio. C'è da decidere, c'è da agire. (L. Libertini).

OGGI

La nostra rete ferroviaria è vecchia, irrazionale e per di più ha il mal di montagna. Quando arriva l'estate, regolarmente, i guai si moltiplicano. La cura per guarire questo elefante moribondo è già iniziata ma finirà soltanto nel 1985... Il Direttore Generale delle FS, dr. Semenza, ha assicurato che si sta cercando di recuperare il tempo perduto e che non appena saranno disponibili i finanziamenti richiesti si è in grado di trasformare l'Italia in un cantiere. Trecento ingegneri sono già stati assunti in previsione di questo balzo in avanti... Ma non è la sola cosa di cui abbiano bisogno le FS. L'Azienda deve cambiare modo di agire, di pensare, di essere. Perché funzioni deve diventare una cosa del tutto diversa da quella che è ora. (P. Aprile).

IL LAVORO

La burocrazia blocca lo sviluppo delle ferrovie. Di fatto le FS attualmente non riescono a spendere in investimenti più di 350 miliardi l'anno per il bavaglio loro imposto dalle attuali norme di contabilità dello Stato, mentre le necessità del mercato impongono oggi livelli di spesa di almeno mille miliardi l'anno.

ROMA

Il problema della riforma delle FS non riguarda soltanto la ricerca di una soluzione qualsiasi che sganci le FS dall'attuale meccanismo burocratico e dia loro una maggiore snellezza; si tratta di individuare una struttura giuridica che possa garantire all'Azienda un'efficienza che attualmente non sembra avere in modo adeguato alle esigenze che deve affrontare.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

"Tre moschettieri" a Villa Patrizi

FRASTAGLIATO, anomalo, di piccola coalizione, tripartito, sorretto da astensioni tecniche o politiche: chiamatelo come volete (e come altri hanno fatto), il nuovo governo è finalmente nato e gli auguriamo buon lavoro. E' il primo governo dell'ottava legislatura, dopo una crisi che è durata circa sette mesi ed è stata senza dubbio la più lunga, difficile e travagliata dell'Italia repubblicana. Lo hanno definito anche governo di tregua e tale vuole essere per consentire alle forze politiche (destinate a costituire quella che si spera possa essere in futuro la nuova grande maggioranza) di superare contrasti e asperità, di smussare gli angoli, di annacquare i toni acuti, di ricercare le possibili intese. Ma tregua non significa attesa. Lo stesso Presidente del Consiglio, Francesco Cossiga, un uomo nuovo alla guida dell'esecutivo, ha rivendicato il diritto di governare. Un governo nasce per governare e se c'è nel nostro Paese qualcosa di cui proprio non sentiamo il bisogno, per la quantità e la gravità dei problemi che ci assillano, è un governo che se ne stia con le braccia conserte, in attesa di tempi migliori. Un diritto, quello rivendicato da Cossiga, che trova la sua applicazione nella stessa composizione ministeriale arricchitasi di dicasteri preposti ad una migliore funzionalità.

Vediamo la cosa da un'angolazione che più strettamente ci riguarda. Il Ministero dei Trasporti è tornato quello che è sempre stato in passato, senza più il carico, per il Ministro in carica, di quell'interim della Marina Mercantile che per un paio di anni ha costretto prima Ruffini, poi Lattanzio, Vittorino Colombo e infine Preti ad un doppio lavoro, con tutte le conseguenze che gli aggravi comportano. Ma c'è di più: al Ministero dei Trasporti sono stati questa volta assegnati tre Sottosegretari, quasi a significare l'importanza che il nuovo governo annette ad un settore che è trainante per tutta l'economia del Paese.

Degan, Ciccardini e Pumilia: il primo è la continuità, per una permanenza ormai significativa a Villa Patrizi. Gli altri due costituiscono energie fresche, certamente destinate a far sentire il peso del loro attivismo. Li hanno già battezzati i "tre moschettieri".

Il Parlamento, mai come quest'anno, ha chiuso i suoi battenti proprio alla vigilia di Ferragosto. Anzi, per qualche giorno si è addirittura temuto per la tradizionale ricorrenza vacanziera che deputati e senatori restassero inchiodati sui banchi delle aule di Montecitorio e di Palazzo Madama. Poi è venuto il miracolo e tutti sono andati in ferie. Ma adesso si riprende e di lavoro arretrato ce n'è tanto. « Bisognerà accorciarci le maniche » dice l'on. Lillo Pumilia che al Ministero del Lavoro, durante la lunga stagione dei rinnovi contrattuali, ha avuto modo di fare le prime e positive esperienze di Sottosegretario. « Il problema dei trasporti — aggiunge — è vitale per l'economia del Paese e bisognerà affrontarlo in una visione reale e concreta... alla ripresa dell'attività legislativa ci sarà molto da fare ».

La passata legislatura ha lasciato un'eredità di proposte molto consistenti anche se ben poco fino ad ora è stato tradotto in nuove iniziative. Presso l'archivio della Camera sono reperibili soltanto due proposte di legge: una riguarda l'estensione di taluni benefici al personale delle Ferrovie dello Stato ex militarizzato o mobilitato nel corso dell'ultimo conflitto mondiale e l'altra le norme per il coordinamento nazionale dei trasporti e l'istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane. Ma non sono le sole e ci assicurano che alla ripresa dell'attività legislativa, quando la tipografia di Montecitorio avrà stampato tutto il materiale in giacenza, molte altre proposte di legge saranno pronte per essere discusse e tradotte in opportuni provvedimenti. Di carne a cuocere ce ne sarà certamente molta e perciò, terminate le vacanze, che ci siamo presi anche noi, auguriamo a tutti buon lavoro.

SALVATORE BRANCATI

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

La nostalgia del melodramma

SI RACCONTA che a una signora che ansiosamente gli chiedeva cosa dovesse fare per allevare bene, e senza complessi, suo figlio, Sigmund Freud rispose che avrebbe sbagliato in ogni caso. Una risposta pessimistica ma non paradossale. Ebbene, a prima vista, l'ultimo film di Bernardo Bertolucci, **La luna**, sembra essere proprio il catalogo di tutti gli "errori" che può commettere, per troppo "amore", una madre nei confronti del figlio. Diciamo "errore" e "amore" fra virgolette, perché ci sembra alquanto scorretto parlare di errore e di amore in una materia dove non ci sono alternative da scegliere o scorciatoie da percorrere: c'è solo una realtà ineluttabile, una separazione fisiologica-psicologica (tra madre e figlio) che può avvenire più o meno bene, o non avvenire affatto, c'è un rapporto complesso e nevrotico da vivere più o meno pienamente, e da cui possono scaturire infelicità e nevrosi, angoscia e istinto di morte.

Con il suo film, Bertolucci ha cercato di esemplificare (e in tutti i sensi) questa materia difficile e rarefatta, da una parte affrontando due dei sintomi più clamorosi del malessere della società contemporanea: a livello collettivo, la droga, e a livello individuale, il "mito di Edipo"; dall'altra usando la chiave stilistica del melodramma (Verdi, qui, non è solo una convenzione narrativa) per giustificare e, anzi, nobilitare, la schematicità e l'ingenuità di certi passaggi del racconto. Il risultato, abbastanza singolare, è di un film difficile ma anche popolare, che ha imbarazzato i critici (che quasi unanimamente lo hanno stroncato) ma ha incontrato il favore delle platee (record di incassi a Roma e Milano). Insomma, **La luna** si prepara ad essere, come ormai è tradizione con Bertolucci, un altro "caso" cinematografico.

Ma qual è la storia? Lei, Caterina, è una cantante lirica americana. Rimasta vedova, si trasferisce in Italia, dove aveva studiato canto, portandosi dietro il figlio quindicenne, Joe. Caterina è all'apice della carriera e passa da successo in successo, acclamata soprano verdiana. Finché un giorno, nel corso di una festa, scopre improvvisamente che suo figlio è un eroinomane. Da questo trauma terribile emerge per lei una realtà del tutto nuova e inattesa, dall'assuefazione e disattenzione con cui viveva il suo rapporto di madre, Caterina passa a una tensione quasi ossessiva. Di colpo scoppiano frustrazioni e sensi di colpa, ansie represse e masochismi: come cantante decide di smettere di cantare, come madre si propone come complice e addirittura come amante. Apparentemente senza alcun risultato, ma non è detto. Caterina e Joe, da uno scontro all'altro, passando di continuo dall'amore all'odio, dalla dedizione più totale alla ferocia più disumana, vivono fino in fondo e consapevolmente la grande e misteriosa avventura del rapporto madre-figlio, tentando di dipanare quel nodo inestricabile, inevitabile per ciascuno e diverso per tutti.

Recentemente mi è capitato di rivedere, in quell'incredibile arena cinematografica inventata a Roma che è la Basilica di Massenzio, un vecchio film di John Huston su Freud e su alcuni dei suoi "casi clinici" più celebri; sarà stato per il fascino e l'euforia di quel luogo, ma a me è sembrato soprattutto un grande, eccezionale film di avventure, ingenuo e affascinante come un film di indiani, labirintico e metodico come un film poliziesco degli anni cinquanta (cioè prima dei "bracci violenti della legge"). Di certo, nel film di Bertolucci non c'è l'avventura, né il gusto dell'avventura, c'è invece molto narcisismo (che è poi la forma più sincera per amare il cinema), e c'è la voglia e l'utopia di rappresentare il non rappresentabile, di mettere in scena, scandalosamente, quello che è fuori scena (nella famiglia come nel teatro di posa). E Bertolucci lo fa abbandonandosi al gusto verdiano del melodramma, parlando di incesto e di droga così come avrebbe fatto Boito in uno dei suoi libretti d'opera. D'altra parte la citazione del "melodramma" non sta solo nella musica di Verdi, profusa a piene mani durante le esecuzioni della protagonista, ma anche nella rivisitazione di certi "luoghi sacri", da Parma a Busseto, dall'Opera a Caracalla, dalla fattoria di **Novecento** alla balera de **Il conformista**, così come sta nei sontuosi movimenti di macchina, negli aerei voli del "dolly", nei lenti "carrelli" o nelle tenere citazioni (da Marilyn a Pasolini) o in quella luna, così provocatoriamente e commoventemente dipinta, sia quando il protagonista la vede da bambino accanto al volto della madre, in una sera d'estate, da un seggiolino di vimini attaccato al manubrio di una bicicletta, sia da adolescente quando la scopre dal tetto aperto di un cinema cittadino.

Jill Clayburgh e Matthew Barry in una scena de "La luna", l'ultimo film di Bertolucci.

Quindi la droga, Edipo e il melodramma. Una scelta che a qualcuno ha fatto arricciare il naso ma che a me non scandalizza. Che forse i sogni che emergono dal lettino dello psicoanalista, così pieni di dolore e di significato, non sono grandi e straordinari melodrammi?

Degli attori de **La luna**, abbastanza deludente mi è sembrata Jill Clayburgh. Accanto a lei, il giovane Matthew Barry e, in parti di contorno, Tomas Milian, Renato Salvatori, Alida Valli e molti altri.

Il romanzo interrotto

IL ROMANZO comincia in una stazione ferroviaria, sbuffa una locomotiva, uno sfiatare di stantuffo copre l'apertura del capitolo, una nuvola di fumo nasconde parte del primo capoverso.

Queste non sono parole del recensore, ma dell'autore, Italo Calvino, che così comincia il primo capitolo del suo romanzo « Se una notte d'inverno un viaggiatore ». Ma la sera di nebbia, la stazione ferroviaria (di oggi, di ieri, non si sa), lo sconosciuto e la sua valigia che sembra tanto importante, l'appuntamento mancato, tutti questi elementi da giallo-suspence svaniscono dopo il primo capitolo nelle pagine di un libro diverso, e così via fino alla fine. Tra un primo capitolo e l'altro trovano spazio le vicende di un Lettore e una Lettrice accomunati dall'interesse per i libri e dal miraggio di una loro possibile completezza che li condurrà, marito e moglie, in un grande letto matrimoniale, per continuare le loro letture parallele.

Un libro-scacchiera dalle regole facili che consentono piuttosto immediatamente al lettore di stare al gioco inaugurato dall'autore proprio con questo inizio/descrizione d'inizio. E' un po' come a rimpiattino. L'autore si nasconde e si esibisce alternativamente dietro ai numerosi capitoli-frammento di libri senza fine (nel senso che non hanno una conclusione e non di « infiniti ») e ai capitoli che invece, con ordine, narrano le vicende del Lettore e della Lettrice.

Labirinto di testi, rassegna di primi capitoli, fluire di libri possibili, strizzata d'occhio a quella Biblioteca di Babele di cui ha scritto J. L. Borges, il famoso scrittore argentino, « Se una notte d'inverno un viaggiatore » mette sul tappeto una delle questioni antiche come il mondo (in questo caso forse **più** del mondo) che nel campo della letteratura è addirittura **radicale:** la questione del soggetto. Chi è che parla, qual è la voce che noi sentiamo? Quella dell'autore, Calvino, quella del Lettore, quella dei vari personaggi che nel corso del romanzo progressivamente appaiono? Dove si trova l'io narrante? In un limbo indefinibile tra Scrittura e Lettura? Nel fossato che divide Calvino dai possibili autori-fantasma dagli esotici nomi dalle cui misteriose penne sgorgano racconti scritti con l'inchiostro della finzione?

Una macchina complessa, quella di questo romanzo, ma non complicata, in cui la penna di Calvino, ora loquace ora silenziosa, entra e esce dalle quinte della scrittura per narrare dell'impotenza a concludere un qualsiasi libro. Romanzo sull'impossibilità del romanzo, ma anche romanzo sulle potenzialità narrative di questa stessa impossibilità, « Se una notte d'inverno un viaggiatore » somiglia a una lunga positiva pratica del più arcaico e insicuro dei metodi di controllo delle nascite che alla fine, comunque, dà vita a una nuova creatura.

Del titolo, infine, bisogna dire che esprimendo un'ipotesi rispecchia nel profondo il senso di questo romanzo. Un'ipotesi. Un libro non è che un'ipotesi che quanto più si allontana da sé stessa, tanto più trova la possibilità di essere dimostrata. E' questo il teorema che Calvino ci illustra e al quale, visti i risultati, conviene credere.

TIZIANA GAZZINI

Italo Calvino, **Se una notte d'inverno un viaggiatore**, pp. 263, L. 6.000, ed. Einaudi

Angeli

GLI ANGELI, si sa, hanno una loro dinastia che si articola in diversi rami di maggiore o minore importanza, cosicché abbiamo angeli di primo piano, angeli comparsa e via dicendo. Sono una frotta di ali sbattute nel silenzio di un paradiso perduto dove, in tanta varietà, ciascuno di noi può trovare, a seconda delle proprie caratteristiche il suo angelo, doppio o gemello, depositario di ciò che di meglio ognuno si porta dentro. Franco Simongini ha dedicato il suo ultimo volume di poesie « Poesie per gli angeli », a loro, ai tanti angeli di cui abbiamo bisogno negli alterni frangenti della vita interiore.

E la poesia è l'unico linguaggio possibile per la preghiera-confessione che in questi versi si dipana con andamento leggero e deciso scandendo una serie di emozionanti riconoscimenti. Ogni poesia ha una sua dedica. Ogni angelo ha un nome, quello dell'amico (o del padre) a cui i versi di volta in volta sono dedicati. Angeli che si possono evocare e che al richiamo rispondono. Angeli di un possibile confronto che la poesia di Simongini inaugura, ma che certo non esaurisce. E che il confronto travalichi la poesia, arricchendola, offrendole sfondi reali e al contempo simbolici, ce lo suggerisce l'intervento, che nel volume assume un ruolo estremamente significativo, di due di questi amici-angeli, a loro volta creatori di altri angeli: il pittore Guelfo e lo scultore Manzù. A confermare l'esistenza degli angeli, si aggiunge un'altra voce dal timbro molto diverso: il timbro rock di quella che è stata anche definita la « sacerdotessa del punk ». Sì, anche lei, la « regina della notte », Patti Smith, ha un suo angelo. Anzi il suo arcangelo. La prima poesia della raccolta «Settimo cielo » si apre così: « Oh Raffaele angelo custode ». E dopo quest'atto di presunzione grazie al quale la Smith si attribuisce come

Patti Smith

custode uno degli angeli di maggior « peso » di tutta la tradizione, giù via con citazioni bibliche, naturalmente rivisitate dalla parte degli altri angeli, quelli che ubbidiscono al nero angelo di nome Lucifero.

Patti Smith, che sarà adesso nota anche al grande pubblico a seguito dei concerti recentemente tenuti in diverse città italiane, è però più che una poetessa nel senso tradizionale, una voce. Punta di diamante della musica rock, mette nelle sue poesie, matrice e base anche delle sue canzoni, un po' tutti gli elementi più cari al mondo dell'America hippie, condendoli con facili quanto entusiastici amori per Anita Pallenberg, per Rimbaud o per Pasolini. Su tutto trionfa però un esibizionismo un po' spaccone e un po' narcisistico. Così, questo « Settimo cielo » nato dalle silenziose parole della poesia quando è scritta, è stato presto urlato, gridato. Molti dei suoi versi si trovano, infatti, nel primo Lp di Patti Smith, « Horses ».

T. G.

Franco Simongini, **Poesie per gli angeli**, Ribichini Editore, Castelplanio (Ancona), s.p.

Patti Smith, **Poesie**, ed. Newton Compton, L. 2.000

Per un'Italia archeologica

Il passato più lontano e le sue testimonianze col passare del tempo e con il raffinarsi delle tecniche e delle conoscenze archeologiche, continua ad arricchirsi di nuove acquisizioni e di nuove interpretazioni. Si sentiva, quindi, il bisogno di una sorta di « catalogo » che illustrasse la situazione dell'Italia archeologica, oggi. Ed è proprio a questa esigenza che risponde la collana « Itinerari archeologici » diretta da Sabatino Moscati per le edizioni Newton Compton.

Già i primi due volumi, freschissimi di stampa, **Sardegna** di Enrico Acquaro e **Roma entro le mura** di Romolo A. Staccioli, danno un'idea dell'intelligente chiave usata per appassionare il grande pubblico alla archeologia.

Attraverso una serie di itinerari, 12 per volume, l'archeologia, diventa uno stimolo a procedere a una conoscenza « esistenziale » della storia dell'isola dei nuraghi e della Roma imperiale e pre-imperiale.

Un itinerario è qualcosa che va percorsa e vissuta. Sono, quindi, libri, quelli di questa nuova collana, che pretendono di uscire dalle pagine, per costruirsi e per realizzarsi, soprattutto all'esterno.

Da notare in **Roma entro le mura** l'interessante e utile corredo al testo che si trova in appendice. Oltre alla visualizzazione grafica degli itinerari descritti (che si trova anche nel volume sulla Sardegna) vi sono un dizionarietto dei termini più specialistici usati nel testo e una rapidissima rassegna dei materiali e delle tecniche costruttive usate dai romani.

T. G.

Enrico Acquaro, **Sardegna**, pp. 172, L. 4.000

Romolo A. Staccioli, **Roma entro le mura**, pp. 319, L. 5.000.

collana Itinerari archeologici, ed. Newton Compton

In un periodo di ripresa scolastica, può essere senz'altro utile segnalare ai nostri lettori due interessanti volumi che, col pregio della chiarezza e della sinteticità, illustrano la letteratura francese e quella inglese, dalle origini fino all'età contemporanea. Ne sono autori, rispettivamente, Bruno Brunotti e Umberto Baradel.

Caratteristica dei due lavori è che a fronte del testo italiano si trova la relativa traduzione. L'apprendimento della lingua straniera risulta così facilitato « grazie ad una verifica immediata delle proprie conoscenze in materia, attraverso un confronto stilistico e grammaticale », come scrive nella prefazione ai due volumi, il Prof. Brunotti. Brunotti, docente universitario di letteratura francese e prezioso collaboratore di "Voci", è, infatti, anche direttore dell'intera collana linguistica che vuole soprattutto essere una guida didattica destinata soprattutto agli studenti di ogni ordine e grado chiamati a sostenere prove d'esame. A questo scopo risulteranno particolarmente utili i numerosi questionari di cui i due testi sono forniti e l'indice degli autori citati che permetterà una rapida consultazione delle opere.

Bruno Brunotti, "Synthese bilingue de Litterature Française", pp. 343, L. 3.000.

Umberto Baradel, "Bilingual outlines of English Literature", pp. 333, L. 3.000.

Collana tre "S", Casa Editrice "Le Muse".

Il "caso" Clementi

COSI' definisce quel gigante della musica che fu ed è Clementi (Muzio naturalmente), Pietro Spada nel commento all'edizione discografica ERATO STU 7114 (2 dischi).

Certo al "cercadischi" non deve mancare, più che il coraggio, l'improntitudine per affrontare la complessa personalità di un Clementi, prodotta da un'esistenza turbinosa ma concreta, avventurosa ma solida.

E non esagero, se si pensi che il nostro romano-svizzero (svizzero per parte di madre), "acquistato" in tenera età (ma già apprezzato organista e autore di oratori) da un facoltoso gentleman inglese, si è formato, maturato ed ha vissuto in Inghilterra, dove l'eclettismo delle sue inclinazioni naturali l'aveva portato ad interessarsi con fortuna della produzione e vendita di pianoforti, dell'editoria musicale — e non solo della sua produzione — ma soprattutto a dedicarsi fin da giovanissimo al nuovo strumento del quale fu l'indiscusso virtuoso e per il quale compose, ignorando il clavicembalo, opere di grande bellezza e di fondamentale cultura didattica, degne di essere preferite da Beethoven alla produzione mozartiana.

Visse ottant'anni, a cavaliere di due secoli e della vita di Beethoven. Permeato di cultura inglese, non disdegnò il contatto, e non rifiutò l'influenza della cultura musicale viennese tardo-settecentesca.

Non fu insensibile alle seduzioni delle grandi composizioni orchestrali nelle quali eccelse trionfalmente ai suoi tempi ancor prima che Beethoven facesse ascoltare la sua prima sinfonia. Non manifestò tendenze classiche né romantiche. All'ascolto della produzione di Beethoven volle cimentarsi nelle dimensioni e nel taglio da questo dati alla sinfonia e produsse opere "moderne" di gran valore e di assoluta originalità.

Sembra quasi che il Clementi, un po' per eccesso di autocritica che lo portava a modificare di continuo le scritture già pubblicamente eseguite e un po' per il sovraffollamento delle attività professionali, sentimentali, familiari, non volesse approdare alla pubblicazione.

Si sa che molte delle sue scritture sono andate a finire nel cestino della carta straccia. Poco si è salvato e quel poco lo dobbiamo a Pietro Spada che è andato a rovistare tra le carte dell'eredità Clementi finite oltre oceano a seguito di vendite all'asta, ha ricostruito le parti mancanti e ne ha curato l'edizione traendone quattro sinfonie che sono un monumento all'arte di Clementi. Per un verso esse risentono dell'indirizzo impresso da Beethoven e da Schubert e per un altro mostrano squarci aperti sul romanticismo di Schumann e di Mendelssohn.

Nei due dischi dell'edizione di cui parlavo sono riprodotte in prima mondiale le quattro Sinfonie splendidamente eseguite dalla Sinphonia Orchestra di Londra, diretta da Claudio Scimmone (quello dei Solisti Veneti).

GIANFRANCO ANGELERI

Pino Daniele

DI PINO Daniele, il cantautore napoletano salito agli onori della gloria la scorsa estate con la canzone "Je so' pazzo", segnaliamo l'ultimo album, che contiene appunto quel brano e che prende il titolo dal nome dell'autore (edizioni EMI 064-18391). Curato nei testi e negli arrangiamenti musicali dallo stesso Daniele, fornisce una panoramica senz'altro completa delle tematiche e delle esperienze musicali del cantautore: i testi sono infatti caratterizzati da una spiccata vena ironica e amara nello stesso tempo, nella quale emergono, a volte esplicitamente, considerazioni sull'emarginazione giovanile, sulla disoccupazione e su altri problemi ambientali tipici di Napoli.

Musicalmente i motivi sono molto piacevoli: una solida preparazione permette infatti a Pino Daniele di eseguire arrangiamenti improntati all'utilizzazione di ritmi estremamente vari, dal blues al jazz, dal samba al rock, ritmi che appaiono molto congeniali ai testi dei brani. Non mancano naturalmente i riferimenti alla musica napoletana di antica data: suggestivo quello contenuto nella canzone "Ninnanànninnanoè", una tenera ninna nanna cantata da un uomo alla sua donna.

Concludiamo questa nota commentando positivamente le recenti comparse in Italia di Patti Smith, Arlo Guthrie, Joe Cocker, Country Joe Mc Donald ed altri esponenti della musica country e rock statunitense, che si sono esibiti in una serie di concerti nelle maggiori città del centro-nord. L'esperienza è servita a riavvicinare i mostri sacri della musica pop internazionale al nostro paese, dopo che alcuni anni orsono concerti di gruppi molto quotati, i Santana per esempio, si erano conclusi fra i disordini.

Il successo delle manifestazioni e il comportamento, tutto sommato corretto, tenuto dal pubblico giovanile nelle recenti occasioni fanno ben sperare per il futuro.

PAOLO SALVATORE

Le belle "prairie" FS

La locomotiva S 685 della Rivarossi

COL termine "Prairie" s'indica quel tipo di locomotiva a vapore che adotta lo schema di rodiggio o-OOO-o. Quelle appartenute alle F.S. sono state quasi tutte immatricolate nel gr. 680 e derivati (681, 682, 683, 685, S 685 e 686) e costituiscono, insieme alle "Pacific" del gr. 691, le vaporiere più belle del nostro parco.

Le prime 680 furono costruite nel 1907 dalla Breda di Milano ed erano a doppia espansione e a vapore saturo con rodiggio 1'-C-1' cioè: un asse portante anteriore avente la possibilità di compiere spostamenti radiali (lo indica l'apostrofo dopo la cifra 1), tre assi motori (C=3), un asse portante posteriore anch'esso con possibilità di spostamenti a sinistra e a destra. Identiche a queste erano le locomotive del gr. 685 nate, però, come macchine a semplice espansione e a vapore surriscaldato. Molte locomotive del gr. 680 furono modificate in 681, 682 e 685. Dall'ulteriore trasformazione di alcune vaporiere dei gruppi 681 e 685 (queste ultime con distribuzione Caprotti) nacque il gr. S 685.

Attualmente la sola Rivarossi produce motrici di questo tipo. In generale può affermarsi che esse rispecchiano abbastanza fedelmente la realtà presentando una riproduzione alquanto spinta anche di piccoli particolari; soltanto la scala di riduzione non è esattamente l'1:87 come richiede la norma HO.

Il modello della S 685 può trovarsi nei negozi sotto la referenza 1119, fino a esaurimento delle scorte, oppure 1135. Le caratteristiche dei due modelli sono pressoché le stesse: entrambi, infatti, riproducono la macchina con distribuzione Caprotti; tuttavia il secondo presenta alcuni dettagli in più e principalmente ad esso è correttamente abbinato il tender da 22 m³, in luogo di quello da 29 m³, che invece trovavamo nella precedente edizione.

L'altra "Prairie" attualmente in produzione è rappresentata dall'art. 11136, scatola di costruzione della gr. 680. Il modello è dotato, come l'originale, del complicato sistema di bielle derivante dalla distribuzione Walschaert.

Per motivi di completezza ricordiamo che fino ad alcuni anni fa sul catalogo Fleischmann c'è stato un buon modello della locomotiva gr. 685. Esso è particolarmente apprezzato per avere la cassa in metallo che rende la macchina più pesante e maggiormente atta a trainare un buon numero di carrozze su rampe discretamente acclivi; tuttavia la finezza di esecuzione non è molto spinta: mancano, infatti, taluni piccoli particolari, forse per non elevare il prezzo di vendita a cifre proibitive; ciononostante questo pezzo è abbastanza richiesto dai collezionisti. Il valore di mercato è attualmene di circa ottantamila lire. Il modello riproduce una 685 d'origine: ciò si evince dalla presenza di un solo duomo sulla caldaia mentre quelle derivanti dalla trasformazione delle 680 ne avevano due.

WALTER GUADAGNO

La 685 prodotta dalla Fleischmann

"Ballast"

PER LE prime ferrovie sorte in Inghilterra si rese necessario ricercare una solida base di appoggio per l'armamento (traversine e binario): occorreva materiale resistente, privo di detriti calcarei, e soprattutto facile da reperire. C'era appunto, bell'e scodellata, nei porti una quantità enorme di ghiaia, quella che le navi trasportavano come zavorra *(ballast)*, e si pensò subito di approfittarne.

Avvenne così che il termine «ballast», oltre ad indicare la zavorra, cominciò ad essere adoperato come denominazione della primitiva massicciata; con questo significato si diffuse in altri paesi europei: in Francia è documentato fin dal 1842 e, presumibilmente, poco tempo dopo venne introdotto nella nostra lingua.

Da cento e più anni i compilatori dei vocabolari registrano puntualmente il lemma Ballast, testimoniando così dell'affermazione e dell'importanza di questa parola. All'inizio di questo secolo la definizione era redatta press'a poco in questa maniera: *Ballast* o *Ballastro* — Strato di sabbia, di ciottoli e di ghiaja, col quale si copre il suolo stradale nelle vie comuni e nelle ferrovie (Lexicon Vallardi, *Enciclopedia universale*, Milano, s.d.). Qualche decennio dopo il Panzini, nel suo apprezzato *Dizionario moderno*, ne ha fornito questa spiegazione: *Ballast*, Voce inglese usata anche in francese e dai tecnici nella nostra lingua. Indica specialmente la *ghiaia*, la *massicciata*, organo elastico che serve a colmare e trattenere le traversine della via ferrata, su le quali si adagiano le rotaie.

In progresso di tempo il tradizionale «letto di ghiaia» finì con l'essere sostituito da un più conveniente letto di pietrisco, e per conseguenza quest'ultima parola venne inserita nelle più aggiornate definizioni. Ne diamo un esempio: *Ballast*, termine inglese, corrispondente all'italiano massicciata, per denotare lo strato di materiale sciolto (ghiaia o pietrisco) ben rincalzato sotto le traverse dei binari delle ferrovie.

La voce Ballast in verità non è stata mai troppo familiare fra i nostri ferrovieri. Parola inattuale, fuori moda, diviene sempre più inconsueta nell'uso corrente. Ci si guarda dal farne ricorso come si è indotti a fare con una moneta che non abbia più circolazione legale. E nel mentre è difficile determinare quanti e quali fattori ne abbiano man mano generato la lenta decadenza, si può affermare con certezza che la stessa pronunzia, non per tutti agevole, ne ha ostacolato una maggiore diffusione: è da pronunziare *bàlest*, «con la *à* tendente verso la *e* e con la *e* vocale neutra».

Prevalso l'uso definitivo di *massicciata*, non troviamo menzione di Ballast persino in quegli scritti di materia ferroviaria in cui la precisione terminologica appare più che altrove scrupolosa. Non c'è traccia di Ballast nelle stesse pubblicazioni destinate all'istruzione dei dipendenti del Servizio Lavori. (Si consulti, ad esempio, il noto *Manuale dell'Operaio dell'armamento*, edizione C.I.F.I.). Ed è questa una prova non dubbia che questa locuzione straniera non ha più alcuna ragione d'essere nel nostro linguaggio.

CARMELO NERI

"Massicciata" e non "Ballast"

RADUNO FILATELICO A RIMINI

A Rimini, perfettamente organizzato dal Dirigente del locale Gruppo Filatelico del D.L.F., Dr. Succi, si è tenuto nei giorni 24-25 e 26 maggio un raduno al quale hanno partecipato oltre 120 ferrovieri filatelici con familiari, rappresentanti ben 10 Compartimenti, dalla Liguria alla Calabria. La manifestazione si è conclusa con una visita alla vicina Repubblica di San Marino. Nel salone delle conferenze del Palazzo dei Congressi, il Dr. Zani, responsabile dell'Ufficio Filatelico Governativo, ha ricevuto i ferrovieri filatelici con lusinghiere parole di saluto.

Noi da questo giornale ringraziamo il Dr. Zani, che ha voluto dare un tangibile riconoscimento della attività filatelica dei ferrovieri, organizzati in campo nazionale nel FIL-FER, con la concessione di un bellissimo timbro speciale che riproduciamo.

ITALIA

● Il 5 maggio è stata emessa una serie di due francobolli celebrativi delle Elezioni del Parlamento Europeo. Le vignette, di un facciale di L. 170 e di L. 220, sono costituite da una libera composizione, realizzata su fondini di colore diverso, con le bandiere degli Stati europei partecipanti alle elezioni. Tiratura: dieci milioni di serie complete.

● Il 14 maggio è stato emesso l'ultimo francobollo previsto per la serie "Alti Valori" del facciale di L. 1.500. Il francobollo con la variante del colore e del valore è simile ai precedenti.

● Il 9 giugno è stato emesso un francobollo del facciale di L. 220 celebrativo del primo congresso mondiale del Rotary in Italia. La vignetta riproduce un particolare della decorazione in bassorilievo dell'Ara Pacis, tratto dal riquadro raffigurante Enea in atto di sacrificare. Tiratura: dieci milioni di esemplari.

● Il 13 giugno è stata emessa una serie di due francobolli celebrativi del "XXI Campionato Europeo di Pallacanestro Maschile". Il francobollo da L. 80 riproduce un pallone che esce dal canestro, il francobollo da L. 120 due atleti che si contendono il pallone. Tiratura: dieci milioni di serie complete.

● Il 16 giugno è stato emesso un francobollo da L. 120 appartenente alla serie di propaganda per la prevenzione e la cura delle malattie. Questa prima emissione è dedicata alle malattie digestive. Il francobollo riproduce, su un fondino color pergamena, una miniatura intitolata "Medico con pazienteascitico" tratta dall'incunabolo "Hortus sanitatis" di Giovanni da Cuba. Tiratura: dieci milioni di esemplari.

VATICANO

Il 18 maggio è stata emessa una serie commemorativa del "Nono Centenario del Martirio di San Basilio". La serie è composta di quattro valori. I valori da L. 120 e da L. 150 riproducono, rispettivamente, il martirio e l'apparizione al popolo del Santo Vescovo. Scene tratte dalle miniature del Codice Vaticano Latino n. 8541 conservate nella Biblioteca Apostolica Vaticana. Il valore da L. 250 riproduce il reliquiario aureo del 1504 conservato nella cattedrale di Cracovia in Polonia e contenente il capo del martire. Il valore da L. 500 riproduce la cattedrale di Cracovia del XIV secolo.

FILATELIA FERROVIARIA

Il 2 giugno si è svolta a Rieti la XIII Mostra di Filatelia di Numismatica e di Antiquariato durante la quale è stato utilizzato, su richiesta della Scuola Media "G. Pascoli", il timbro speciale che riproduciamo per ricordare il Centenario del progetto della ferrovia Rieti-Passo Corese.

SEBASTIANO DI MAURO

Prima di leggere

«NON E' mai troppo tardi» era il titolo di una famosa trasmissione televisiva dedicata agli adulti analfabeti.
Ancora non è stata programmata una trasmissione intitolata "non è mai troppo presto" che potrebbe essere dedicata ai bambini piccoli e piccolissimi ancora del tutto analfabeti, ma potrebbe accadere. Infatti tutti gli studiosi ed educatori sono concordi nell'affermare che è solo una convenzione sociale quella che colloca l'inizio della scuola dell'obbligo a sei anni di età. L'età per l'apprendimento, in realtà, è diversa per ciascun bambino e probabilmente in questi ultimi dieci anni tale livello si è abbassato per tutti e i bambini potrebbero essere mandati a scuola a tre anni. Comunque il bambino, da quando vede la luce, ed anche prima, apprende continuamente, nella misura in cui è colpito dagli stimoli che la realtà gli fornisce, e il suo principale strumento per apprendere è senza dubbio l'attività del gioco.
Attraverso il gioco si concentra, lavora di fantasia, produce immagini, sviluppa le idee, prova ad imitare i comportamenti degli adulti, impara ad integrarli con i suoi, esercita la capacità di controllo sul suo mondo e sulle relazioni con quello degli altri.
Deve essere un preciso impegno dell'adulto affiancare il bambino in questi momenti, senza disturbarlo quando è concentrato, sia nella attività fisica che nella attività mentale.
Per esempio se il bambino ha bisogno di imparare il concetto astratto e difficile di "rotondità" deve prima fare molte esperienze su oggetti reali rotondi. Egli ha bisogno di tempo per "sentire" forme rotonde, per far rotolare una palla, per scoprire che un oggetto rotondo tra le sue mani ed un altro oggetto rotondo disegnato sono uguali; in questo caso l'adulto aiuterà il bambino a trovare e conservare oggetti rotondi, bottoni, pigne, palle, ruote di giocattoli, manopole vecchie di apparecchi, tutto servirà allo scopo, e sarà importante conservare questi oggetti in modo che il bambino ne possa disporre finché il concetto intorno al quale sta lavorando non farà parte del suo bagaglio di conoscenza. Se, per esempio, il bambino comincia ad interessarsi, ancor prima di andare a scuola, alla operazione di "leggere", l'adulto potrà affiancarsi ad esso in questa operazione di scoperta della scrittura, e della "strana" magia attraverso la quale dei segni diventano una pagina scritta e disegnata e tutto insieme diventa un libro. "Un libro è un amico" si dice, ma perché questo detto sia veramente reale nella vita di un bambino e poi nella sua vita di adulto, sarà molto importante che l'adulto prepari e aiuti questa conoscenza.
Una operazione utile sarà quella di ritagliare le lettere dagli involucri dei prodotti consumati in casa, e appenderle su un filo teso in uno spazio dove il bambino gioca abitualmente, abbinando alla lettera un oggetto che lui conosce e che inizi con la stessa lettera. Per esempio un bel guanto di lana verrà appeso con la molletta da bucato insieme alla lettera "G" ricavata dalla testata di un giornale, oppure le lettere ritagliate verranno messe in un sacchettone di carta e poi giocando alla "Pesca-sportiva" si leggeranno le lettere abbinandole ad oggetti conosciuti. Man mano che l'interesse crescerà, cresceranno i materiali e la necessità di conservarli, quando con le lettere conosciute il bambino riuscirà a scrivere il suo primo pensiero, e i pensieri più i ritagli dei giornali composti insieme formeranno il suo primo libro, sarà utile costruire per lui una piccola libreria, fatta a misura sua, cioè piccola e maneggevole, costruita per esempio con delle vecchie cassette. Basteranno pochi chiodi e dei pezzetti di compensato, un pezzo di corda e la libreria-mini sarà a posto. Pronta ad accogliere i lavori del bambino e i libri che oggi si trovano in commercio anche a prezzi contenuti, in formati maneggevoli e coloratissimi, capaci di sollecitare la curiosità del bambino e il suo spirito di collezionista in erba.

PATRIZIA CIMINI

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%

LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO

11 grandi volumi

circa 5.000 pagine
oltre 160.000 voci
10.000 illustrazioni in nero e a colori

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 320.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire 160.000

(con un ribasso speciale del 50%,

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 160.000 lire (solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato)

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE via Cristoforo Meda, 66 - 00162 Roma - Tel. 81.91.448.
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 dello sconto e me riservato e pagare così l'importo di L. 160.000 che verserò, senza anticipo, in 20 rate mensili;
☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 190.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma _____
Cognome _____ Nome _____
Matricola F. S. n. _____ Città _____ Cap. _____

Gli "amisc"

SAPETE chi sono? Ecco. Non temono la mancanza di benzina o la scarsità di luce elettrica. Non si preoccupano dell'aumento dei prezzi. Sono gli eredi di olandesi che sbarcarono secoli fa negli USA e presero a lavorare duramente terre incolte e abbandonate. Poco più di 75.000, vivono oggi in piccoli villaggi, dove il tempo sembra essersi fermato. Religiosissimi, appartengono a una setta protestante che si chiama, appunto, Amisc. Vestono tuttora come i loro antenati, non hanno auto, televisione, radio, telefoni. La loro vita è semplicissima: mangiano ciò che i campi, coltivati spingendo l'aratro, dànno loro. Allevano mucche e polli. Le loro case sono semplici e linde; i ragazzi studiano, lavorano e giocano; le ragazze sono vestite di bianco finché si sposano. Si alzano quando sorge il sole e vanno a letto al tramonto. Non hanno bisogno d' altro e si dicono felici. Sarà vero? Be', noi crediamo di sì. Ma chi sa se ci piacerebbe vivere come loro?

Cose dell'altro mondo...

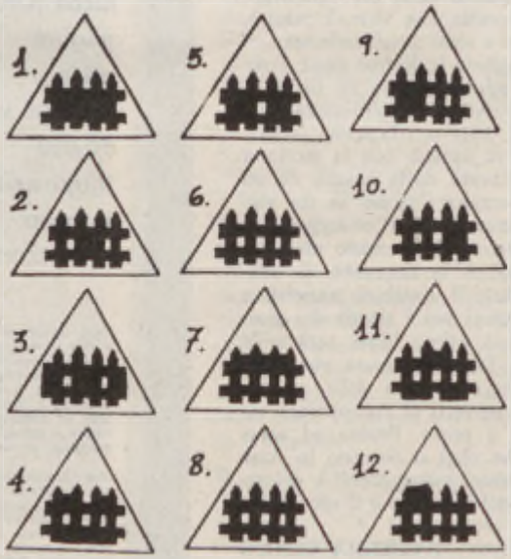
Gli oroscopi. Un gruppo di scienziati americani ha definito gli astrologi degli autentici ciarlatani. E contro l'astrologia hanno lanciato un vero e proprio grido d'allarme. « La diffusa opinione — essi hanno detto — che le stelle preannuncino gli eventi e influenzino la vita delle persone è falsa o per lo meno è priva di basi scientifiche. Siamo particolarmente turbati dalla moltiplicazione di carte astrologiche, pronostici e oroscopi su giornali, riviste e libri. Ciò può solo contribuire alla crescita dell'irrazionalità e dell'oscurantismo ». Trattandosi di ben 186 scienziati, tra cui alcuni premi Nobel, si potrebbe pensare che abbiano ragione. Non osiamo discutere. Però, diciamo la verità, ci eravamo affezionati all'idea che una stella ci guardasse benevola di lassù. Pazienza!

Gli UFO. C'è chi ci crede e chi no. Chi li vede qua e chi là. E chi non li vede per niente, si capisce. Comunque, sentite questa. Un certo giorno nell'Oregon scompaiono ven-

ti persone. Una traccia potenziale ma sconcertante emerge a San José con una inserzione che invita a un incontro con due esseri extraterrestri. Sempre nell'Oregon avviene in seguito un analogo incontro, nel quale — si dice — viene promessa una vita migliore da « un uomo venuto dallo spazio ». Vi partecipano 300 persone. Poco dopo, altre venti persone scompaiono misteriosamente. Tra quelle c'era il figlio di una certa signora alla quale arrivò una cartolina da Waldport, dove era avvenuto l'incontro, nella quale il giovanotto scriveva: « Lascio questa terra e non ti rivedrò mai più ».

Texano e Inglese. Durante un viaggio in treno per gli Stati Uniti, un inglese si trovò a conversare con un cittadino del Texas che non la finiva più di magnificare le meraviglie del suo Stato. « Forse non ve ne siete reso conto quando l'avete attraversato » disse all'inglese « ma tutta la Gran Bretagna potrebbe entrare in un angolino del Texas ». « Oh, non ne dubito » rispose asciutto l'inglese « e penso che sarebbe una bellissima cosa per il vostro Stato ».

LE FIGURE UGUALI
Due di queste figure sono perfettamente uguali fra loro. Quali?



Risposta: la 6 e la 8.

Libri per voi

Biblioteca dell'amicizia. Ecco una nuova, interessante collana dell'Editrice La Scuola, che intende offrire ai ragazzi d'oggi letture di carattere narrativo tra le più varie. Comprende tre serie di volumetti illustrati, con copertina plastificata. La 1ª serie è per lettori di 6-7 anni, la 2ª per lettori di 8-9 anni, la 3ª — di maggiore impegno — per lettori di 10-11 anni. In relazione all'età, i libri presentano caratteristiche grafiche diverse: caratteri grandi e molte illustrazioni tutte a colori, in quelli della 1ª serie; caratteri intermedi e illustrazioni parte a colori e parte a soli due colori, in quelli della 2ª serie; caratteri normali (ma pur sempre nitidissimi) e illustrazioni esclusivamente a due colori nei volumetti della 3ª serie. I prezzi sono assai contenuti: 1.000, 1.500 e 2.000 lire, rispettivamente. Citiamo qualche titolo fra i più recenti. Prima serie: **Il brigante Mingherlino e altri racconti** di R. Botticelli; **L'omino buono buono** di E. Piccinelli; **Storie di briganti e draghi parlanti** di L. Ferraresso. Seconda serie: **I racconti del vento** di P. Bettini Picasso, **Colori sull'asfalto,** di L. Favero, **Il fantasma Ufo** di F. Marinaz; **La fortuna di nascere amici** di M. Favero Salucci, **Giallo all'albergo Liberty** di G. Beer, **Dalla Savana al Sahel** di V. Marina.

Cartagine, la nemica di Roma di E. Acquaro (pp. 103, L. 3.800) e **I segreti di Tutankhamen** di L. Cottrell (pp. 91, L. 3.800), sono gli ultimi due volumi della collana « Civiltà del passato », ed. Newton Ragazzi, che illustra argomenti storici della più varia natura fornendo ai giovani, sia a livello delle immagini che del testo, i materiali più utili per svolgere le loro ricerche (non dimentichiamoci che siamo agli inizi del nuovo anno scolastico) e comunque per soddisfare le diverse curiosità che i ragazzi possono nutrire sui più importanti periodi storici.

Se il primo dei due volumi chiarisce le vicende dello scontro che vide confrontarsi Roma e Cartagine per il dominio politico e commerciale del Mediterraneo, il secondo ha forse più il passo del romanzo d'avventura. Questo non perché manchi di rigore storico o per particolare intenzione dell'autore. Avvincente è proprio l'argomento: la scoperta della tomba del faraone Tutankhamen e l'analisi di quanto in essa è stato trovato. A ciò si aggiunge un corredo fotografico d'eccezione sui momenti immediatamente precedenti l'apertura della sala funeraria. Immagini emozionanti che daranno l'illusione di essere stati presenti a una delle scoperte archeologiche più significative del secolo.

Consigli utili

Le macchie di pesca sono difficili da togliere. Si procede così: coprire le macchie con glicerina, lasciare agire per cinque sei ore, quindi lavare con acqua e sapone. Risultato: ottimo!

Volete un thè un po' diverso? Prendete una pesca ben pulita, tagliatela, unitela all'acqua. Lasciate bollire qualche minuto, togliete dal fuoco, aggiungete il thè in bustine filtro, zucchero e limone. Buono vero?

Un liquore casalingo? Lasciate macerare in mezzo litro di alcool puro, un chilogrammo di ciliege more e mezzo chilo di zucchero per due mesi circa. Filtrate, imbottigliate. Che ve ne pare?

Volete conservare i cavolini di Bruxelles? Sceglieteli ben sodi, lavateli, scottateli per cinque minuti in acqua bollente e salata. Lasciateli asciugare, metteteli in barattoli, versatevi aceto bollito con qualche chiodo di garofano e chicchi di pepe perfettamente raffreddato. Aggiungete un filo d'olio e sono pronti!

Per la digestione difficile un rimedio naturale. Un infuso di basilico dopo il pasto!

Versando sulle polpette appena cotte un cucchiaio di vino rosso rimarranno più morbide. Provate.

Ecco un sistema per sciroppare la frutta. Far bollire per 3 minuti 350 gr. di zucchero in un litro d'acqua, sempre sul fuoco unire la frutta a pezzi e far bollire ancora 4 minuti. Invasare ancora bollente riempiendo fino all'orlo in maniera che chiudendo esca un pochino di liquido che formerà una patina che proteggerà la frutta dall'aria.

Il mal di testa sparirà velocemente se insieme al cachet prenderete una camomilla al limone ben calda.

Per togliere il "puzzo di cipolla" dalla lama del coltello passatelo sulla fiamma del gas. Oppure se avete la cucina elettrica tagliate con la lama una carota. Semplice no?

LE VACANZE

Il nonno domanda al nipotino quanti giorni di vacanza gli sono rimasti e ottiene questa risposta: « Dividendo la metà del triplo di un quarto del quadrato del numero dei giorni rimastimi, per tre quarti del numero stesso, si otterrà 6 ». Fra quanti giorni il piccolo tornerà a scuola?

Soluzione: Il nipote tornerà a scuola tra 12 giorni.

IL DEBITO

Carlo deve estinguere un debito frazionato in 24 rate mensili. La prima di L. 1.210 e, sempre aumentando ogni mese della stessa quantità, l'ultima di L. 5.350. A quanto ammonta il debito di Carlo?

Soluzione: Il debito di Carlo ammonta a L. 78.720. Ogni mese paga L. 180 più del precedente (5.350 — 1.210) : 23 = 180.

ANAGRAMMI

Anagrammare le coppie di parole in modo da trovare una terza serie di vocaboli. Le iniziali formeranno il nome di un capitano di ventura.

1. MARE FIASCO
2. PICA GALERO
3. TRACCIA ECO
4. REMO PIETRA
5. NORMA GENTE
6. SUINO LECCO
7. ARTE LACCIO
8. ORSO AMANTI
9. BUGIA FORNI
10. AMPIE CANTO

Definizioni: 1. Capo degl'italiani nella « Disfida di Barletta »; 2. Raggruppamento di più isole; 3. Seguace di S. Uberto; 4. Lo era Tiberio; 5. Indovino; 6. Intasamento; 7. Lo è Rivera; 8. La scienza delle stelle; 9. Forte acquazzone; 10. Reso legalmente indipendente.

Soluzione: 1. FIERAMOSCA; 2. ARCIPELAGO; 3. CACCIATORE; 4. IMPERATORE; 5. NEGROMANTE; 6. OCCLUSIONE; 7. CALCIATORE; 8. ASTRONOMIA; 9. NUBIFRAGIO; 10. EMANCIPATO. Il capitano di ventura è FACINO CANE.

VERO O FALSO?

Rispondete « vero » o « falso » alle seguenti domande. Se riuscite a dare sei risposte esatte la vostra cultura è superiore alla media. Con otto o più siete un fuoriclasse.

1. MICHELE PEZZA fu un famoso cantante?
2. L'imperatore CARACALLA era nato a Roma?
3. KABUL è la capitale dell'AFGANISTAN?
4. La « DANZA DELLE ONDINE » è di PONCHIELLI?
5. La « CAVOLATA » è un ortaggio?
6. POLIMNIA era una delle « TRE GRAZIE »?
7. La rondine cinguetta?
8. LA Piramide di « CESTIO » si trova al Cairo?
9. PARPIGNOL è un personaggio pucciniano?
10. I « MONREGALESI » sono gli abitanti di MONREALE?

Soluzione: 1. FALSO: fu un famoso bandito detto « Fra Diavolo ». 2. FALSO: era nato a Lione. 3. VERO. 4. FALSO: si trova nella « LORELEY ». 5. FALSO: è una farfalla. 6. FALSO: una delle Muse. 7. FALSO: garrisce. 8. FALSO: a Roma. 9. SI', della Bohème. 10. FALSO: sono gli abitanti di Mondovì.

QUIZ GIALLO

DELITTO

Il vecchio Byrnes fu trovato ucciso, nel retrobottega del suo negozietto, alle cinque del pomeriggio. Era un piccolo commerciante sull'orlo del fallimento, senza amici né parenti, all'infuori d'un lontano cugino, John Green. Nel corso delle indagini il capitano Delly venne a sapere che Byrnes, per sanare il suo disastroso bilancio, sperava in una ricca eredità, contestatagli da anni da altre persone, e che proprio il giorno del delitto — poco dopo le sedici — il suo legale, l'avvocato Ellis, gli aveva telefonato per dirgli che finalmente la causa era stata vinta. Ellis, interrogato, dichiarò di aver avuto l'impressione che al momento della telefonata Byrnes non fosse solo. Poiché il cugino diventava il beneficiario dell'eredità, il capitano Delly si recò ad interrogarlo. Green si mostrò molto addolorato: « ...tanto più che finalmente aveva vinto la causa che gli avrebbe assicurato un avvenire tranquillo ». Chi arrestò il capitano e come si era tradito il colpevole?

Soluzione: L'assassino è il cugino che non avrebbe potuto sapere l'esito della causa tranne che se si fosse trovato nel negozio al momento della telefonata dell'avvocato.

ALL'IPPODROMO

Gino chiede ad uno dei soliti « bene informati » quale cavallo deve giocare. La risposta che ottiene è la seguente: « Il numero del cavallo che vincerà è uguale al quadruplo del suo terzo meno tre ». Su quale cavallo scommetterà Gino?

Soluzione: Sul numero 9.

A TEATRO

Sei amici si recano a teatro. Ettore siede alla destra di Carlo; Antonio sta tra Bruno e Dario che siede tre posti a sinistra di Francesco. In quale ordine sono seduti i sei amici?

Soluzione: In quest'ordine: BRUNO, ANTONIO, DARIO, CARLO, ETTORE e FRANCESCO.

ARITMETICA ENIGMISTICA

A lettera uguale corrisponde numero uguale.

```
A B C +
D E A =
-------
G A F —
H C G =
-------
F A I x
    B =
-------
G H F :
    I =
-------
A G B
```

Soluzione: 279 + 542 = 821 — 698 = 123 x 7 = 861 : 3 = 287.

CALCOLO RAPIDO

Rispondere in un minuto: la differenza tra un dodicesimo e un sedicesimo di un numero è 1. Qual è questo numero?

Soluzione: Il numero è 48.

SQUADRA MAGICA

Le parole dovranno leggersi nei due sensi:

```
  1 2 3 4 5 6
1 . . . . . .
2 . . . . . .
3 . . . . . .
4 . . . . . .
5 . . . . . .
6 . . . . . .
  . . . . . .
  . . . . . .
  . . . . . .
```

Definizioni:

1. Uno dei tre giudici di Averno
2. Appuntito, aguzzo
3. Comandava 200 soldati nell'antica Roma
4. E' nato... all'altro mondo
5. L'invenzione di Mary Quant
6. Eremita

Soluzione: 1. RADAMANTO; 2. ACUMINATO; 3. DUCENARIO; 4. AMERICANO; 5. MINIGONNA; 6. ANACORETA.

LETTERE AGGIUNTE

Le lettere aggiunte formeranno il titolo di un'opera di Bizet.

1) R...NSAMENTO
2) MADAGA...R
3) AU....TARISMO
4) IN....NDENZA
5) A...SIANA

Soluzione: 1. RIPENSAMENTO; 2. MADAGASCAR; 3. AUTORITARISMO; 4. INDIPENDENZA; 5. ARLESIANA. L'opera di Bizet: I PESCATORI DI PERLE.

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

La ferrovia Stresa-Mottarone

Ci giungono spesso, anche dall'estero, lettere di appassionati di cose ferroviarie che chiedono notizie circa vecchie linee ora chiuse all'esercizio ma che nel passato hanno avuto un ruolo importante nella storia del trasporto su rotaia. Una di queste è senza dubbio la ferrovia Stresa-Mottarone, di cui pubblichiamo questo mese una rievocazione.

NEL 1888, una delle personalità più in vista del lago Verbano è il consigliere delegato dell'« Impresa di Navigazione sul lago Maggiore», commendator Mangili. Cordiale, autorevole, intelligente, ovunque riscuote simpatia; buon oratore e ottimo amministratore accetta con entusiasmo ogni innovazione mirante a valorizzare le terre del suo lago. E al commendator Mangili si rivolge il giovane geometra Tommaso Tadini di Stresa, onde ottenere l'appoggio per una costruenda ferrovia che congiunga Stresa al Mottarone. Promossa un'adunanza al « Grand Hotel des Iles Borromées », il progetto di massima proposto dal Tadini incontra l'approvazione generale e il commendator Mangili forma il comitato promotore. Nel successivo 1889 ottiene che l'impresa Dompin e Hergerg di Berna invii a Stresa l'ingegner Weiss affinché, esaminato il progetto Tadini, lo renda definitivo.

Nel 1890 il comitato promotore chiede e ottiene la concessione governativa per la costruenda linea e già ha procurato i capitali necessari per l'attuazione dell'opera, quando una terribile crisi bancaria paralizza ogni iniziativa. Ma il Tadini non si dà per vinto: nel 1901 redige un nuovo progetto aggiornato secondo le più moderne applicazioni della trazione elettrica, sostenendo la sua tesi con giuste considerazioni. Spiega, infatti, che se nel triennio 1896-98 ascesero il monte Generoso 16.000 forestieri, annualmente ben 30.000 forestieri visitano l'Isolabella e che il movimento medio annuo, sempre crescente, dei visitatori si aggira sulle 60.000 unità nella sola Stresa. Ora, poiché si spendono annualmente 20.000 lire per il trasporto passeggeri e merci da Stresa a Gignese, non è da ritenere esagerata la cifra di 12.000 forestieri preventivata per il trasporto tra Stresa e il Mottarone, cifra destinata ad aumentare di gran lunga dopo l'apertura del Sempione. Nello stesso anno Stresa festeggia il geometra Tadini in quanto, già benemerito per l'attuazione dell'impianto elettrico della città, per la costruzione dell'Asilo infantile, per il progetto dell'impianto dell'acqua potabile, è insignito della croce di cavaliere della Corona d'Italia.

Il 12 ottobre 1908 in Milano, in una sala della Direzione centrale del Credito Italiano, in piazza Cordusio, si riunisce il Consiglio di Amministrazione della « Società Ferrovie del Mottarone » della quale viene eletto presidente il conte Borromeo. Il 22 febbraio 1909 tra S.E. il sottosegretario di stato per i lavori pubblici, avvocato Luigi Dari e la « Società Ferrovie del Mottarone », rappresentata dall'ing. Alessandro Scotti vice presidente, e dal geometra Tommaso Tadini direttore, è stipulata la convenzione per la concessione della ferrovia.

Nella primavera del 1910 iniziano i lavori; la direzione degli impianti è affidata all'ing. Otto Cattani e la esecuzione delle opere all'ing. Luti della Casa Alioth di Basilea. Nel maggio la rivista « Verbania » preannuncia: « La ferrovia parte da Stresa, colla stazione locale di fronte all'approdo dei piroscafi, sul viale che fronteggia l'Albergo Italia. Essa passa attraverso l'abitato di Stresa, avendo in parte creato una nuova strada col ricoprimento del Rivo Crée, sino al sottopassaggio della linea del Sempione. Quivi la ferrovia al Mottarone si raccorda colla stazione di Stresa della linea del Sempione ed in appositi fabbricati vi avranno sede le rimesse delle vetture elettriche, le officine di riparazione e la propria stazione di fronte alla stazione dello Stato. Sottopassata la Ferrovia del Sempione si continua a sponda del Rivo Crée, nella pittoresca selva Ducale e si attraversa la proprietà del Collegio Rosmini. Al primo chilometro e mezzo di percorso ecco la fermata di Vedusco in comune di Bresino. Quivi si attraversano il Rivo Crée, con viadotto in muratura a tre luci di 6 metri, si costeggia la strada comunale, sino alla seconda stazione di Vezzo Carpugnino, presso la Madonna di Locco, a circa km. 2,4 da Stresa. La ferrovia si inoltra poi nelle annose selve di Vezzo, attraverso la Regione detta Parusciola, ricca di faggi e di castani e raggiunge il Panorama, presso l'attuale ponte di Gignese, alla progressiva m. 4.310, della stazione di Gignese Levo.

Da questa si sale alla stazione Alpino Fiorente, attraverso i terreni acquistati dalla società costruttrice della ferrovia, allo scopo di dividerli in lotti, per costruzione di ville e di alberghi. Detti terreni si trovano tra il Panorama e l'Hotel Bellevue, detto dell'Alpino e in quegli incantevoli luoghi vi fanno già corona bellissime ville. All'Alpino Fiorente termina il primo tronco della ferrovia che ha una lunghezza da Stresa di km. 5,3. Il secondo tronco, dall'Alpino Fiorente al Mottarone, si sviluppa, nella quasi sua totalità, sui terreni del conte Gilberto Borromeo che li cedette gratuitamente alla costruzione della linea. Attraverso il Rivo così detto del Fontanone in Pianezza ed il torrente Scaccia, la ferrovia si sviluppa sulla costa del Pian Salé e da km. 7,7 da Stresa, si arresta alla fermata Borromeo presso la chiesa di Sant'Eurosio.

Si insinua poi nel valloncello, tra l'Alpe Chiesa e l'Alpe Montebello, passa attraverso quel gruppo centenario di faggi che si ammirano da tutto il lago, sale ripida la costa, ora frastagliata dai pozzetti che raccolgono le acque ed a m. 80 sotto la vetta del Mottarrone, dopo un percorso di km. 9,9 da Stresa, si arresta alla stazione capolinea, su quel dosso a levante che fronteggia l'Albergo Guglielmina ».

Il manifesto della Stresa-Mottarone

Nell'agosto dello stesso anno l'ing. Cattani, che dal 1° gennaio ha assunto la direzione tecnica dell'impresa, ne accelera i lavori e la prima locomotiva a vapore, al comando del macchinista Amadeo Spantaconi percorre un tratto della linea in via sperimentale. Nel gennaio 1911 iniziano le prove con le eleganti automotrici giunte da Nehausen; le prime del genere adottate in Italia. Funziona già la sottostazione al Panorama e si sta provvedendo alla costruzione della stazione presso quella ferroviaria del Sempione. Nel marzo 1911 la rivista « Verbania » può offrire qualche primizia: « La ferrovia elettrica Stresa-Mottarone è a trazione elettrica con fili aerei di contatto e ritorno della corrente a mezzo di rotaie. Il servizio è fatto con vetture automotrici funzionanti sia sul percorso ad aderenza che su quello ad ingranaggio; trainano anche i rimorchi. Tensione della corrente continua: 750 volts. Per eseguire l'orario normale servono due automotrici; tre sono di riserva e per i treni speciali. Le vetture automotrici, completamente chiuse, hanno piattaforme esterne con entrata mediana; due scompartimenti a classe unica, con sedici sedili trasversali a liste di legno verniciato e corridoio centrale. Fumatori: 24 posti. Vietato fumare: 16 posti. Ogni vettura ha questi freni: 1) un freno automatico ad aria compressa sistema Westinghouse; 2) un freno meccanico a mano; 3) un freno ad ingranaggio; 4) un freno automatico di velocità, che entra in funzione nei tratti a dentiera quando la velocità sorpassa il limite massimo previsto; 5) un freno a corto circuito dei motori ».

Il giorno 12 luglio 1911, fra il giubilo della popolazione, il primo convoglio elettrico ascende le pendici del Mottarone. Il 7 settembre successivo, con la partecipazione dell'On. Francesco Saverio Nitti e di altre Autorità, si ha l'inaugurazione ufficiale. Per l'occasione il lago è illuminato e solcato da natanti pavesati per le grandi occasioni.

Foto ricordo della prima corsa sperimentale. La linea è stata chiusa all'esercizio nel 1964.

"Voci" bandisce un concorso di pittura tra i ragazzi su un tema affascinante

«La stazione»

ALLE stazioni, quelle reali da cui si parte e in cui si arriva, alle stazioni fantastiche, quelle nate dall'immaginazione degli artisti più diversi, e al loro mondo, concreto o immaginario che sia, è dedicata la Mostra « Le temps des gares », che si terrà a Milano dal 13 ottobre '79 al 31 gennaio '80. E' la stessa Mostra che al Centre Pompidou di Parigi nei primi mesi di quest'anno ha riscosso un enorme successo di pubblico (circa 500.000 visitatori) e di critica, suscitando attenzione e curiosità per le stazioni ferroviarie e per il ruolo che esse svolgono nello sviluppo storico e sociale della nostra civiltà. Ma, accanto a questa « scoperta », i visitatori della Mostra ne potranno fare un'altra e cioè che la stazione è stata fin dal suo sorgere una fonte inesauribile di stimoli per la fantasia degli artisti e questo soprattutto nel settore delle arti figurative. In tale quadro e grazie a questo stimolo proponiamo ai nostri giovani lettori un concorso di pittura proprio su « La stazione ».

« Voci della Rotaia » in occasione della Mostra internazionale « Le temps des gares » (Il mondo delle stazioni) — Milano 13 ottobre '79/ 31 gennaio '80 — indice un concorso di pittura tra i ragazzi figli di ferrovieri in servizio o in pensione, che frequentino la scuola dell'obbligo. Tema dei lavori sarà "La stazione". Una stazione che potrà ispirarsi alle stazioni reali che tutti conosciamo, o a quelle fantastiche che si trovano solo nel mondo della fantasia. Il concorso sarà articolato in due sezioni: una per i ragazzi delle scuole elementari, l'altra per i ragazzi delle scuole medie inferiori.

Ecco le condizioni di partecipazione:

— è 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 in proporzione, a quelle della copertina di "Voci", in previsione di una loro eventuale pubblicazione;

— i lavori possono essere inviati anche tramite posta di servizio. E' ad ogni modo importante che giungano in redazione in buone condizioni e senza piegature;

— la data di scadenza per l'invio delle opere è il 15 dicembre 1979;

— i lavori saranno giudicati da una qualificata giuria appositamente nominata;

— per ciascuna delle due sezioni, elementari e medie, sono previsti i seguenti premi:

1) L. 70.000 + medaglia d'oro di "Voci" e della B.N.C.
2) L. 50.000 + medaglia d'argento di "Voci" e della B.N.C.
3) L. 30.000
4) Medaglia d'argento di "Voci" e della B.N.C.
5) Medaglia "Le temps des gares";

— la premiazione ufficiale avverrà nell'ambito della Mostra;

— una selezione delle opere migliori sarà esposta in un apposito settore della Mostra.

"L'impero delle stazioni", il quadro di Dominique Appia scelto come simbolo della Mostra

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

FS ancora economiche malgrado l'aumento

Dal 1° settembre 1979 viaggiare in treno costa di più: c'è stato, infatti, un aumento tariffario nella misura del 10 per cento.

Sono aumentati, inoltre, sempre del 10 per cento, anche i prezzi dei supplementi rapido, degli abbonamenti ferroviari, delle cuccette, e dei traghetti FS tra Civitavecchia e la Sardegna. L'ultimo aumento risaliva al 1° luglio 1978 quando le tariffe subirono un incremento del 20 per cento.

Anche questo rincaro si inserisce, come ha affermato il Ministro dei Trasporti, On. Preti, nel quadro di risanamento dell'economia nazionale.

L'Italia comunque è tra i paesi europei quello che ha le tariffe ferroviarie più basse, tenuto conto anche del reddito medio.

Nel prospetto che pubblichiamo, aggiornato al 1° settembre 1979, è interessante notare come, nonostante l'ultimo aumento, le tariffe italiane mantengano, infatti, il primato di economicità.

L'elettronica a Rivarolo

Il traffico ferroviario del nodo di Genova sarà presto potenziato grazie alla prossima entrata in funzione del nuovissimo sistema di telecomando C.T.C. (Controllo Traffico Centralizzato) di Rivarolo.

L'installazione del C.T.C., interamente affidata all'Ansaldo, azienda altamente specializzata in questo settore, sostituirà il D.C.O. (Direzione Centrali Operative) sempre di Rivarolo, e permetterà con l'impiego di un paio di operatori di controllare tutti gli impianti di segnalamento e gli scambi di tutte le stazioni situate nella fascia che comprende a nord Ronco Scrivia, a Levante Nervi, a Ponente Arenzano.

Il Capostazione potrà avere in tempi molto ridotti il quadro completo della situazione sulla linea attraverso 11 telecamere a colori, mentre la vera e propria selezione dei convogli, cioè la determinazione delle procedure in base alle distanze di sicurezza, avverrà esclusivamente attraverso un cervello elettronico.

L'impianto sarà il più avanzato tecnologicamente d'Italia; esiste già in funzione un altro C.T.C. a Bologna. Si prevede di rinnovare gli impianti di automazione successivamente a Milano, Roma, Napoli.

La potenzialità della linea aumenterà notevolmente; sarà infatti possibile elaborare immediatamente tutti i dati che i convogli inviano al cervello elettronico (un numero di codice corrispondente al treno) passando attraverso la fascia controllata dal Centro di Rivarolo. Una volta ricevuti gli impulsi avverrà la selezione, che prima era affidata ad un Capostazione.

La trasformazione in atto a Genova fa parte di un piano tecnologico a vasto raggio per il quale sono stati stanziati su scala nazionale 1.500 miliardi di lire.

Nell'80 ora legale europea (o quasi)

Italia, Belgio, Francia, Olanda e Lussemburgo, hanno deciso di adottare la stessa ora legale per il prossimo periodo estivo. Lo ha annunciato a Bruxelles un portavoce della Commissione europea, precisando che il provvedimento verrà applicato dal 6 aprile al 28 settembre. La decisione è stata presa dalle delegazioni permanenti presso la Comunità dei cinque Paesi.

Resta ancora fuori dell'accordo la Repubblica Federale Tedesca.

29 miliardi per nuove realizzazioni

Lavori per oltre 29 miliardi sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione delle FS.

L'elenco comprende: affidamento alla Fiat ferroviaria Savigliano di Torino della fornitura di dieci locomotive elettriche diesel per servizi misti (7 miliardi); costruzione della sede del secondo binario su un tratto della Torino-Modane (maggiore spesa di 7 miliardi e mezzo per lavori già programmati); costruzione dell'interconnessione di Chiusi Nord mediante il raddoppio del tratto Chiusi-Montallese della linea Chiusi-Empoli (6 miliardi e 700 milioni); assegnazioni di fondi alle Direzioni Compartimentali per fabbricati (3 miliardi).

Tra le altre spese, ve ne sono alcune destinate al consolidamento di una falda collinare sulla Torino-Genova, al potenziamento della stazione di Messina Centrale ed al rinnovo di impianti di sicurezza e segnalamento.

CONFRONTO TRA I PREZZI PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI SULLE RETI DEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

(Tariffa ordinaria di corsa semplice, in lire italiane, in vigore al 1-9-1979)

RETI	Km. 50		Km. 100		Km. 300		Km. 500		Km. 700		Km. 1.000	
	1ª Cl.	2ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.
Italia	2.000	1.100	3.900	2.200	11.500	6.400	19.100	10.600	26.700	14.900	34.300	18.800
Francia	4.370	2.980	7.750	5.170	21.050	14.100	34.350	22.830	47.450	31.760	67.300	44.870
Germ. DB	4.910	3.150	10.190	6.490	28.710	18.520	48.620	31.490	65.290	42.140	92.140	59.730
Svizzera	6.950	4.600	13.800	9.000	28.620	18.910	39.860	26.580	51.620	34.240	—	—
Lussemb.	3.820	2.550	7.320	4.890	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgio	4.020	2.750	7.690	5.210	22.950	15.380	—	—	—	—	—	—
Olanda	5.900	4.300	10.190	7.330	20.300	14.230	—	—	—	—	—	—
Austria	6.090	4.440	9.130	6.470	22.450	15.350	36.780	24.730	46.290	31.070	58.330	39.310

LA FERROVIA CAIRO-SUEZ

PER LA sua posizione geografica, l'Egitto è sempre stato il naturale ponte di passaggio tra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano e per tale importanza strategica è praticamente sempre stato oggetto di accese dispute tra le maggiori potenze europee, soprattutto Inghilterra e Francia.

Al principio del secolo scorso, Mehemet Alì, un ufficiale albanese che era riuscito a fare carriera al Cairo, fino al punto di ottenere da parte del sultano di Costantinopoli un riconoscimento di fatto quale vicerè di quella importantissima provincia dell'impero ottomano, seppe con molta abilità destreggiarsi tra la rivalità dei paesi europei allo scopo di intraprendere la modernizzazione del suo paese d'adozione.

Nel 1834, Mehemet ideò di collegare per mezzo di una strada ferrata Alessandria a Suez, vale a dire il Mediterraneo con l'Oceano Indiano. Per sottolineare adeguatamente l'audacia e la lungimiranza di questo pascià occorrerà ricordare che la prima ferrovia in servizio pubblico era stata inaugurata tra Stockton e Darlington neppure nove anni prima. Mehemet Alì incaricò il Galloway, un ingegnere scozzese trapiantato in Egitto, di studiare un progetto di ferrovia dal Cairo a Suez.

Quale contropartita per l'appoggio finanziario, Alì Pascià offriva di trasportare sulla futura ferrovia le merci inglesi alla tariffa preferenziale di sei pences per miglio. Ma, disgraziatamente, Galloway non riuscì a far sottoscrivere tutto il capitale necessario e la sua morte, avvenuta nel luglio del 1836 ad Alessandria, pose praticamente fine alle laboriose trattative in corso. D'altra parte a favore della ferrovia giocava il fatto che i coloni inglesi in India desideravano accorciare i tempi di navigazione del periplo dell'Africa e vedevano con estremo favore la possibilità di evitare il continente africano tagliando per l'istmo di Suez. Quanto alla traversata terrestre, partendo da Alessandria oltre a dover percorrere ben 262 km in navigazione sul Nilo e sul canale d'Aft, c'erano da superare 144 km in pieno deserto. E' superfluo sottolineare i disagi di un simile viaggio che sul tratto dal Cairo a Suez doveva essere effettuato di notte per evitare il caldo torrido del deserto. Tuttavia, sempre allo scopo di poter disporre di una via più breve verso l'estremo oriente, fu proprio questo collegamento Alessandria-Suez che diede vita, dopo lunghissime trattative anglo-francesi, alla famosa « Valigia delle Indie » e alla fondazione della « Peninsular and Oriental Company », per la gestione di quella che veniva chiamata « Overland Route ». Tra l'altro, il sempre più crescente interesse per quella zona riportava alla ribalta la vecchia questione del canale. Infatti, già nel 1825 lo stesso Galloway, aveva ripreso le idee degli scienziati al seguito di Napoleone nella campagna del 1799 che avevano preconizzato il taglio dell'istmo per la costruzione di un canale a chiuse, a motivo della differenza di livello delle acque dei due mari che essi avevano calcolato in maniera errata. Per conservare il difficile equilibrio tra la Francia e la Gran Bretagna, Mehemet Alì, nello stesso tempo che invitava il Galloway, convertitosi alla soluzione ferroviaria, in Inghilterra, dava mandato ad un ingegnere francese, Linant de Bellefonds, di studiare una diga sul delta del Nilo destinata a regolare l'irrigazione e a facilitare la navigazione.

Ma l'abile Pascià non doveva veder realizzato il suo grande progetto: avendo abbandonato il potere dopo quarantatré anni di « quasi-regno », egli moriva nel 1849. Intanto, la caduta di Luigi Filippo aveva reso la politica estera della Francia molto incerta. Ciò aveva lasciato più ampi spazi di manovra alla Gran Bretagna la quale osteggiava il canale preferendo il collegamento ferroviario tra i due mari. Del resto, la successione di Mehemet Alì non era stata certamente facile e il nuovo vicerè, Abbas Pascià, molto meno progressista di suo zio, era costretto a tener conto del potere centrale di Costantinopoli che non dimostrava di avere una chiara propensione alla soluzione del problema.

Pur in questa situazione confusa, nel 1849 Abbas affidava nientemeno che a Robert Stephenson l'incarico di costruire la ferrovia da Alessandria al Cairo e a Suez. Pur di accaparrarsi i servigi del primo costruttore mondiale di ferrovie non si badò a spese, per cui lo Stephenson poté firmare un contratto personale di 55.000 lire egiziane in oro. Due anni più tardi, nel settembre del 1851, il più stretto collaboratore del Pascià, Nubar Bey, partiva per l'Europa per procedere ai primi acquisti di materiali. Iniziata, nel 1850, sia dalla parte del Cairo che dalla parte di Alessandria, la costruzione fu portata avanti secondo i tempi previsti. Il Nilo veniva raggiunto, dalla parte di Alessandria al km. 104 della linea, nel 1854. Benché la morte di Abbas Pascià avesse interrotto i lavori per un certo periodo, il suo successore, Said Pascià, molto legato a Ferdinando di Lesseps, dette nuovo impulso alla costruzione della strada ferrata i cui ultimi lavori furono interamente finanziati dalla « Peninsular and Oriental Company ». Nel 1856, i binari arrivavano al Cairo mentre proseguivano i lavori dall'altro lato verso Suez. Ma, quasi improvvisamente, l'Inghilterra cambiava radicalmente la sua visione strategica e si mise ad ostacolare il completamento della ferrovia, preoccupata che l'« Overland Route » potesse diventare un altro stretto dei Dardanelli interamente in mano alla Francia.

Il treno inaugurale Alessandria-Cairo

Treno e cammelli verso il Cairo

Quest'ultima, infatti, grazie alla politica orientale di Napoleone III era tornata a godere dei favori del Pascià ed era tutta lanciata nella gigantesca impresa della costruzione del canale di Suez. Ci volle la rivolta dei Cipayes in India e la conseguente necessità di inviare rinforzi perché l'Inghilterra tornasse a spingere la costruzione della linea; negli ultimi mesi del 1857, infatti, era stato possibile trasportare oltre 5000 soldati all'estremità della ferrovia già costruita.

Finalmente, alla fine del 1858, la ferrovia veniva completata e il treno correva da Alessandria a Suez. Ma l'importanza e la vitalità, contrariamente alle aspettative, fu di breve durata: quando il canale fu aperto nel 1869, il traffico ferroviario decadde nettamente. Nel frattempo la situazione finanziaria dell'Egitto si era degradata a tal punto che si fu costretti, tra l'altro, a chiudere al traffico anche la linea diretta da Cairo a Suez. Nel 1878, la Cairo-Suez veniva rimpiazzata da un raccordo da Zagazig a Ismailia, prolungato successivamente sino a Suez. D'altra parte, occorre anche considerare che se il collegamento via Zagazig poneva Suez a 247 km dal

Cairo, in luogo dei 144 della linea precedente, tuttavia essa veniva a servire un territorio ricco di piantagioni e densamente popolato. La ferrovia diretta dal Cairo a Suez veniva comunque riattivata nel 1930 riutilizzando praticamente tutto il materiale d'armamento originario che la secchezza pressoché totale del clima aveva perfettamente conservato per oltre mezzo secolo.

ROBERTO FUSCO

Un domani per il Museo dei Trasporti di Lucerna

« RETTET die Ahnen unserer bahnen », salvate le antenate delle nostre ferrovie. Questo è il messaggio lanciato dal Museo Svizzero dei Trasporti nell'aprire una appassionata crociata di simpatia, iniziata il 30 giugno in tutta la Confederazione elvetica, in occasione della celebrazione del ventennio di vita della istituzione.

Nella stessa giornata, da sei località della Svizzera sono affluiti a Lucerna, sede del Museo, altrettanti treni speciali composti anche da materiali d'epoca con a bordo amatori e studiosi di cose ferroviarie. Lungo le fermate dei sei tragitti, come presso altre stazioni delle FFS e di Compagnie private, ha avuto inizio una vendita di buoni speciali denominati « Loki-Scheine » (Buono locomotiva) al prezzo di 50 franchi svizzeri, pari a 25.000 lire. Hanno un formato tipo poster e contengono, oltre a diverse interessanti immagini del museo e delle locomotive da... salvare, un originale biglietto da ritagliare e col quale si ha gratuitamente diritto ad un viaggio con partenza da una qualsiasi località della Confederazione per raggiungere Lucerna. Il viaggio è da effettuare nel periodo dall'11 novembre p.v. al 31 marzo 1980. In più le aziende di trasporto pubblico urbano offrono nella circostanza la circolazione gratuita sui loro mezzi per la giornata prescelta. Naturalmente il possessore del biglietto può accedere gratuitamente al Museo dei Trasporti di Lucerna.

Ma l'iniziativa è incentrata soprattutto sulla pubblicizzazione del progetto di costruzione di un padiglione per ospitare i veicoli storici delle ferrovie, che sono appunto da « salvare ». Gli amici ferrovieri svizzeri ed i dirigenti del Museo, non essendo in grado di sostenere l'intero onere finanziario, chiedono la collaborazione di quanti amano le ferrovie e la loro storia.

Cosicché la vendita dei buoni locomotiva consentirà a quello che è ritenuto il più grande museo dei trasporti d'Europa di completare il proprio assetto realizzando la costruzione del « Padiglione Gottardo 1982 ». Si presume infatti che verrà inaugurato per quell'anno, in coincidenza col centenario della Ferrovia del Gottardo. Le opere in progetto (padiglione ferroviario e copertura dell'area esterna) richiederanno una spesa di 6 milioni di franchi svizzeri, quasi 3 miliardi di nostre lire.

Intanto il Museo, che ha pure una sezione dedicata al restauro dei veicoli antichi, già dal 1972 è stato attrezzato con un binario di raccordo con la linea stessa sulla quale vengono avviate mostre itineranti di materiale rotabile.

LUIGI PAINA

Un nome per la E 633

Confermando la tradizione secondo cui a trovare il nome delle locomotive della "scuderia" FS sono proprio i ferrovieri stessi, attraverso un concorso appositamente indetto da "Voci", anche questo mese (e per l'ultima volta), riproponiamo ai nostri lettori il concorso per dare un nome alla nuova E 633, una locomotiva con una sua spiccata "personalità" che, in termini tecnici, è tratteggiata nella scheda pubblicata qui sotto. La fantasia, ma anche la capacità di cogliere gli elementi essenziali della macchina che possono guidare nella scelta del nome più adeguato, sono qualità che ai ferrovieri certo non difettano, come abbiamo avuto modo di sperimentare anche in quest'occasione: sono migliaia, infatti, i lettori che hanno aderito all'iniziativa di "Voci" e con proposte spesso molto stimolanti.

La sua carta di identità

Lunghezza totale	m.	17,74
Larghezza	m.	3
Passo dei carrelli	m.	2,15
Diametro delle ruote a nuovo	m.	1,04
Numero dei motori		3
Tensione max funzionamento motori	V	2000
Corrente continuativa dei motori	A	750
Corrente oraria dei motori	A	850
Potenza continuativa al cerchione	kW	4200
Potenza oraria al cerchione	kW	4800
Velocità massima	Km/h	130 o 160
Peso totale	t	102

Un premio di L. 200.000 a chi suggerirà il nome da dare alla nuova locomotiva E 633, che sarà scelto da un'apposita giuria presieduta dal Direttore Generale. Nel caso che più lettori abbiano segnalato il nome prescelto si procederà ad estrarre a sorte il vincitore; agli altri verrà inviato un premio di consolazione.

Le proposte potranno essere formulate utilizzando la scheda pubblicata qui sotto (da applicare su cartolina postale o su cartoncino di uguale formato), oppure inviate per lettera ma con l'indicazione di tutti i dati richiesti. Le proposte dovranno essere inviate, ENTRO E NON OLTRE IL 31 OTTOBRE a "Voci della Rotaia" - Periodico Aziendale FS - Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato - Piazza della Croce Rossa, Roma.

Cognome e nome _____

Domicilio _____

Via _____ **N.** _____

Matricola _____ **N. Cod. Pers.** _____

Impianto di appartenenza _____

NOME PROPOSTO _____

SETTEMBRE TRAGICO: 40 ANNI FA COMINCIAVA LA SECONDA GUERRA MONDIALE

DUEMILA GIORNI DI FUOCO

di **Marcello Buzzoli**

I Trattati di Versailles (1919) modificarono i rapporti di forza tra le potenze europee, ma non dettero un assetto soddisfacente all'Europa.

Dopo una guerra che aveva infierito quattro anni, mietendo dieci milioni di uomini, i popoli europei invano sperarono un ordine, un'equità, un equilibrio migliori. La diffidenza e la discordia tra i vincitori non erano minori di quelle tra i vinti. Restava ferma la concezione che la ricchezza e la prosperità di un Paese si potessero ottenere soltanto a scapito di un altro. (In fondo era ancora l'idea del Colbert, il ministro di Luigi XIV: calcolando che al mercato dei trasporti dell'Europa occidentale fossero sufficienti ventimila navi, battenti bandiera francese, inglese, olandese, concluse che il commercio francese poteva estendersi soltanto decimando la flotta delle due rivali).

La Società delle Nazioni, che doveva preservare la pace, si dimostrò ben presto impari al suo compito. Non stupisce che, a pochi anni dall'istituzione dell'organizzazione ginevrina, si stipulassero nuove alleanze difensive, come quella tra la Francia e la Piccola Intesa (Cecoslovacchia, Romania, Jugoslavia). Queste non furono che misere alternative destinate a crollare come castelli di carta.

Quando la prima guerra mondiale non era ancora conclusa, la Russia se ne dissociò sotto la spinta della rivoluzione bolscevica (1917) la cui forte carica di giustizia sociale conobbe l'amaro contrappeso della dittatura. L'URSS, che aveva sciolto l'esercito, dovette ricostituirlo di fronte ai pericoli incombenti dall'esterno. L' "Armata rossa", inizialmente composta da volontari (lavoratori in armi), fu poi formata da militari di professione. Col primo Piano quinquennale, e con i successivi, venne creata l'industria pesante, indirizzando l'economia dai beni di consumo alla produzione di guerra. Questi provvedimenti furono attuati perché l'URSS si considerava accerchiata dagli Stati capitalistici.

Con altre forme e in altri modi, s'instaurarono regimi dittatoriali anche in Italia e poi in Germania.

Alle democrazie occidentali mancarono lo slancio, il coraggio e la passione di una grande politica. Sperarono di raggiungere un accordo con Hitler. S'illusero di strumentalizzarlo in funzione antisovietica. Tardi compresero che erano impossibili l'una e l'altra cosa.

Da parte sua, Mussolini non ebbe mai un vero piano di politica estera. Prendeva le sue decisioni empiricamente, passionalmente, per orgoglio offeso, per gelosia, senza tener conto delle ripercussioni che esse potevano scatenare in campo internazionale. Giocatore audace, mise a segno qualche buon colpo. Il più clamoroso fu la conquista dell'Etiopia. Ma è evidente che la fortuna non poteva assisterlo all'infinito.

A parte la Marina, le forze armate italiane versavano in una condizione di arretratezza preoccupante. Ancora nel 1939, l'esercito era dotato di un'artiglieria scarsa e antiquata. I carri armati erano di vecchio modello e venivano considerati più come un'appendice della fanteria che come mezzi in grado di sviluppare un'azione autonoma. L'aviazione schierava un certo numero di bombardieri efficienti, ma per i velivoli da caccia, si era ancora fermi all'epoca del biplano.

Lo "spazio vitale"

Per contro, Hitler era il condottiero di una nazione politicamente e militarmente assai più forte dell'Italia. Aveva creato un esercito di alta qualità e mobilità. In attesa di catapultarlo fuori dai confini, voleva che i tedeschi non perdessero l'allenamento ad odiare. Perciò gli aveva assegnato un bersaglio permanente: gli Ebrei.

Dal 1937, la politica della Germania e quella dell'Italia erano andate sempre più avvicinandosi in nome dell'analogia tra i due regimi e della convergenza degli obiettivi. Queste motivazioni erano più propagandistiche che reali. In verità Hitler, che sapeva dissimulare abilmente le proprie intenzioni, voleva avere le mani libere per assoggettare i Paesi dell'Europa centrale e del bacino del Danubio, nel quadro di un disegno egemonico ancora più vasto. Credeva che non sarebbero scese in campo la Francia e l'Inghilterra. Specie con la seconda, riteneva comunque possibile un'intesa. Allora avrebbe rivolto le armi ad Oriente per conquistarvi quello spazio vitale (Lebensraum) che spettava ai tedeschi per la tutela e il potenziamento della comunità razziale ariana.

Nei progetti del dittatore nazista, la prima preda era l'Austria. La sua terra natale cui lo legava un rapporto di amore e di odio. Aveva tentato di porvi gli artigli fin dal 1934, ma gli era andata male, soprattutto per l'opposizione italiana. Però nel 1938 la situazione è diversa. La piccola repubblica mitteleuropea è isolata. Nel giro di pochi giorni, Hitler le impone di liquidare il governo in carica e di costituirne un altro di marca filonazista. Questo governo-marionetta, con una commedia concordata, invoca l'aiuto di Berlino per sedare presunti disordini. E' la copertura legale che Hitler vuole. Il 13 marzo invade l'Austria e il giorno dopo ne proclama l'annessione al Reich. Senza colpo ferire, ha acquistato sette milioni di sudditi, assicurandosi l'accesso all'Europa sud-orientale.

Mussolini è costretto ad ingoiare il rospo. Convoca il Consiglio dei ministri e gli fa avallare la decisione di non reagire e di snobbare l'appello anglo-francese per una protesta comune. Da parte sua, Londra rigetta con motivazioni speciose la proposta sovietica per una conferenza internazionale intesa a prevenire ulteriori aggressioni naziste.

Poco dopo, il Führer scende in Italia in visita ufficiale. Accoglienze grandiose in una cornice scenografica. Ma Mussolini lascia cadere la proposta di un'alleanza militare bilaterale. Da questo orecchio è sordo. Non vuole concedere troppo all'irrequieto collega. Intuisce che, tenendo il piede in due staffe e destreggiandosi tra i due scacchieri, può avere libertà di manovra ed ottenere vantaggi dall'una e dall'altra parte.

Frattanto va aggravandosi rapidamente la questione cecoslovacca. Nata a Versailles, la giovane repubblica ha un esercito bene armato. E' legata al governo di Parigi con un patto che impone alla Francia d'intervenire qualora l'alleata venga aggredita. Questa apparente solidità è tuttavia minata dalla scarsa omogeneità etnica sulla quale la Germania intende far leva. Accanto a sette milioni e mezzo di cèchi, vi sono due milioni di slovacchi, novecentomila ungheresi, ottocentomila fra ruteni, polacchi e altri gruppi minori. Infine nella regione dei Sudeti vi sono tre milioni di tedeschi. Questi ultimi inalberano apertamente la bandiera dell'irredentismo e insorgono, chiedendo l'annessione alla Germania. Praga rifiuta. L'Europa rischia di saltare in aria come una polveriera, ma Chamberlain, il premier inglese, ha un'idea: lancia un drammatico appello a Mussolini che in extremis riesce ad arrangiare un incontro dei Capi di governo delle quattro grandi potenze. Il 29 e 30 settembre 1938, la conferenza si svolge a Monaco di Baviera, pavesata di bandiere con la croce uncinata e di gagliardetti neri. La Cecoslovacchia (i cui rappresentanti sono stati lasciati fuori della porta) è costretta a cedere alla Germania la regione dei Sudeti, la Slesia meridionale e una fascia di territorio lungo l'ex confine austriaco. La Polonia e l'Ungheria ottengono rispettivamente il territorio di Teschen e la Slovacchia meridionale. Quello che era un prospero Paese industriale è stato fatto a pezzi con conseguenze catastrofiche sul piano economico ed amministrativo. Ma la pace è salva. Mussolini trionfa. Sembra davvero che al suo olimpico aggrottare di sopracciglia, l'Europa intera debba obbedire.

Mai l'apparenza fu tanto lontana dalla realtà. Non sono trascorsi sei mesi, che Hitler infrange i patti di Monaco. La Rutenia entra a far parte dell'Ungheria. La Slovacchia, debitamente sobillata da Berlino, si proclama indipendente (beninteso nell'orbita tedesca). L'ultimo brandello autonomo è la repubblica cèca. Hitler convoca il presidente Emil Hácha e, con tecniche da gangster, lo "persuade" a chiedergli la protezione. Poi rende pubblica una dichiarazione ufficiale nella quale è detto che, accogliendo la richiesta ricevuta, il Führer « ha espresso la sua decisione di prendere il popolo cèco sotto la protezione del Reich » (15 marzo 1939). Pochi giorni dopo, il dittatore sposta ancora più avanti la bandiera con la svastica: per mezzo di un ultimatum, impone alla Lituania la restituzione del porto e del territorio di Memel.

Il "Patto d'acciaio"

Tanti successi innervosiscono Mussolini che, per non sfigurare, compie anche lui il suo colpo di mano. Prende carta e penna e scrive uno strano Accordo italo-albanese che, in pratica, significa la sottomissione della controparte più debole. Lo stupefatto re Zog chiede chiarimenti. Non comprende perché la tempesta che imperversa in Europa debba scaricarsi sul suo staterello. Per tutta risposta, il duce gli manda un ultimatum con scadenza di ventiquattr'ore. Non avendo ottenuto riscontro, occupa l'Albania.

Galvanizzato dal facile successo balcanico, Mussolini pensò di assumere un ruolo più attivo sul piano internazionale e prese a considerare con favore quell'alleanza militare con Berlino che solo un anno prima aveva ricusato. A parte il peggioramento delle relazioni con la Francia, l'animo di Mussolini era cambiato per

almeno due ragioni. Egli sperava di poter dare un colpo di freno al bellicismo teutonico, legandolo ad un patto che prevedesse l'obbligo di consultazioni reciproche, prima d'intraprendere qualsiasi operazione militare. Inoltre voleva affermare la necessità di un periodo di pace di almeno tre anni, per preparare la guerra contro le democrazie occidentali che in prospettiva appariva inevitabile. Questa richiesta non teneva conto che il dislivello di potenziale bellico tra l'Italia e la Germania era rilevantissimo. La Germania, armata fino ai denti, non avrebbe potuto segnare il passo tanto a lungo, col rischio di vedere rafforzarsi i propri nemici. In sede di negoziato preliminare, i tedeschi capirono, o finsero di capire, quel che a loro tornava più comodo. Convennero genericamente sulla moratoria triennale, con la riserva mentale che il conflitto con la Polonia (per il suo carattere localizzato) non era incompatibile con l'orientamento di massima. Il governo italiano trascurò un approfondimento specifico sul problema polacco e non richiese che venissero fissati chiaramente gli obiettivi e le mete della politica estera dei due Paesi. La commedia degli equivoci andò avanti. Lo strumento di alleanza (il cosiddetto "Patto d'acciaio"), sottoscritto il 22 maggio '39, non conteneva alcuna clausola circa il differimento della guerra. Per contro, travolgeva ogni più elementare cautela, giacché l'obbligo dell'assistenza reciproca non era limitato ai casi di aggressione subìta e non provocata, ma scattava automaticamente in qualsiasi caso. Infatti l'art. 3 stabiliva: « Se nonostante i desideri e le speranze delle parti contraenti dovesse accadere che una di esse entrasse in complicazioni belliche con un'altra o con altre potenze, l'altra parte contraente si porrà immediatamente come alleata al suo fianco e la sosterrà con tutta la sua forza militare, in terra, in mare e nel cielo ». Era quel che si dice un capestro o una cambiale in bianco, come raramente è dato di riscontrarne nella storia della diplomazia. Mussolini, che pur aveva caldeggiato personalmente quella formulazione così ampia e soverchiante, fu colto da scrupoli tardivi. Otto giorni dopo la firma del trattato, tornò a battere il chiodo, ricordando ad Hitler l'impegno di differire la guerra a tempi più opportuni. La lettera rimase senza risposta.

Sull'altro versante, caddero nel vuoto anche i reiterati tentativi dell'URSS di addivenire ad una coalizione antitedesca. La Polonia era dichiaratamente contraria. I governi di Londra e di Parigi mantenevano un atteggiamento dilatorio. Pressati da continue richieste, inviarono a Mosca, con tutto comodo, rappresentanti di secondo piano, sconosciuti al Cremlino, e per giunta sprovvisti di reali poteri di negoziato. Questa commedia, inconcludente e poco riguardosa irritò i leaders sovietici e creò le premesse per il rivolgimento che vedremo.

L'attacco alla Polonia

L'estate era al culmine. Hitler affrettava i preparativi per l'attacco alla Polonia. Con crescente nervosismo, vedeva sfuggire il mese d'agosto che riteneva il più propizio. D'altra parte, temendo l'incognita dell'Unione Sovietica, non sapeva risolversi a dare l'avvio alle operazioni.

Ma qual era la controversia che divideva la Germania dalla Polonia? La Germania voleva che Danzica, cui era stato riconosciuto, nel 1919, lo status di "Città Libera", tornasse ad essere tedesca e fosse collegata al Reich mediante un'autostrada ed una ferrovia extraterritoriali attraversanti la Pomerania polacca. Non potendo accettare pretese del genere, Varsavia aveva proposto a Berlino di sostituire alle garanzie della Società delle Nazioni un accordo bilaterale polacco-tedesco che assicurasse l'esistenza della Città Libera con reciproca soddisfazione delle parti. I due contendenti erano rimasti entrambi sulle proprie posizioni, ma la tensione era andata aggravandosi fino al parossismo. E' comunque da avvertire che, quale ne fosse l'esito, la vertenza specifica costituiva soltanto un pretesto per Hitler il quale aveva preso da tempo la risoluzione di distruggere in ogni caso la Polonia.

Il 23 agosto una notizia incredibile percorse il mondo. La Germania e l'Unione Sovietica avevano firmato un patto di non aggressione. Molotov stringeva calorosamente la mano a Ribbentrop. Stalin sorrideva bonariamente, benedicendo l'accordo. Queste fotografie apparvero su tutti i giornali, suscitando stupore ed emozione. Il patto in se stesso era dei più anodini e convenzionali. Ma anche l'uomo della strada intuì che dietro l'innaturale connubio dei due regimi doveva nascondersi qualche cosa di grosso. E infatti un protocollo segreto (ne fu rivelata l'esistenza soltanto nel 1948) prevedeva la spartizione della Polonia, delimitando le aree d'influenza delle due potenze lungo la linea dei fiumi Narew, Vistola e San.

Hitler fissò per il 26 agosto l'inizio dell'attacco. Ma nel momento in cui la poderosa macchina bellica stava per avventarsi, intervennero due fatti nuovi che disorientarono il dittatore, costringendolo ancora ad un rinvio. Il 25 agosto il governo inglese e quello polacco firmavano un accordo di mutua assistenza che metteva fine ad eventuali dubbi circa l'atteggiamento della Gran Bretagna in caso di conflitto. Lo stesso giorno, Mussolini inviava un messaggio ad Hitler, prospettandogli l'impossibilità per l'Italia di marciare a fianco dell'alleata, meno che questa non le fornisse i mezzi bellici e le materie prime indispensabili. Alla richiesta tedesca di quantificare le occorrenze, Mussolini replicava col famoso listone. Chiedeva 150 batterie antiaeree con le munizioni in misura imprecisata. Circa le materie prime, le necessità di un anno di guerra alle quali avrebbe dovuto provvedere la Germania erano calcolate in 6 milioni di tonnellate di carbone, 2 milioni di tonnellate di acciaio, 7 milioni di tonnellate di oli minerali, 1 milione di tonnellate di legname e inoltre quantitativi minori di rame, nitrato di sodio, sali potassici, piombo, stagno, nichelio, molibdeno, tungsteno, titanio, zirconio, gomma, toluolo ed altro ancora. Dopo tanti ruggiti guerrieri, dopo tante ostentazioni di forza, il capo del governo italiano si vedeva costretto a presentare quella lista da albergatore e a riconoscersi impreparato. Nel momento in cui la parola stava per passare al cannone, un'ammissione del genere equivaleva già ad una sconfitta o comunque ad una grave perdita di prestigio. Nella sua risposta, Hitler accoglieva in parte le richieste di forniture e, con malcelata delusione, prendeva atto dell'impossibilità dell'Italia di scendere in campo.

Mentre il Vaticano, l'America ed altri Stati neutrali premevano affinché la tragedia venisse evitata, si svolgevano frenetiche consultazioni tra le maggiori potenze. Londra insisteva perché la Germania e la Polonia, mediante trattative dirette, ricercassero un'equa composizione della vertenza concernente l'antica città anseatica. Il 29 agosto, Hitler dichiarò improvvisamente di accettare il suggerimento, a condizione che, entro le ventiquattr'ore, un plenipotenziario polacco, munito dei pieni poteri, si presentasse a Berlino. La perentorietà della convocazione, e ancor più la menzione dei pieni poteri, dimostrano senza ombra di dubbio che si trattava di sottoscrivere un diktat del genere di quello imposto alla Cecoslovacchia. Con questa premessa, le possibilità d'intesa erano nulle e ben lo sapeva Hitler che con quella manovra puntava non solo ad un diversivo propagandistico ma ad un più sottile obiettivo: creare un'incrinatura tra la Gran Bretagna e la Polonia, sulla base della presunta intransigenza della seconda.

La grande tragedia

Il 30 agosto trascorse in un clima d'insopportabile tensione, senza che si presentasse il plenipotenziario. Questi apparve la sera del 31. Non disponeva di un mandato in bianco (la pretesa era ovviamente una sopraffazione), ma dichiarò che il proprio governo era disponibile alla trattativa. Fu messo alla porta, senza complimenti. Già da qualche ora, il generale d'armata von Rundstedt aveva ricevuto l'ordine cifrato che scatenava l'offensiva. Anche Alfred Naujocks, losco figuro delle SS, sapeva di dover agire. Con un manipolo di commilitoni, che indossavano la divisa polacca, simulò un attacco a fuoco contro la stazione della radio tedesca di Gleiwitz, per far ricadere sulla Polonia la responsabilità di aver cominciato la guerra.

All'alba del 1. settembre, cinquantadue divisioni germaniche varcarono il confine e duemila aerei oscurarono il cielo, seminando il loro carico di distruzione e di morte. Ma alle dieci dello stesso giorno, Hitler, il grande impostore, parlando al Reichstag, fece credere che l'esercito tedesco fosse impegnato a respingere un attacco polacco. E nel comunicato ufficiale a tutte le ambasciate fu mantenuta questa versione. La vergognosa menzogna, oltre che allo sventurato popolo tedesco, era diretta all'opinione pubblica francese ed inglese, in un estremo reiterato tentativo di dissuaderla dal "morire per Danzica". Ma l'espediente propagandistico fallì. Ormai era chiaro che la causa polacca era in realtà la causa della democrazia. Il 3 settembre, l'Inghilterra e la Francia, onorando gli impegni assunti, scesero in campo.

Era cominciata la seconda guerra mondiale.

A distanza di quarant'anni, riconsiderando quella spaventosa tragedia, ci sembra di poter dire che emergano due necessità ancor oggi primarie. Migliorare gli istituti della democrazia affinché, nel rispetto della libertà politica dei singoli, risultino più adeguati a risolvere, ed anche a prevenire, i grandi problemi economici e sociali odierni. Sostituire ai rapporti di forza tra le nazioni, il principio della cooperazione, ripudiando gli assurdi nazionalismi, le controversie territoriali e l'idea aberrante della superiorità di un popolo su di un altro.

Nell'anno in cui si è accesa la grande speranza del Parlamento di Strasburgo, questi obiettivi non sono irraggiungibili, se non mancherà l'impegno di ognuno di noi, a livello ideale ed etico, non soltanto politico

attività dlf

Qua e là per i DLF

Il DLF di Genova ha organizzato, anche quest'anno, l'incontro dei soci pensionati, i quali hanno volentieri partecipato, numerosi ed entusiasti, alla riunione conviviale tenutasi ad Ortovero nel ristorante "La quiete", collocato in una zona stupenda e ricca di verde dell'entroterra di Albenga. Prima del pranzo — durante il quale sono riaffiorati ricordi, esperienze e nostalgie di vita ferroviaria — l'ing. Sergio La Torre, sostituto del Direttore Compartimentale, ha porto il saluto dell'Azienda a tutti i convenuti.

* * *

Si è concluso il 2° Trofeo di calcio "Viadotto" organizzato dalla sottosezione di Aurisina del DLF di Trieste. Al torneo hanno partecipato 16 squadre in rappresentanza di altrettante Aziende della Provincia di Trieste. La competizione, che si è svolta sui campi di gioco della Provincia, ha dato ragione alla Squadra della SIP che si è piazzata al 1° posto dopo aver battuto, in finale, per 3 a 0 il D.L. di Trieste C.le. Al 3° posto si è classificata la compagine del Dopolavoro Postelegrafonici e al 4° posto l'A.C.T. (Azienda Consorziale Trasporti).

* * *

La sottosezione di Aurisina del DLF di Trieste, in collaborazione con il Gruppo SAT triestino, ha organizzato presso l'Azienda di Soggiorno di Sistiana una mostra intitolata "La storia dei reperti e documenti di Duino-Aurisina". Alla riuscita della manifestazione ha collaborato, fra gli altri, la Sovraintendenza alle Belle Arti e Monumenti di Trieste. Alla inaugurazione erano presenti il Direttore Compartimentale di Trieste ing. Sabelli ed Autorità del Comune e della Provincia.

* * *

Battendo per 3 a 0 i colleghi di Villa Opicina, l'undici calcistico del DLF di Portogruaro è entrato nelle finali del torneo compartimentale di calcio che si disputeranno prossimamente prendendo il via a Pontebba.

Pietro Andidero del Centro Elettronico Unificato di Roma Prenestina dedica molte ore del suo tempo libero e diversi giorni di congedo alla marcia. Nel 1978 ha percorso ben 2.126 chilometri ed ha conseguito la "gamba d'argento" quale riconoscimento spettante a coloro che superano i 1.000 chilometri l'anno. Nel 1979 intende battere il proprio record.

Calendario turistico ottobre-dicembre

Itinerario	Sezione Organizz.	Data partenza	GG.	Quota * (circa L.)
OTTOBRE				
— SPAGNA: Baleari	Genova	1.10.1979	11	177.000
— TURCHIA (aereo)	Venezia	6.10.1979	13	450.000
— U.R.S.S. - ASIA CENTRALE	Trieste	7.10.1979	12	490.000
— GIORDANIA: Terra Santa (aereo)	Milano/ Bologna	14.10.1979	8	480.000
— U.S.A.: New York	Milano/ Bologna	15.10.1979	9	440.000
— ETRURIA	Palermo	30.10.1979	6	110.000
DICEMBRE				
— UNGHERIA: Capodanno a Budapest	Torino	28.12.1979	7	145.000
— GRECIA: Capodanno ad Atene	Torino	30.12.1979	5	250.000

* In caso di variazione nei corsi dei cambi, il prezzo forfettario indicato per ciascun viaggio potrà essere correlativamente aggiornato.

Il Gruppo Sub del Dopolavoro Ferroviario di Roma, nell'intento di contribuire alle iniziative volte ad incrementare la sicurezza in mare, con esperti istruttori svolgerà come ogni anno corsi per Auto Respiratori ad Aria (ARA) per sommozzatori sportivi di ambo i sessi.
I corsi che hanno inizio l'11 ottobre 1979 e gennaio 1980 prevedono: 30 ore di lezioni pratiche in piscina e 15 di teoria tutte in ore serali.
Per le iscrizioni ci si può rivolgere al DLF di Roma, Via Bari 22, oppure presso la piscina "Piramide", Via Pellegrino Matteucci, Roma.

Felice e festosa conclusione sul campo di via Colombo, a San Nicolò di Portogruaro, del primo corso di tennis per giovani, organizzato dal DLF di Portogruaro. Il saggio finale, al quale hanno partecipato una ventina di ragazzi, è stato seguito, infatti, da un pubblico particolarmente numeroso, tra cui, oltre a parecchi genitori, figuravano alcune Autorità della cittadina veneta e delle Ferrovie dello Stato.

La Sezione Canottaggio del DLF di Roma ha partecipato, sulle acque del lago di Castelgandolfo, ai campionati italiani di canottaggio, organizzati dalla F.I.C.
La conquista di due titoli italiani nel doppio veterani categorie B e C (Alessandro Del Maro - Giorgio Alessandrelli e Mario Sartini - Marcello Tenderini) è un esempio sia per i giovani, in quanto lo sport non è solo dedizione, passione e sacrificio ma anche soddisfazione, sia per i... meno giovani perché la pratica sportiva non conosce limiti d'età.

* * *

E' stato aperto a Gravina di Puglia il Circolo Ferrovieri. Alla inaugurazione sono intervenuti il Direttore Compartimentale di Bari, ing. Sangineto, il Sindaco sig. Laddaga e, naturalmente, i ferrovieri gravinesi. Molte le attività e le manifestazioni già in programma. Per la sagra paesana di fine settembre è stata già indetta una estemporanea di pittura su "Arte e folklore a Gravina".

* * *

Nella hall della Casa per Ferie "Vetta d'Abruzzo - Roccaraso", del D.L.F. Sulmona, è stata organizzata una simpatica festa danzante seguita dalla elezione di "Miss Vetta d'Abruzzo". Vincitrice della manifestazione è risultata la sig.na Cristina Ballerini, di anni 13, del D.L.F. Grosseto. Madrina della manifestazione la sig.ra Wilma Prisco.

* * *

Hanno collaborato: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Luigi Posani, Caschi, Alessandro Pergola-Quaratino e Armando Nanni.

Peynet e il suo treno dell'amore

- dove vuoi che ti parli d'amore... al "teatro Greco", all'"Orecchio di Dionisio" o.. nel "giardino del mio cuore"..?.....

REDUCE da un lungo viaggio — primo scalo a Nizza, poi Bordighera e, quindi, Catania, — Raymond Peynet appare alla ribalta dell'incantevole Teatro Greco: gli consegnano il Premio Capodieci-Siracusa 1979. E il pubblico, migliaia e migliaia di persone convenute per la manifestazione, applaude il grande "disegnatore dell'amore", l'artista che sembra schermirsi, farsi piccolo sulle tavole del vastissimo palcoscenico illuminato cui guarda quella marea di gente assiepata sulle gradinate. E' il pubblico che aspettava di vedere, in persona, il papà di Valentino e Valentina, i famosissimi "innamorati" di Peynet. Lo stesso pubblico che, sfogliando il "Numero Unico" approntato ogni anno in occasione del Premio, questa volta aveva ritrovato quegli innamorati, a piena pagina, ospiti della terra di Sicilia: un disegno delicatissimo che qui riproduciamo per rendere omaggio a Peynet, così come i siracusani hanno voluto rendergli omaggio al Teatro Greco, non soltanto perché da Parigi Raymond Peynet ha voluto viaggiare fino in fondo all'Italia, ma perché l'artista ha saputo penetrare in un mondo romantico e fantastico, poetico ed irreale nello stesso tempo, per raccontarci la storia di Valentino e Valentina che si collocano ignari, e quasi smarriti, fuori della società che ci circonda e li circonda senza che essi lo avvertano.

— Che cosa rappresenta l'umorismo per Raymond Peynet?

« La risposta del cuore alla frenesia del mondo moderno », dice. E nel suo sguardo si può cogliere l'ironia, la serenità e la nostalgia anche, di quel mondo che ha saputo e voluto inventare per i suoi "innamorati".

— Chi sono, in effetti, Valentina e Valentino?

« Andiamo per ordine », dice. E chiarisce: « Prima parliamo di Valentino. Valentino è un musicista. Un violinista-poeta ». Puntualizza Peynet. E subito ti viene di pensare che come potrebbe non essere un estimatore della musica l'innamorato, romantico, povero artista inginocchiato ai piedi di Valentina alla quale ripete il suo candido, eterno amore? Ma se Valentino è un musicista, quale è il rapporto Peynet-Musica?

« Quando lavoro ascolto sempre Vivaldi e Mozart. Amo moltissimo la musica! ».

— Continuiamo a parlare di Valentino: quando è nato?

« Trent'anni fa! Pensavo a un protagonista che potesse apparire in una serie di nuove vignette che dovevo disegnare e che volevo si distinguessero per una precisa caratterizzazione. E mi è nato Valentino ».

Il successo di quel personaggio testimonia dell'autorevolezza e la validità dell'invenzione. Ma perché questo "suonatore di violino", il più popolare degli innamorati-disegnati del nostro secolo, è divenuto subito il simbolo dell'artista?

« Forse perché ha trovato presto la sua ispiratrice! ».

Raymond Peynet allude, ovviamente, a Valentina, la fanciulla romantica, l'innocente fidanzatina, la casta ispiratrice del violinista. Valentina e Valentino sembrano vivere nell'irrealtà o, forse, è meglio dire in una realtà esasperata assolutamente non inquinabile, in una dimensione capace di suggerire esclusivamente serenità, dolcezza, ottimismo. Ed ecco perché "gli innamorati" di Peynet hanno trovato, con la loro ragione di esistere, il modo di presentarsi o di presentarci il proprio mondo — con l'acutezza d'un umorismo finissimo — dove può vivere il loro amore poetico, romantico, anche surreale. Un Eden disegnato da Peynet perché potessero muoversi leggeri tra amorini e fiori, nuvolette e uccellini scambiandosi innocentissime frasi che soltanto innamorati come loro possono pronunciare.

— Quanti anni ha, oggi, il grande disegnatore capace di mantenere in vita due personaggi destinati a non invecchiare mai?

« Non li ho mai nascosti i miei anni! ». Risponde. E allude, Peynet, alle biografie dei suoi innumerevoli libri che riportano testualmente giorno e data di nascita, e che vanno in giro per il mondo intero. Anche da noi la sua età non è un segreto. I suoi quasi settant'anni lo hanno visto spesso in Italia. Nel '52, a Bordighera, gli è stata assegnata "La palma d'oro" al Salone Internazionale dell'Umorismo creato da Cesare Perfetto. « Amo la vostra terra; per questa ragione vengo volentieri in Italia ». Forse perché gli piace viaggiare e, forse, perché qui può scoprire angoli suggestivi molto somiglianti a quelli che gli suggerisce la sua fantasia con la quale viaggia insieme a Valentino e Valentina, gli eterni, romantici innamorati che percorrono sui binari paralleli dell'innocenza e del candore, il più fantastico, surreale, ininterrotto viaggio di nozze: soltanto Peynet poteva immaginare il loro così stravagante, favoloso, lunghissimo treno dell'amore!

NINO BRAGIAI

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

SEGUENDO lo schema tracciato nei due precedenti numeri, questo mese vi devo intrattenere sul tema della valutazione della 13ª mensilità nel calcolo della liquidazione dell'indennità di buonuscita. Tuttavia, prima di iniziarne l'esposizione non posso esimermi dal ricordare che il noto decreto-legge n. 163 del 29 maggio 1979 è decaduto per la mancata conversione in legge e che, pertanto, l'intera materia già trattata dal decreto stesso sarà nuovamente disciplinata con apposita legge ordinaria, così come è previsto dall'art. 1 della L. 13 agosto 1979, n. 374, che ha dato sanatoria agli effetti scaturiti dal succitato d.l. n. 163.

In quella sede è auspicabile che anche la parte riguardante la questione in argomento possa subire modifiche migliorative. Invero, le proposte in tal senso sono numerose e concernono i più svariati aspetti del problema: l'estensione del beneficio ai pensionati rimasti esclusi; la liquidazione delle spese di giudizio riconosciute con sentenze di ogni ordine e grado emesse sia dalla magistratura ordinaria che da quella amministrativa; la devoluzione della competenza giurisdizionale sulla materia della bonuscita alla magistratura ordinaria (pretore con funzione di giudice del lavoro); la fissazione di un termine ragionevole, ma perentorio, entro il quale l'Ente di previdenza debba riliquidare la differenza dovuta, il cui superamento imponga la corresponsione di interessi corrispettivi.

Che cosa realmente accadrà nei prossimi mesi e quali modifiche potranno trovare accoglimento nelle nuove disposizioni che saranno varate dal Parlamento, al momento, è cosa di difficile previsione. Peraltro, sono certo che ognuno di noi seguirà le vicende con attenzione e, allorché il nuovo provvedimento legislativo sarà perfezionato e pubblicato, da parte mia non verranno meno le puntualizzazioni e precisazioni intese a chiarire gli aspetti essenziali delle innovazioni effettivamente introdotte.

Per intanto, mi limito ad illustrarvi le norme in materia contenute nel titolo 7° (artt. 53-62) del decreto-legge del maggio scorso, pur avvertendo che le norme stesse non sono più operanti e che, perciò, quanto sto per dire serve unicamente a rappresentare la soluzione che era stata data al problema, per poi meglio comprendere la regolamentazione che risulterà definitivamente attuata con la futura legge.

Secondo le norme suindicate, con effetto dal 1° giugno 1979 l'inclusione della 13ª mensilità nella base retributiva ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita avviene d'ufficio. Dallo stesso anno la 13ª mensilità deve essere assoggettata al contributo previdenziale in favore dell'OPAFS nella stessa misura stabilita per lo stipendio mensile (art. 53).

Per i cessati dal servizio nel periodo 1.6.69 - 31.5.79 la riliquidazione della indennità di buonuscita per la valutazione della 13ª mensilità avviene a domanda. A tal fine, il pensionato (o i di lui legittimi eredi) deve richiedere il beneficio compilando l'apposito modulo predisposto dall'OPAFS e agevolmente reperibile presso gli Uffici Personale del Compartimento o del Servizio da cui era amministrato all'atto della cessazione dall'attività ovvero presso i rispettivi Centri rilascio concessioni di viaggio. Il modulo-domanda va presentato ai predetti Uffici Personale entro e non oltre il 31 maggio 1980 (art. 54).

Sia per il personale in servizio che per quello in quiescenza è stata prevista la regolarizzazione delle quote dei contributi per il periodo dal 1° gennaio 1969 al 31.5.79, per il personale in attività, e dal 1.6.69 alla data di esonero, per coloro il cui collocamento a riposo risale a data anteriore al 31.5.79. Il recupero avviene in forma forfettaria (per semplicità di calcolo) con criteri da stabilirsi mediante un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (che doveva essere emanato entro il 30 agosto u.s.): per chi è in costanza d'impiego verrà effettuato in dodici rate mensili sul trattamento economico di attività; per chi è in quiescenza si provvederà in unica soluzione in sede di pagamento della differenza di liquidazione spettante. Non sono dovuti interessi, né sulle somme contributive a carico degli interessati, né sulle competenze arretrate conseguenti alle riliquidazioni (artt. 55 e 56).

L'art. 57 attribuisce la competenza delle controversie in materia di indennità di buonuscita ai T.A.R. e dichiara estinti d'ufficio i giudizi pendenti alla data del 1.6.79, con compensazione delle spese fra le parti e, cioè, lasciando a carico di ciascuna parte le spese nel frattempo da loro sostenute. Stabilisce, altresì, che i provvedimenti giudiziali, non passati in cosa giudicata alla predetta data del 1.6.79, restano privi di efficacia, mentre per le sentenze passate in giudicato alla stessa data l'OPAFS è tenuta a darne esecuzione entro il 31 maggio 1980.

L'art. 58 — 1° comma — chiarisce che, ai fini del contributo dovuto per il riscatto dei servizi utili ai sensi della legge istitutiva 6 dicembre 1965 n. 1368 e successive modificazioni, la 13ª mensilità va considerata nella base del relativo calcolo a partire dalle domande presentate dal 2 giugno 1979 in poi. Da ultimo, gli artt. 59 e 60 dettano norme relative ad istituti non operanti nell'ambito delle F.S. e gli artt. 61 e 62 riguardano il ripiano finanziario delle gestioni previdenziali per i maggiori oneri conseguenti alle riliquidazioni delle buonuscite.

Riepilogando, da quanto finora detto discende che tutte le domande precedenti, comprese quelle avanzate in sede giurisdizionale, non hanno più valore e che il beneficio della riliquidazione compete a quanti erano in servizio alla data del 1° giugno 1969 e si aggira, all'incirca, ad un'ottava parte dell'importo riscosso a suo tempo a titolo di buonuscita.

A questo punto e in attesa del nuovo provvedimento legislativo mi astengo dal commentare il complesso normativo testè illustrato, limitandomi ad aggiungere per i vari amici (fra gli altri cito il **gruppo di aderenti** all'Associazione nazionale ferrovieri in pensione di Sulmona, il sig. **Vincenzo Monno** di Bari e il sig. **Amalfi Cesti** di Ancona) che hanno lamentato di essere tagliati fuori dalle disposizioni surriportate, perché cessati dall'impiego in data anteriore al 1.6.1969, che tutto dipenderà dall'accoglimento o meno della richiesta di generalizzazione del beneficio di cui ho discusso.

Risposte in breve

Ritengo che le notizie di cui sopra abbiano chiarito i dubbi prospettati in materia dal sig. **Giovanni Arena** di Augusta, al quale soggiungo che la valutabilità del servizio di ruolo reso in qualità di alunno di stazione, ai sensi dell'art. 26 della L. n. 775 del 1970, è stata favorevolmente definita con l'art. 18 del nuovo contratto approvato con la L. n. 42 del 1979. Ove l'interessato si trovi nelle condizioni normative di poterne usufruire può rivolgersi all'Ufficio Personale Compartimentale di Palermo.

Informo il sig. **Mario Leoncini** di Torino che il provvedimento di modifica della sua pensione, derivante dall'aumento periodico anticipato di stipendio attribuitogli con decorrenza 1.1.75, ha compiuto il suo « iter », per cui ai primi di luglio la copia del provvedimento stesso è stata trasmessa al Compartimento per la notifica nei suoi confronti e il ruolo di variazione è pervenuto al Servizio Ragioneria per il successivo inoltro alla competente D.P. del tesoro.

Rassicuro il sig. **Enzo Bortolotti** di Levico Terme che il nuovo ruolo di pagamento, relativo al provvedimento di modifica della sua pensione conseguente all'attribuzione dell'aumento periodico anticipato, fin dal novembre dello scorso anno (precisamente è stato trasmesso allegato al mod. R.51 del 6.11.78) si trova presso la D.P. del tesoro di Trento: ogni sollecitazione, quindi, va rivolta al prefato Ufficio.

Il sig. **Rocco Alampi** di Locri per la legge n. 22 del 1974, siccome cessato dal servizio prima del 1.3.74, ha avuto titolo all'aumento percentuale del 6,425 sull'importo della pensione in godimento alla predetta data. La maggiorazione è stata concessa d'ufficio direttamente dalla D.P. del tesoro di Reggio Cal. senza domanda da parte dell'interessato e senza adozione di provvedimento formale.

Rispondo ai due quesiti posti dal sig. **Giovanni Specchi** di Ancona: 1) circa le competenze accessorie, avendo egli sempre rivestito qualifiche del personale d'ufficio ed essendo a riposo dal 9.1.74, vale quanto detto nella risposta immediatamente precedente; 2) gli indici d'incremento annuo per perequazione automatica per gli anni 1976, 1977, 1978 e 1979 sono stati, rispettivamente, del 6,9, 5,1, 9,2 e 2,9 per cento ed hanno operato sulla pensione base usufruita al 31 dicembre dell'anno precedente, con esclusione, quindi, della indennità integrativa speciale.

Tranquillizzo il dott. **Ernesto Cavaggioni** di Verona confermando l'esattezza di quanto a suo tempo gli fu detto in merito al riscatto degli studi universitari. La norma regolante l'istituto (prima l'art. 7 della L. n. 46 del 1958 ed ora l'art. 13 del T.U. n. 1092 del 1973) limita esplicitamente il beneficio al personale per il quale il diploma di laurea ha costituito condizione necessaria per l'accesso alla carriera.

Risulta che l'OPAFS sta procedendo al riscatto delle campagne di guerra che sia stato richiesto con domande presentate dal 10.9.1977 in poi. E' chiaro, però, che per potersi procedere in tal senso è indispensabile che il sig. **Leonardo Longobucco** di Reggio Cal. sciolga prima la riserva fatta nella domanda presentata prima del collocamento a riposo, trasmettendo alla stessa OPAFS (Viale del Caravaggio, n. 107 - 00100 Roma) la copia del foglio matricolare militare contenente l'esplicita annotazione circa il diritto alle tre campagne di guerra, che si assume siano state riconosciute di recente dal Ministero della difesa. Ciò perché nessun'altra documentazione è idonea a sostituire la copia del foglio matricolare militare ai fini predetti.

Comunico al sig. **Walter Sassi** di Rimini che, ove si dimettesse dal servizio con decorrenza anteriore al 31 dicembre 1979, il suo trattamento di pensione verrebbe liquidato direttamente sulla base del trattamento economico attribuitogli in applicazione del nuovo contratto (legge n. 42/1979) soltanto se il di lui fascicolo pensionistico venisse trasmesso dall'U.P.C. di Bologna al Servizio Personale insieme a quelli dei dipendenti collocandi a riposo per limiti di età e di servizio dopo il 1.3.1980. Infatti, il C.E.U. ha apportato le modifiche ai programmi meccanografici in modo tale che le nuove procedure pensionistiche possano avere inizio con le lavorazioni delle posizioni dei dipendenti compresi nei tabulati dei collocati a riposo dal 2.3.80 in poi e di coloro che, purché cessati dopo il 1.10.78, siano stati inclusi nei tabulati medesimi. Diversamente, la pensione verrebbe liquidata in un primo tempo con le precedenti tabelle e in una fase successiva regolarizzata con i nuovi stipendi.

è bene saperlo

NOTIZIE UTILI PER VOI E LE VOSTRE FAMIGLIE

Tradizioni nostre

ENCOMI

Il Direttore Generale ha conferito, per eccezionale comportamento in servizio, i seguenti encomi:

Manovale: **Loris Boscarelli, Giuseppe Carullo, Giuseppe Turiano**

Manovratore: **Bruno Ceccaroli, Angelo Pitale, Angelo Santini, Nazzareno Trani, Adolfo Bertino, Loreto Giordano, Giorgio Marmieri**

1° Manovratore: **Ivo Rosi, Savino Borraccino, Francesco Autiero**

Ausiliario: **Luciano Provasoli**

Deviatore: **Elio Zunino**

Verificatore: **Angelo Lavelli, Pietro Lerco, Salvatore Pasquariello**

Oper. Qual.: **Ernesto Capponi, Quinto Mattia**

Conduttore: **Attilio Viviani**

Assist. Viagg.: **Raffaele Prestiano**

Appl. Capo: **Vito Carofiglio, Vincenzo D'Ambra**

Capotreno: **Francesco Friscia, Sergio Gigliutti, Paolo Albi**

C. Staz.: **Salvatore Castaldo, Pasquale Conticello, Domenico Defilippi, Francesco Nigro**

C. Staz. Sup.: **Vitantonio Bellino, Giuseppe Vitolo, Giovanni Albini**

C. Dep. Sovr.: **Alfredo Forti**

Guardiano: **Filomena Salvati**

Macchinista T.M.: **Millo Seghezza**

ELOGI

Per aver compiuto atti di onestà, sono stati elogiati dal Direttore Generale i seguenti agenti:

Manovale: **Rinaldo Musso, Orazio Sandri, Ennio Stragà**

Manov. Spec.: **Antonio Cavalieri**

1° Deviatore: **Francesco De Seta**

1° Manovratore: **Pierino Dadalt**

Ausil. Fermata: **Luigi Filippini**

Ausil. Staz.: **Plinio Roseano**

A. Macchinista: **Gastone Danieli, Franco Luciani**

Operaio Armam.: **Franco Gatti**

Operaio Qual.: **Giuseppe Canto, Michele D'Alessio**

Capotreno: **Antonio Cotugno**

Capogestione: **Giuseppe Lofino**

Segr. Sup.: **Gaetano Simone**

Biblioteca DG

Nuove accessioni a disposizione:

LIBRI

Parlavecchia - Compendio di norme per la gestione dei lavori ferroviari (CAFI) 1978

Di Miceli - I costi, i prezzi e gli investimenti nell'attività di trasporto (CAFI) 1977

Vallega - Traffici marittimi a dipendenza funzionale di spazi continentali

Ministero del Tesoro - Bilancio di previsione per l'anno finanziario 1979

U.I.M.C. - XV Congresso internazionale - Roma 1976

A.N.A.S. - Cinquantenario dell'istituzione dell'ANAS - 1928-1978

C.E.M.T. - Ricerca in materia di economia dei trasporti - Volume VIII n. 2/75, Volume XII n. 1/79

C.E.M.T. - Le Amministrazioni dei Trasporti - Parigi 1979

PERIODICI

Costruttori romani

Luce - Bimestrale - Organo ufficiale dell'Associazione Italiana di illuminazione

Rail Engineering International - Trimestrale

Schede Europee - Quindicinale d'informazione sull'attività della Commissione delle Comunità Europee

Sono inoltre disponibili i Rapporti Annuali (1978) delle seguenti Reti ferroviarie: CFF - DSB - JNR - NS - SNCB - SNCFT

PREMI VACANZA "B.N.C." - "VOCI"

I seguenti abbonati di "Voci", soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni, hanno vinto il "Premio vacanza 1979" che dà loro diritto al soggiorno gratuito a Rimini Rivazzurra, per loro e per altri tre familiari a carico, della durata di una settimana: Bove Luigi; Bruschi Nazzareno; De Rienzo Pasquale; Di Tommaso Cataldo; Facchini Aldo; Grigoletti Raffaello; Lella Rocco; Olivieri Delio; Petrone Armando; Pinzi Sergio; Puglisi Angelo; Rigon Sisto; Roic Emilio; Rolando Pasquale; Lo Polito Gaydou Celestina. Buone vacanze!

BORSE DI STUDIO O.P.A.F.S.

Sono state pubblicate le graduatorie dei concorsi per il conferimento di borse di studio per l'anno scolastico 1978-79 a favore di:
1) - figli di ferrovieri iscritti alle scuole medie superiori;
2) - figli di ferrovieri iscritti al 1° anno delle scuole medie superiori;
3) - orfani e figli di ferrovieri iscritti ai Conservatori (anno 1978-79);
4) - orfani di ferrovieri iscritti all'Università.

Gli interessati potranno rivolgersi direttamente all'O.P.A.F.S. - Viale del Caravaggio, 107 - Roma - tel. (06) 5110104.

TAGLIARE SEGUENDO IL TRATTEGGIO

Un premio a chi diffonde "Voci"

Per proporre l'abbonamento a "Voci" ai nuovi assunti e per raggiungere quei colleghi che, pur essendo da tempo in Ferrovia, ancora non hanno sottoscritto l'abbonamento, chiediamo un aiuto ai nostri lettori. Ci rivolgiamo a tutti gli amici di "Voci" affinché facciano conoscere ai colleghi la nostra rivista. Ed è proprio per facilitare tale opera di diffusione che, da questo momento, ci si potrà abbonare al giornale anche compilando la seguente scheda, che deve essere fatta pervenire, riempita in ogni sua parte, alla redazione centrale tramite posta di servizio.
Per ringraziare i nostri nuovi "collaboratori", invieremo a chi ci procurerà almeno quattro abbonamenti un simpatico dono.
E' importante che l'abbonato di "Voci" che ci invierà la scheda, la completi con i dati che lo riguardano.

Chiedo di ricevere mensilmente **in omaggio** per l'anno in corso il Periodico aziendale "Voci della rotaia", con l'intesa che al termine di detto periodo il Mensile stesso mi verrà inviato previo pagamento di L. 1.000 (mille) **annue** (a titolo di parziale rimborso delle spese di spedizione), di cui autorizzo la trattenuta a ruolo (circolare n. PAG. 1 - Doc. Per. Az. 8093 del 13 agosto 1959).

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio — C.P.C. — **Posizione meccanografica**

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio — C.P.C. — **Posizione meccanografica**

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio — C.P.C. — **Posizione meccanografica**

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio — C.P.C. — **Posizione meccanografica**

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

IL PROPONENTE

Nome _____ **Cognome** _____

Matricola _____ **(firma)** _____

Sulla rotta della Sardegna

A sinistra, i Comandanti Di Mattei e Di Biasi. Sopra, la nave traghetto in vista della Sardegna.

ANCHE per questa estate, tutto bene nei nostri servizi sulla rotta della Sardegna. Anzi, possiamo dire che solo chi ha viaggiato sulle navi F.S. quest'anno non ha avuto problemi nemmeno nei periodi più caldi del rientro di agosto, allorché, in specie ad Olbia ed a Porto Torres si sono verificate le difficili situazioni di cui la stampa, la televisione e la radio ci hanno offerto una drammatica testimonianza.

* * *

Il nostro viaggio da e per la Sardegna, così, non ha offerto spunti per una cronaca particolare ma ci ha dato l'occasione per allargare la "galleria" di "Voci" sui comandanti delle Navi Traghetto.

Sulla "Gallura", la nostra ammiraglia sulla rotta della Sardegna, abbiamo incontrato il Comandante Arnaldo Di Mattei, siciliano di nascita ma romano di adozione. Capitano di lungo corso ha navigato per circa dieci anni sui mercantili e dal 1961 è passato alla flotta F.S. Una bella figura, un tratto signorilmente pacato, cordiale e disponibilissimo, è considerato uno dei comandanti più preparati delle nostre navi.

Gli abbiamo chiesto qualche consiglio per migliorare il servizio e lui ha preferito offrirci qualche "domanda" che noi sottoponiamo a chi di competenza, in particolare al Servizio Commerciale e Traffico e all'Ufficio Navigazione.

Ecco le "domande".

— Non si potrebbe trovare un modo agile e tempestivo per disporre dei posti rimasti liberi all'ultimo momento anche su una nave che risultava completamente prenotata?

— Non si potrebbe dare una nuova efficienza e un orario più allargato al bar della stazione di Golfo Aranci dove spesso i viaggiatori passano la notte all'addiaccio? La stessa "osservazione" vale per la sala d'aspetto.

— Non si potrebbe prevedere, sempre alla stazione di Golfo Aranci, un servizio di pullman più allargato, almeno in certi periodi e per certe corse delle navi?

— Non si potrebbe prevedere, per le manovre delle nostre navi nel porto di Civitavecchia, l'esenzione dalla richiesta di intervento del pilota del porto, lasciandone la responsabilità al comandante della nave? Naturalmente si dovrebbe trattare di comandanti già pratici del porto: ad esempio una pratica di 5 anni come previsto nel porto di New York.

* * *

Giancarlo Di Biasi, il Comandante di turno sulla Tyrsus al momento del nostro viaggio, è nato a Benevento ma è cresciuto a Roma dove ha conseguito il diploma di Capitano di lungo corso. Prima di arrivare alle F.S. ha fatto circa 10 anni di navigazione mercantile in particolare a bordo di petroliere.

E' molto giovane e sembra giovanissimo, ha la prestanza e lo stile che (forse sarà anche merito della bella divisa) sono propri di tutti gli ufficiali delle nostre navi.

Con lui, viaggiava il suo braccio destro, il Comandante Gennaro Danti, un « giovane-vecchio lupo di mare », che proviene dall'Accademia Navale di Livorno e che ha navigato per mari di tutti i continenti prima di approdare agli scali F.S.

Ed ecco — in risposta alle nostre domande — due indicazioni del Comandante Di Biasi. La prima riguarda la coincidenza del treno proveniente da Olbia con la corsa marittima 7 delle ore 14,30 di Golfo Aranci. Tra l'orario di arrivo del treno (14,20) e quello di partenza della nave (14,30) corrono solo dieci minuti: troppo pochi. Finisce così che la nave parte sempre con almeno 20-30 minuti di ritardo, che si porta dietro fino a Civitavecchia.

Ovviamente il Comandante chiede di rivedere questi orari nell'interesse della regolarità del servizio.

Seconda indicazione: riguarda gli asciugamani nelle cabine e non è un problema da niente come potrebbe sembrare. Infatti non si dispone di asciugamani per tutte le cabine e questo ormai da molto tempo. Sono perciò immaginabili le reazioni dei viaggiatori che ne restano sprovvisti.

* * *

Il servizio sulle nostre navi è per la maggior parte dei suoi aspetti inappuntabile. E' il caso perciò di fare qualcosa per eliminare alcune carenze come quelle segnalate.

Se abbiamo superato i neri periodi dei "grandi bivacchi" non sarà certo difficile eliminare i "nei" di un servizio che, oggi come oggi, possiamo considerare senz'altro uno dei più efficienti della nostra Azienda.

MARIO CASACCI

Premio Stefanile a Napoli

SI E' svolta, recentemente, nei locali messi a disposizione dal G.I.P. del Banco di Napoli, la premiazione dei vincitori del concorso fotografico Mario Stefanile sul Tema "La ferrovia nel suo ambiente" indetto dal Gruppo Fermodellistico della Campania.

La giuria, della quale faceva parte anche, come rappresentante di "Voci della rotaia", il fotografo Lamberto Camirro, ha selezionato fra le circa novanta fotografie partecipanti al concorso le prime nove opere vincitrici. Il primo premio è stato attribuito al Sig. Franco Dell'Amico, il secondo al Sig. Paolo Gassani.

Dopo le parole di benvenuto rivolte ai numerosi intervenuti dal presidente del G.F.C., ing. Caprio, ha preso la parola il dott. Masiello, redattore di "Sport Sud", per commemorare la figura del valente giornalista e scrittore Mario Stefanile, a cui è dedicato il premio, mettendo in risalto un lato poco noto della Sua personalità, quello cioè di profondo appassionato di fotografia, di ferrovie e di fermodellismo, passioni che gli fecero accettare la presidenza del G.F.C. pochi mesi prima della morte.

Dopo la premiazione dei vincitori, la manifestazione si è chiusa con la proiezione di alcuni interessanti filmati forniti dalla cineteca F.S.

WALTER GUADAGNO

Si lavora a P. Genova per la MM

BINARI smantellati, scalo costellato di fossati e voragini, ruspe e autobetoniere in movimento, assenza di treni e ferrovieri. Questo è il quadro che ancora in agosto si presentava a Milano Porta Genova dopo che la stazione, disabilitata dal 27 maggio scorso, era stata posta a disposizione della Impresa che costruisce, per conto della Società Metropolitana Milanese, il tracciato, in arrivo da P.le Cadorna, della linea metropolitana "3 verde".

Le operazioni che hanno richiesto l'impegno contemporaneo della nostra Azienda, del Comune di Milano e della Società progettatrice, sono in febbrile accelerazione onde rendere possibile con la consegna di due binari di corsa, il ripristino del traffico proveniente da Mortara, ora tagliato a Milano S. Cristoforo, alla periferia della città.

Le FS, per le spese che verranno sostenute nella sistemazione dell'intera stazione e dello scalo, introiteranno dalla Società MM un rimborso di oltre 2,3 miliardi. Si tratta di stendere l'armamento su una vasta superficie, rifare i marciapiedi, la palificazione con portali e cavi della linea di alimentazione elettrica, la costruzione di un sottopassaggio, opere di confinatura, di piazzale.

Quanto alle tecniche costruttive della ferrovia metropolitana, alcune gallerie sono state scavate col metodo "a fondo cieco", altre a cielo aperto, indicato come "metodo Milano", quest'ultimo usato anche per le tre stazioni del tratto, cioè S. Ambrogio, S. Agostino, Porta Genova. Una seconda e più originale soluzione costruttiva è fornita dalla sovrapposizione della sede dei due binari di corsa. Infatti a causa delle difficili condizioni planoaltimetriche che si presentano nella zona sotterranea fra piazza S. Agostino e via Savona, si è progettata la costruzione di due gallerie sovrapposte entro le quali scorreranno i treni per un tratto di circa 500 metri.

LUIGI PAINA

A Trevi il traffico merci

PER TRE giorni, dal 3 al 5 settembre, si è tenuto a Trevi un importante Convegno - seminario sul traffico merci, a cui hanno partecipato, tra gli altri, i dirigenti preposti ai settori "Movimento", "Commerciale" e "Trazione" di tutti i Compartimenti della rete ferroviaria nazionale. Ha aperto i lavori il Direttore Generale, Dr. Semenza, che ha rilevato come scopo principale del convegno fosse soprattutto di razionalizzare al massimo l'organizzazione del traffico merci onde ottenere un miglioramento del servizio offerto al pubblico e, possibilmente, un aumento della capacità di trasporto.

Nel discorso del Dr. Semenza non sono neppure mancati accenti francamente autocritici, come quando ha fatto cenno alla grave crisi di congestione del traffico merci affrontata recentemente dalla nostra Azienda. « L'Azienda — ha detto il Direttore Generale — ha già fatto una prima analisi delle cause di tale congestione e sono stati presi ed avviati i primi provvedimenti perché tali cause non abbiano a ripetersi. Ma certo compito di questo convegno sarà anche di approfondire tali analisi indicando con maggior puntualità i provvedimenti da adottare ».

I lavori del Convegno hanno comportato la costituzione di diversi gruppi di lavoro per l'analisi dei vari aspetti dell'organizzazione del traffico ed un ampio e articolato dibattito sull'esito dei lavori di gruppo. Temi specifici sono stati: la verifica dell'offerta globale dei treni merci ordinari e straordinari e delle combinazioni ottimali dei servizi; il miglioramento della fornitura e della raccolta dei carri vuoti e carichi presso le stazioni; il funzionamento delle stazioni di smistamento; il miglioramento della marcia dei convogli e la ricerca delle soluzioni ottimali per assicurare un grado di regolarità ai servizi in presenza di impedimenti esterni.

Ma, al di là dei risultati pratici immediati, il Convegno ha comunque rappresentato la testimonianza dello sforzo compiuto dall'Azienda sul piano organizzativo, in attesa dei necessari investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature.

Un momento dell'intervento del Direttore Generale al Convegno di Trevi

Nel corso di una cerimonia svoltasi nel suggestivo scenario del Teatro Greco di Siracusa è avvenuta la consegna dei Premi internazionali "Capodieci", che, fra gli altri, ha visto tra i premiati anche le Ferrovie dello Stato. Si tratta di un premio che annualmente viene assegnato alle persone e agli Enti che si sono particolarmente distinti nei settori dell'arte, dell'editoria e dei servizi sociali. Ha ritirato il premio, per conto della nostra Azienda, il Capo Ufficio Relazioni Aziendali e Direttore di "Voci", Dr. Ciambricco. Nella foto il momento della premiazione.

Conferenza dibattito sulle Relazioni Umane a Genova

RITORNA la voce di Padre Messori-Roncaglia dopo lungo silenzio: la sua parola, se non con l'antico entusiasmo, è stata ascoltata con grande interesse ed attenzione dal folto uditorio che, nonostante il tempo di ferie e il caldo appiccicoso di un torrido pomeriggio d'estate, gremiva il Salone dei Convegni del Dopolavoro Ferroviario di Genova Principe.
Segno, questo, di un desiderio ancora vivo di un messaggio di Relazioni Umane malgrado i tempi bui che attraversiamo in cui si fa strada lo scetticismo e il dubbio se ci sia ancora spazio per le parole di Padre Messori.
E le parole di Padre Messori sono giunte puntuali, penetranti e feconde, a confermare la loro attualità, sia perché l'oratore ha saputo cogliere gli umori degli ascoltatori e sgomberare il campo da ogni pessimismo con argomenti validissimi grazie anche alla sua abilità dialettica di cui conosciamo da sempre l'efficacia, sia perché ha saputo con realismo e con rigore scientifico esaminare dati e motivazioni offerti dall'attuale momento che viviamo.
Oggi non è più tempo in cui si decide e si ordina, né quello in cui si decide e si persuade; oggi è tempo di consultazione preventiva prima di decidere perché i comportamenti sono sensibilmente mutati e di cui bisogna prendere atto con coraggio e senza rimpianto.
E' seguito, con accenti di varie tonalità e posizioni diverse, un interessante dibattito.
La conferenza, promossa dall'Ing. Melis e preceduta da una breve introduzione del Dott. Costetti del CIRU, si è rivelata efficacissima, ha riscosso successo.

AURELIO BATTAGLIA

LA BOTTEGA DELL'ARTE

Patrassi a colloquio col nostro redattore. A fianco, Augusto Finocchi (sulla destra), con il direttore de "La Sponda", Corradini, e l'On. Giovagnoli.

A Viterbo le sculture di Finocchi

DI AUGUSTO Finocchi, già ferroviere e apprezzato collaboratore di "Voci", sapevamo finora che era uno scrittore e un affermato sceneggiatore cinematografico, ma non che da due anni, e nel pieno della sua maturità artistica, si dedicasse quasi esclusivamente a una nuova e difficile forma d'espressione: la scultura. E' stato quindi con molto interesse che ci siamo recati a Viterbo, presso la Galleria "Anselmi", per vedere la prima mostra-esposizione delle sue opere, organizzata dal giornale "La sponda" con il patrocinio dell'Amministrazione Provinciale di Viterbo. Tra l'altro, oltre a incuriosirci questo passaggio repentino tra cinema e scultura, ci piaceva vedere se avesse un significato particolare che uno sceneggiatore, che per definizione più che un creatore è un evocatore di immagini, e quindi di espressioni, di significati, fosse passato alla loro realizzazione senza l'intermediazione (che è sempre un trauma) del regista o della macchina da presa.
In realtà, guardando le opere di Finocchi — "scansioni plastiche, sculture di segno" vengono definite in catalogo — si capisce subito che tra il "prima" e il "dopo" non c'è cesura, ma solo un passaggio, forse decisivo, ad un'ulteriore maturazione del mondo (e del modo) espressivo dell'artista. Finocchi, che a lungo si è cimentato con l'arte delle parole (e sulla carta) ha deciso ad un certo punto di esprimersi figurativamente (e nello spazio), e quasi in opposizione alla facilità delle parole ha scelto per farlo materiali tra i più comuni — il ferro e il cemento — ma anche tra i meno docili ad adoperarsi, trasformando la loro difficoltà di utilizzazione — la pesantezza, la rigidità — in una peculiare caratteristica espressiva. E in questo l'artista ha saputo vincere, forse, la scommessa più sottile, traendo dal ferro e dal cemento, sapientemente usati ma non trasformati (questi materiali conservano sempre e anzi sottolineano la loro identità), delle forme leggere e sinuose, dei movimenti aerei e dei momenti di grande forza espressiva, dove l'ironico e il grottesco spesso lasciano il campo all'impegno e alla denuncia civile, dove le ombre (le rafforzature del ferro, i riempimenti del cemento) e le luci (gli spazi vuoti e gli interstizi) si giustappongono e completano perfettamente.
Le sculture di Finocchi privilegiano chiaramente la linea curva e la morbidezza (sembra quasi che la linea retta e l'angolo siano banditi da questo universo figurativo), e tale "vittoria", su materiali che avrebbero invece una naturale vocazione alla rigidità, ricorda stranamente un'altra "sfida", un'altra "vittoria", quella del grande Gaudì, le cui architetture-sculture sono visibili in questi giorni a Firenze.
Ma le sculture di Finocchi rimandano anche a un altro riferimento, e precisamente a certi giochi illusionistici tipici di certo manierismo. A prima vista, infatti, queste opere sembrano avere un approccio più astratto e mediato con la realtà, sia pure nella ricerca costante di una linea, di un gesto o un'espressione, all'interno di un intreccio di linee. Solo a un secondo sguardo, e magari servendosi dei titoli così descrittivi dati alle opere (ecco lo scrittore Finocchi che rispunta fuori) emerge, e con la stessa pregnanza, il senso più profondo, che può essere civile e politico — si pensi alle sculture "Portella delle ginestre" o "Primo Maggio" — oppure di divertente e divertita auto-ironia del motivo figurato: si pensi ai "primi piani" di "Pezzo da novanta", "Homo sapiens", "Autoritratto" ecc. Insomma un astrattismo formale di tendenza, che si fonda però su un rigoroso aggancio alla realtà, su un rigoroso lavoro di sintesi. Una scelta artistica precisa quella di Finocchi, che è anche la testimonianza di una ricca e disponibile personalità umana.

PIERO SPILA

Ad Amelia i quadri di Patrassi

FRANCESCO Patrassi (Segr. Sup. 1ª cl. a.r. del Servizio Personale) ha tenuto in agosto una mostra personale ad Amelia (TR) registrando un successo di critica e di pubblico più che lusinghiero. Molto interesse hanno suscitato soprattutto i suoi acquarelli di soggetto paesistico: suggestivi scorci dell'antica Amelia e visioni della sua campagna.
I quadri di Patrassi rivelano tutta la dolcezza del suo sentire di una intensità incomparabile, tutta la sostanza del suo carattere di una invidiabile pacatezza, tutta la serenità del suo vedere le cose e rigenerarle secondo una non comune facoltà di visione-interpretazione che sa rendere il mondo mite: fatto di ampi spazi in cui ogni furore aberrante dell'oggi può immergersi e sbollire. Delicata e sapiente pittura, la sua, dinanzi alla quale riusciamo a placarci e a trovare quel punto d'incontro con l'artista che è il momento della comprensione dell'opera e dei suoi valori.

SALVATORE ASCENZI

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli Tel. 3750
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 2728
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Rag.ria: Marcella Mancianti Tel. 38883

Ancona

Esodi. Festeggiati da colleghi ed amici, hanno lasciato il servizio i Capi Treno Mario Prologo, Luigi Acciarresi, Enrico Simoni e Giuseppe Baldoni, tutti del DPV di Foligno, il Rev. Sup. Luigi Burattini dell'Ufficio Commerciale, il Segr. Maria Cappuccini dell'Ufficio Ragioneria, l'Assistente Capo Nicola Rapino di Ancona, il Capo Stazione Sup. Celestino Tarantelli ed il 1° Deviatore Carmine D'Orazio, entrambi di Chieti. Ai neo pensionati i migliori auguri di lunga serena quiescenza.

Cicogna express. Fiocco azzurro sulla porta di casa dell'Op. Specializzato Luigi Perozzi della Zona 223 I.S. di San Benedetto del Tronto; la gentile signora Giancarla ha dato alla luce il secondogenito Leonardo. Altra secondogenita, Donatella, per Mario Flaiani, 1° Manovratore di Porto d'Ascoli e la sua gentile signora Maria Girolami, Gestore. La signora Daniela, moglie di Antonio Passalacqua, Capo Zona 172 TE di Rieti, è invece mamma per la prima volta, grazie a Morena. Il neo Ispettore Rag. Iridio Mazzucchelli dell'Ufficio Ragioneria ha invece festeggiato l'arrivo della terzogenita Alessia. A tutti gli auguri più belli.

Binario 10. 110 e lode: con questo identico punteggio si sono laureati tre nuovi Medici, figli di ferrovieri. A Pisa, Valerio Mais, figlio del Segr. Tec. Sup. Geom. Giorgio dell'Ufficio I.E.; a Perugia Emanuela Palmaroli figlia di Franco, titolare della stazione di Foligno ed Adelaide Maria Rita Susta, figlia di Giocondo, dell'Ufficio Dirigenti Centrali della stessa stazione. Ai tre bravi giovani congratulazioni vivissime ed auguri di una brillante carriera.

Lutti. « Voci » esprime le più sentite condoglianze all'Ing. Aristide Loria, Direttore Compartimentale, all'Isp. Pr.le Dott. Vincenzo Seneca dell'Ufficio Commerciale ed al Capo Treno Pietro D'Emidio del DPV di Pescara, colpiti negli affetti più cari per la scomparsa della madre.

Bari

La cicogna ha portato Giuseppe a Vito Simonetti, Ass. di staz. di Gioia del Colle, Anastasia a Franco Perrone, Capo treno del DPV, di Lecce, Angela a Giovanni Quacquarelli, Op. Qual. del Rep. 11/E di Barletta.

Pino ha reso nonno felice Giuseppe Lamanna, Appl. Capo dell'Ufficio Commerciale. Così il nipotino Antonio è giunto per allietare la casa di Giacomo Milillo, Ass. Viagg. del DPV di Bari.

Fiori d'arancio per Maria Grazia Cagia e Aldo Levrieri, Segr. dell'Ufficio Movimento; Nino Saltarelli e Teresa Baldassarre, figlia del 1° Manovratore Dionigi della stazione di Molfetta; Lucia Frisario e Filippo Donvito, Capo Tecnico del Rep. 11/E di Barletta; Nicla Cioce e Pino Quartulli, figlio del Capo Treno Giovanni del DPV di Foggia.

Si sono brillantemente laureati in Medicina e Chirurgia Giovanna Salatino, figlia del Capotreno Pellegrino del DPV di Foggia, in Economia e Commercio con una tesi su marketing ferroviario Michele Trentadue, Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento; con 110 e lode in Pedagogia Celeste Passannanti, figlia del Segr. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Lavori.

Lunga e serena quiescenza a Saverio Delvecchio, Op. Sp. della Zona 43/TT di Bari, Mario Carlucci, Op. Spec. del DL di Taranto e Consigliere « tuttofare » del Dopolavoro ferroviario di quella città; Giuseppe Parisi, C.T. Sup., Emanuele Binetti e Michele Carbonara, Operai Spec., e Michele Introna C. Sq. Manovr., tutti dell'Officina Compartimentale Lavori di Bari; Giuseppe Papale, CPV e Filippo Stefania Ass. Viagg., entrambi del DPV di Foggia.

Sono deceduti Giuseppe Cecca C. Sq. Man.li del DL di Taranto; Vincenzo Miraglia, Macchinista a r. del DL di Taranto; Giovanni Borrelli, Op. d'armamento del 3° Tronco Lavori di Foggia; Angelo Proscia, Appl. Capo dell'Ufficio IE; Filippo Brizzi, Guardiano dell'8° Tronco Lavori di Minervino. Alle loro famiglie le nostre condoglianze, che estendiamo all'Op. Antonio Verroca del Reparto 21/E di S. Severo

per la morte del padre e Domenico Tammone, C.S. Sup. di Potenza Inferiore, per la dipartita della consorte.

Il Dott. Ercole Bruno, Dirigente Generale a r. e già capo Ufficio Personale del Compartimento di Palermo, è stato insignito dell'onorificenza di Commendatore. Al Dr. Bruno le più vive congratulazioni di « Voci ».

Cagliari

Franco Dettori, Capo Treno del Deposito Personale Viaggiante di Sassari, è da pochi mesi il primo arbitro di pugilato sardo a raggiungere il massimo livello internazionale dopo aver superato egregiamente gli esami di giudice dell'EABA (Associazione Europea degli Arbitri di pugilato). Sono solo dodici gli arbitri italiani in possesso dell'ambita abilitazione. Da queste colonne gli rivolgiamo le più calorose congratulazioni!

Le belle notizie: Anna Vaccaro, gentile consorte dell'Isp. Capo Salvatore Polizzi, medico dell'Ufficio Sanitario, si è laureata presso l'Università di Cagliari con il massimo dei voti e con la lode in Pedagogia; Rita Siddi, figlia dell'Operaio Specializzato Efisio della Squadra Rialzo e sorella del Conduttore Anna del D.P.V. di Sassari si è laureata brillantemente in Scienze Biologiche; il bravo giovane Enrico Costantino Colombo, figlio del Capo Stazione Sovrintendente Luigi ha concluso i suoi studi universitari laureandosi col massimo dei voti e con la lode in Medicina e Chirurgia nell'Ateneo di Sassari. Ai neo-dottori le nostre felicitazioni!

Festeggiati e salutati dai Superiori e dai colleghi di lavoro sono andati in pensione moltissimi amici, eccoli: Efisio Aresu, Salvatore Cau, Francesco Cherchi, Guido Cotza, Salvatore D'Angelo, Giovanni Sanna, Vincenzo Scalas, Nicolino Turis, Paolo Deidda, Antonio Delogu, Antonio Derosas, Giancarlo Garzia, Flavio Loddo, Enrico Marica, Battista Marruncruncheddu, Giacomo Murrighili, Agostino Palmas, Giovanni Pischedda, Elio Pitzalis del Movimento, Efisio Podda e Pietro Pompianu del Commerciale, Giuseppe Casula, Tullio Cau, Peppino Farci, Salvatore Marongiu, Fortunato Murgia, Venerino Vacca, Gesuino Zucca, Umberto Zuddas dei Lavori, Giuseppe Angius, Giuseppe Cao, Bruno Cappai, Ercole de Carlo, Francesco e Marco Floris, Giuseppe Lai, Gaetano Macis, Eleuterio Madau, Giuseppe Mameli, Antonio Mattana, Vittorino Monti, Nestore Oggiano, Giovanni Orrù, Luigi Palla, Armando Piras, Beniamino Puddu, Emilio Scanu, Manlio Tinnirello della Trazione, Giuseppe Vinci, Luigi Serra, Savino Manunte, Antonio Concas e Michele Sanna degli Impianti Elettrici. A tutti loro l'augurio sincero e affettuoso di lunga pensione!

Sono nati Alma Maccioni figlia dell'Assistente Capo Ettore; Patrizia Mura figlio del manovale Carmelo; Carla Pinna figlia dell'Assistente Marco; Simona Sessini di Pierangelo; Giuseppe Obinu dell'Assistente Serafino; Alessandro Atzeni del Capo Stazione Rinaldo. Ai neonati e ai genitori i migliori auguri di « Voci ».

I nostri lutti. Sono deceduti il Cav. Efisio Bertoletti, ex Capo Stazione Superiore della Stazione di Cagliari; Gaetano Genovese, Segretario Superiore all'Ufficio Movimento di Palermo, ma nel nostro fino allo scorso anno, e Sebastiano Cidda, Manovratore Capo a Chilivani. Alle famiglie, così duramente colpite, le nostre condoglianze.

Firenze

Hanno coronato il loro sogno d'amore: il Segretario Maria Teresa Giaccherini, dell'Ufficio Personale Compartimentale, con il Sig. Domenico Vozza; il Segretario Giancarlo Sciarelli, pur egli dell'U.P.C., con la Sig.na Alida Martella. Alle felici coppie i nostri auguri.

Sono nati: Emanuele, all'Assistente di Stazione Piero Prosperi di Empoli; Arianna, all'Operaio Qualificato Giuseppe Porta del Posto Manutenzione Corrente di La Spezia; Mattia, al Capo Stazione Nerio Benedetti di Pontassieve; Filippo, all'Assistente Capo di Stazione Carlo Zetti di Firenze Rifredi; Marta, al Macchinista Marco Borghesi del Deposito Locomotive di Firenze; Roberta, al 1° Manovratore Edoardo Razzoli di Aulla; Giacomo, al Capo Treno Giancarlo Morozzi del DPV di Firenze C. Marte; Sandra, all'Operaio Qualificato Paolo Cuoretti, del Reparto 24/E T.E. di Pisa; Silvia, all'Aiuto Macchinista Ennio Cerretti, del Deposito Locomo-

tive di La Spezia; Daniele, al 1° Manovratore Giancarlo Rosati di Chiusi; Valentina, all'Operaio Qualificato Roberto Cianferoni, del Deposito Locomotive di Firenze; Andrea, all'Operaio Qualificato Silvano Agostini della Squadra Rialzo di Firenze S.M.N.

Firenze Un. dist.

Il Dirigente Superiore Tommaso Dr. Lopez ha lasciato l'Ufficio Ragioneria M.T. per assumere la Dirigenza dell'Ufficio Ragioneria Comp.le di Firenze ed è stato sostituito dal Dirigente Superiore Mario Dott. Petronilli, proveniente dalla Sede Centrale del Servizio Ragioneria.

Il 1° Dirigente Giorgio Dr. Perego ha lasciato la dirigenza della Divisione Contabilità Prodotti per ricoprire, a Roma, il posto di Consigliere Ministeriale esistente presso il Servizio Ragioneria, ed è stato sostituito dal Dott. Enzo Lenzi che ha lasciato perciò la dirigenza dell'Ufficio Ragioneria Comp.le di Bologna. Ai vecchi ed ai nuovi funzionari desideriamo far giungere il più cordiale saluto e l'augurio di buon lavoro.

Commiato. Ha lasciato il servizio perché collocato a riposo il Segr. Sup. Giorgio Bonini della Divisione Contabilità Prodotti.

Auguri di serena quiescenza.

Matrimonio. Tanti cari auguri da tutti i colleghi ed amici ai Segretari Giovanni Vettori e Loredana Lantieri, dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli che recentemente si sono uniti in matrimonio.

Fiocco azzurro. Tantissimi auguri da tutti gli amici e colleghi al Segr. Sup. Elvio Verdi, della Divisione Contabilità Prodotti, che è diventato « nonno » di un bellissimo maschietto di nome Tommaso.

E' nato un fratellino di nome Alessandro alla piccola Silvia, dell'Ass. Viagg. Piero Angioli, della Divisione Contabilità Prodotti. Ai genitori ed ai fratellini, i più cari auguri di « Voci ».

Genova

Riunione di commiato al D.C.O. di Genova Rivarolo dove il personale compatto ha porto il suo affettuoso saluto al Titolare, Capo Stazione Sovrintendente Cav. Franco Carlotta, che ha lasciato l'Azienda il 1° luglio scorso col nutrito gruppo del penultimo scaglione degli ex combattenti. A salutare Carlotta, nel Salone del vicino Dopolavoro, c'era, accanto a tantissimi amici del festeggiato, l'ing. Antonio Piciocchi, Direttore del Servizio Movimento solo per pochi giorni ancora, accompagnato dal Capo dell'Ufficio Movimento ing. Gallo.

All'amico Carlotta, nostro attento lettore e propagandista, auguriamo una lunga e serena quiescenza.

Il Capo Stazione Sovrintendente Franco Damaso subentra al collega Carlotta nella dirigenza dell'importante impianto del D.C.O.; al pari qualifica Giuseppe Gori è stata assegnata la titolarità di Chiavari e a Franco Bottaro, che contemporaneamente è diventato nonno per la nascita del nipotino Luca, quella della Stazione di Ronco. Ai tre nuovi capi impianto auguri di buon lavoro.

Cambio di guardia alla Stazione di Busalla: il Capo Stazione Sovrintendente Santino Canonero ha dato le consegne, per collocamento a riposo, al collega Rocco Sofio. Porgiamo un affettuoso saluto all'amico Canonero che se ne va, auguri di buon lavoro al suo successore.

Sono stati collocati a riposo i Capi Sovrintendenti Sebastiano Doglio della Scalo di Terralba e Armano Armani di Genova Nervi nonché il Capo Stazione Superiore Franco Cenzuales. Auguri di lunga serena quiescenza.

Franco e Silvana Romano, sorelle gemelle, figlie del Capo Gestione Alfonso della Stazione di Genova Brignole, si sono unite in matrimonio rispettivamente con Luciano Musso ed Elio Pruzzo, quest'ultimo geometra dell'Ufficio Lavori. Alle due coppie auguri di lunga felicità.

La cicogna ha portato Federica in casa dell'Operaio TT di Genova Voltri Felice Vernazza, Fabio in quella dell'Operaio qualificato Antonio di Cristo di Ovada. Ai genitori e ai bambini i più fervidi auguri.

Si sono laureati Roberto Gaggero, figlio del Capo Deposito Superiore Giuseppe, in Ingegneria Elettronica (punteggio 108); Marco Lanati, figlio del Macchinista a riposo Dante, in Giurisprudenza (punteggio 110); Concetta Micalizzi, figlia del Segretario Tecnico Sup. 1ª cl. a riposo Antonino, in Medicina e Chirurgia (punteggio 110 e lode), seguendo a breve distanza di tempo e con pari passione le orme del fratello Ezio, che già fa parte dell'equipe di cardiochirurgia dell'Ospedale «Gaslini ». Ai neo-dottori le nostre felicitazioni e auguri di luminoso avvenire.

E' mancato immaturamente all'affetto dei suoi cari il Capo Tecnico Silvestro Pibiri della Squadra Ponti dell'Officina Lavori di Genova Sampierdarena. Alla Vedova Signora Elisa e alla figlioletta Francesca i sensi del nostro profondo cordoglio. Sentite condoglianze anche al collega a riposo Roberto Falcone per la morte della moglie.

Milano

Al Deposito Locomotive di Milano Centrale sono stati simpaticamente salutati i seguenti dipendenti collocati a riposo: Achille Rovellaschi, Americo Liberatore, Ugo Ceriali, Lino Grossi, Giuseppe Magni, Luciano Marotti, Santino Moroni, Carlo Cagnes, Andrea Sottocornola, Giovanni Signorelli, Alessandro Comi, Carlo Cerri, Alessandro Perego, Lino Galliani, Enrico Longoni, Ernesto Furlan, Giuseppe Levati, Maria Ceribelli, Aldo Brivio, Emilio Vitali, Italo Maioli, Francesco Migliavacca, Giovanni Panigatti, Giancarlo Malfatti, Francesco Manfredo, Amedeo Possi, Adriano Galimberti, Pierino Airaghi, Romeo Porro, Enrico Guarnaschelli, Virgilio Cochis, Antonio Barberis, Giuseppe Conti, Gregorio Corrado, Francesco Ceruti, Edoardo Muzza, Enrico Maggioni, Emilio Pessina, Giuseppe Broggi, Giulio Besana, Pirino Rodolfi, Dionigi Castelli, Rodolfo Di Bernardo, Mauro Gorgoglione, Antonio Schieppati, Nunzio Viggiano, Guido Stucchi, Giovanni Donati, Roberto Frigerio, Giovanni Alberti. A tutti l'augurio di una felice pensione. Auguri anche all'Applicato Capo Luca Roberto (U.P.C.), al Comm. Luigi Veneroni (Ufficio Lavori) e al Capotecnico Sovr. Giovanni D'Incecco (38 anni di servizio) che recentemente hanno lasciato l'Azienda.

Marcia nuziale. Felicitazioni al Geom. Filippo Maria Picone, dell'Ufficio Lavori e per la gentile signorina Maria Antonietta Bracco.

Cicogna express. Andrea, al C.S. Alvaro Mele e Roberta, al Manovale Raffaele Bruno, entrambi della stazione di Carimate. Giovanni, al Manovale Sp. Andrea De Falco, del Reparto 21 - E TE di Treviglio. Ai genitori le più vive felicitazioni.

Lutti. Sentite condoglianze ai familiari di Nicola Ponte e Giuseppe Beretta, nonché di Luigi Bonfanti, Nicola De Antonellis, Francesco Ranghini e Mario Saini, questi ultimi scomparsi a breve distanza dal collocamento a riposo.

Napoli

Nozze. Hanno coronato il loro sogno d'amore: la sig.na Giovanna Rita Barrea ed il Capo Gestione Salvatore La Barbiera, dell'Ufficio Informazioni di Napoli C.le; la sig.na Brigida Coppola ed il Man. Sabato Marchetta, della Zona 25.1 T.E. di Salerno; la sig.na Anna Cozzolino, figlia del C. Staz. Sovr. a.r. Salvatore, ed il Sig. Umberto Ospite, figlio dell'Op. Sp. Ciro, dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna; la prof.ssa Carmelina Bilancia, figlia del C. Dep. Sovr. del D.P.V. di Salerno Luigi e l'ing. Francesco Cerraro; la prof.ssa Ada Sparavigna, figlia del C.S. Sovr. Luigi, Capo Rep. Mov. Linea di Napoli, e l'ing. Pasquale Sanniola; l'avv. Giuseppe Avolio, figlio dell'Appl. C. Antonio dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna, e la dott.ssa Anna Maria Lucci.

Alle coppie felici i nostri più cordiali auguri.

Nascite. Giuseppe, Giuliano e Valeria sono nati rispettivamente in casa dell'Ass. Viagg. Pietro Abbondanza, del Cond. Francesco Pisciotta e del Cond. Nicola Concilio, del Dep. Pers. Viagg. di Salerno; Luigi è nato in casa dell'Op. dell'Arm.to Giuseppe Ciccarelli, del 5° Tr. Lav. di Napoli C.le; Valeria è nata in casa del Capo Treno del D.P.V. di Avellino Aniello Lippolis. Felicitazioni vivissime.

Commiati. Dopo oltre 38 anni di servizio, è stato collocato a riposo il Segr. Sup. 1ª Cl. dell'Uff. Rag. cav. Raffaele Orefice, al quale i colleghi e gli amici hanno offerto un bellissimo donoricordo nel corso di una simpatica festa di commiato. Pure calorosamente festeggiato da superiori, amici e colleghi è stato l'Appl. Capo ff. Capo Tecnico Nicola Trebisacce, dell'Autorimessa Comp.le, il quale è stato esonerato dopo ben 40 anni di servizio. Sono stati anche collocati a riposo: i Cond. Carmine Adiletta, Carmelo Sacco, Arturo Di Palma, il Capo Treno Giuseppe Volpe ed il Commesso Ludovico Dentoni Litta, del Dep. Pers. Viaggiante di Salerno; l'Op. Spec. della Sq. Rialzo di Napoli C.le Pietro Cozzolino; i Manovali Spec.ti del Dep. Loc. di Napoli Sm.to Giuseppe Aprea e Gerardo Spadafora; l'Appl. dell'Uff. Coll. Pasquale Autiero; l'Appl. Capo dell'Uff. Mov. Giuseppe Rea; il 1° Dev. della Staz. di Caserta Vincenzo Viglione; l'Op. Spec.to del Dep. Loc. di Salerno Raffaele De Maio ed il Commesso Capo Domenico Silvestro, dell'Ufficio Lavori.

A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: Mario Rossini, Guardiano del 19° Tronco Lav. di Larino e Giuseppe Di Brino, Op. dell'Arm.to del 16° Tronco Lav. di Morcone; il Tecnico I.E. Vincenzo Santaniello, della Officina I.E. di Torre C.le ed il Commesso Coppola Armando, dell'Ufficio Lavori. Alle famiglie le nostre sentite condoglianze.

Palermo

Primo Piano. Il 26 luglio si è conclusa, con la tradizionale cerimonia, la Colonia montana di Ficuzza.

Anche quest'anno la nostra Colonia ha avuto numerosi ospiti fra i quali un folto gruppo di bambini figli di colleghi del Compartimento di Cagliari.

La cerimonia ha avuto un programma alquanto nutrito: incontro finale del torneo di calcio, con premiazione della squadra vincente, spettacolo di prosa e di danza classica.

Ha assistito alla cerimonia

il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, il quale ha pubblicamente manifestato il suo compiacimento per la preparazione dei piccoli artisti ed ha espresso il suo apprezzamento per la fattiva attività svolta dalla Direttrice della Colonia, Sig.na Maria Pia Giannoccari.

Fiori d'arancio per i colleghi Salvatore Giambruno, della squadra Rialzo di Palermo, che ha contratto matrimonio con la gentile signorina Maria Antonietta Canfora; per Gaetano Aglieri, del Deposito Locomotive di Palermo, che ha coronato il suo sogno d'amore unendosi in matrimonio con la gentile signorina Giovanna Puglisi, figlia del Macchinista Vincenzo del Deposito Locomotive di Palermo.

Lauree. Si sono laureati: in Giurisprudenza, Maurizio Vizzini, Segretario presso l'Ufficio Lavori Compartimentale; in Giurisprudenza, Vincenza Vega, figlia del Capo Stazione Sovrintendente Salvatore, Capo Ufficio D.C. di Palermo; in Medicina e Chirurgia, Lorenzo La Malfa, figlio del Segretario Giuseppe, dell'Officina G.R. di Messina; Corrado Raspone, figlio dell'Applicato Capo Salvatore, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale.

Ai neo-dottori formuliamo vivissimi auguri di un brillante avvenire.

Cicogna express per Giovanna Cusenza del Segretario Mario, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale; per Maria Rita Li Gotti, dell'Operaio Qualificato Salvatore, dell'Officina Idrotermica di Palermo, e nipote del Capo Gestione Sovrintendente Cav. Salvatore Moscato, Dirigente la Segreteria della Stazione di Palermo Centrale; per Daniela Bonsignore, dell'Aiuto Macchinista Gregorio, del Deposito Locomotive di Palermo; e, infine, per Manuela, nipote del Cav. Francesco Crapanzano, Titolare della stazione di Palermo Centrale.

Al Segretario Sup. Vincenzo Pranio e al Macchinista Salvatore Bertolino è stato recentemente conferito il titolo di Cavaliere al merito della Repubblica. Le più vive congratulazioni di «Voci».

I nostri lutti. E' deceduto dopo breve malattia il papà del Segretario rag. Filippo Piro, dell'Ufficio Personale Compartimentale.

Nella tanto dolorosa circostanza i colleghi dell'U.P.C. formulano, per nostro tramite, sentite condoglianze al caro Filippo.

Condoglianze anche ai familiari del Segretario Superiore Gaetano Genovese, dell'Ufficio Movimento Compartimentale, immaturamente scomparso dopo brevissima malattia.

Reggio Cal.

Lutti. E' improvvisamente mancato il collega Vincenzo Brancaccio, Segretario presso l'UPC. Morire a 42 anni è atroce. Lo ricordiamo con grande dolore: è il dolce sorriso di un amico che non c'è più...

Il collega Domenico Cogliandro, Segretario Superiore presso l'U.P.C. ha perduto in pochi giorni il padre Giovanni ed il suocero Filippo Latella, ex ferroviere. Sentite condoglianze.

Si è spenta la signora Vittoria Puntillo in Quartucci, suocera del dottor Napoleone Pezzano, Segretario Superiore e capo della Segreteria Particolare del sig. Direttore. E' deceduta la signora Mariangela Musolino, madre del Segretario dell'Ufficio Movimento Pietro Romeo. Sentite condoglianze.

Marcia nuziale. La gentile signorina Anna Rosa, figliola del collega Francesco Sconza Testa dell'UPC, si è unita in matrimonio con il giovane Bruno Iriti. Ad essi gli auguri di « Voci ».

Si è sposato il collega Antonio De Bonis del Deposito Locomotive di Cosenza con Anna Maria Colonna. La cerimonia si è svolta a Torano Scalo. Auguri.

Cicogna express. Simona, figliola del collega Mimmo Carone (Revisore superiore Ufficio Movimento) non è più sola. La mamma Nuccia ha dato alla luce Fabiana.

Auguri al collega Pietro Tebala, Segretario Superiore dell'UPC davvero tanto felice: dalla moglie Teodora Talé ha avuto in regalo una bella bimba alla quale è stato imposto il nome di Carmela.

L'amico Giuseppe Cambera, Guardiano a Cariati, è diventato papà. Nei giorni scorsi, infatti, la moglie Irene Luigia Nappa ha dato alla luce Gianfilippo. Auguri.

Laurea. Filippo Foti, figlio del Primo Deviatore di Villa San Giovanni Domenico, ha conseguito presso l'Università di Messina la laurea in Scienze Politiche, riportando il massimo dei voti: 110 e lode.

Ed anche con 110 e lode si è laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Pisa il giovane Pasqualino Palermo, figlio di Francesco, Tecnico IE presso la zona di Crotone.

Anche Concetta Maio (figliola dell'Applicato IE Andrea Maio) ha conseguito a Messina con brillante votazione la laurea in Pedagogia.

Ai neo dottori ed ai loro genitori gli auguri di «Voci».

Roma Impianti

Fiori d'arancio per il Capo Stazione Alessandro De Angelis e la gentile signorina Antonietta, che hanno suggellato con un « Sì » il proprio matrimonio.

Si sono detti « Sì » anche il Manovale Alessandro Tanzilli e la gentile signorina Gisele Giglio, che hanno coronato il loro sogno d'amore.

Alle due neo-coppie i migliori auguri del personale della Stazione di Roma Trastevere.

Cicogna express. Giorni lieti per il Capo Staz. Sup. Giuseppe Bianchini per la nascita della quarta nipotina, per l'Ausiliario di Staz. Olivieri Vignola che è diventato nonno per la prima volta e per l'Assistente di Staz. Massimo Cencetti divenuto papà per la seconda volta.

E' nato anche Christian, primo figlio di Gaetano Brando, Aiuto Macch. al Deposito Loc. di Roma S. Lorenzo, e di Carmelina Lerro. Auguri vivissimi.

Binario X. Si è brillantemente laureata presso l'Università degli Studi di Roma in Scienze Biologiche la signorina Stefania Pepponi, figlia del Capo Tecnico Sovr.te Renato Pepponi del 4° Ufficio Speciale Costruzioni della Direttissima Roma-Firenze.

Alla neo-dottoressa le felicitazioni di « Voci ».

E' improvvisamente venuto a mancare ai suoi cari il Segr. Sup. di 1ª cl., Antonio Pàstina, da pochi anni in quiescenza.

Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

Roma Servizi

AFFARI GENERALI

Laurea. Fiorella Sulli - Segretaria - si è laureata in Giurisprudenza con 110 e lode discutendo la tesi in diritto amministrativo « Proposte di ristrutturazione dell'Azienda Autonoma delle F.S. »; relatore il Prof. Tedeschini Federico dell'Università di Roma. Congratulazioni vivissime.

COMMERCIALE

Lauree. Presso l'Università di Messina si è laureato in Matematica il collega Giulio Cafarelli, Rev. Sup.re presso l'Uff. C.le Esercizio.

Al nostro amico Cafarelli le più vive felicitazioni ed i più cordiali auguri.

La Sig.na Diana Meucci, Segretario presso l'Uff. C.le Esercizio, ha brillantemente conseguito presso l'Ateneo romano la laurea in Economia e Commercio.

Alla neo-dottoressa, i nostri più vivi rallegramenti ed auguri.

ISTITUTO SPERIMENTALE

Fiori d'arancio. L'Ing. Pierluigi De Marinis, giovane Ispettore, si è unito in matrimonio con la gentile Signorina Giovanna Albanese.

A novelli sposi i più sinceri auguri d'ogni felicità.

MOVIMENTO

Commiato. Per raggiunti limiti d'età è andato in quiescenza l'ing. Antonio Piciocchi, Direttore del Servizio Movimento dal 1973. La sua profonda conoscenza dei problemi ferroviari, la sua squisita sensibilità, il suo comportamento gentile e sempre premuroso, la comprensione che aveva dei problemi umani di tutto il personale gli hanno meritato grande stima e simpatia, nonché un profondo affetto da parte di chi ha avuto bisogno di lui.

L'ing. Piciocchi è stato salutato cordialmente e ringraziato per la fattiva opera prestata per la nostra Azienda, in tre distinte cerimonie: nella prima dai funzionari del Servizio Movimento; nella seconda dai dipendenti degli Uffici centrali ed infine nella terza dai colleghi nella seduta del Comitato Tecnico Amministrativo del 26 luglio. Non sono mancate manifestazioni di stima e testimonianze di attaccamento dei più lontani impianti. All'Ing. Piciocchi, che tra l'altro ha collaborato più volte con il nostro giornale, i migliori auguri di « Voci ».

In sostituzione dell'ing. Piciocchi ha assunto le funzioni di Direttore del Servizio Movimento il Dirigente Generale Ing. Mario Di Falco, Ispettore Generale Capo dello stesso Servizio. Il posto di quest'ultimo è stato affidato all'Ing. Corrado Midolo, proveniente dalla Dirigenza dell'Ufficio Movimento Compartimentale di Torino. Auguri di buon lavoro.

Pubblicazioni. Di recente è stato pubblicato il romanzo « Il labirinto degli specchi » di Francesco Marino, studente in Fisica, figlio del Rev. Sup. di 1ª cl. Alberto di questo Servizio. Il giovane ha affrontato con perizia uno dei problemi più scottanti della nostra società: l'educazione dei ragazzi. Auguri per un'ottima affermazione nel campo letterario.

RAGIONERIA

Un affettuoso arrivederci al Dr. Mario Petronilli che è tornato nella sua Firenze per assumere la dirigenza dell'Ufficio Ragioneria M.T. ed un cordiale benvenuto al Dr. Giorgio Perego che lo ha sostituito presso la Sede Centrale. Ad entrambi i migliori auguri di « buon lavoro » nei nuovi impegnativi incarichi.

Cristina è venuta ad allietare la casa dell'Isp. P.le Rescigno dr. Sebastiano. Alla neonata ed ai suoi genitori i nostri più affettuosi auguri.

Un augurio di buon lavoro all'Ispettore Emanuela Camilloni che, in data 2-7-1979, ha assunto la dirigenza della Sezione 1ª dell'U.R.D.G.

Torino

Cambio della guardia al comando del Battaglione Genio Ferrovieri, che ha in esercizio la linea Chivasso-Aosta: al Ten. Col. Angelo Consonno, trasferito ai Comandi della Regione, è subentrato il Ten. Col. Federico Autunno, al quale rivolgiamo il più cordiale « benvenuto » fra la famiglia ferroviaria piemontese e valdostana; ad entrambi, poi porgiamo i più sinceri auguri di « buon lavoro » nei loro rispettivi nuovi incarichi.

Esodi. Un altro folto gruppo di colleghi ha lasciato ultimamente il servizio: il Dir. Gen. Ing. Edoardo Oliva, già Direttore del Compartimento, il Segr. Sup. Tecn. 1ª cl. Geom. Giovanni Momo, Capo dell'11° Rep. Lav. di Pinerolo, il CD Sovr. Cav. Edoardo Brunetta, Titolare del DL di Torino Smist., il C. S. Sovr. Domenico Benzi, Titolare di Airasca, l'Appl. C. Giorgio Ascheri del Controllo Merci; dall'Uff. Rag. i Segr. Sup. Milena Bravo, Aldo Dabbene e Michele Tessa; da Alessandria C.le i C.S. Sup. Ezio Dattrino, Giuseppe Gallinotti del C.R.V. e Giovanni Leva nonché il Man.le Ferruccio Montin; dal DPV di Cuneo i C. Tr. Bartolomeo Gastaldi, Andrea Marabotto ed il Cond. Domenico Martini; dall'OGR il CT Sovr. Francesco Lecca, il CT Sup. Oreste Rapetti, l'Appl. C. Antonio Di Fabio, gli Op. Sp. Franco Bazzo, Federico Bollente, Sergio Calliero, Aldo Careggio, Gabriele Caviasso, Ubaldo Coppola, Silvio Gattazzo, Walter Giordano, Francesco Mancini, Giulio Martini, Luigi Guaschino, Bruno Marchisio, Franco Miglia, Luigi Quaranta, Tommaso Sandrone, Giovanni Tarantino, Liliano Venuti, Rinaldo Vercellino, l'Op. Q. Elio Giordano, i Csq. M. Salvatore Anrico, Francesco Bechis, i Man. Sp. Lorenzo Castagno, Carlo Ferrato e Mario Silvestri. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Vivissime felicitazioni ai neo Cavalieri: ex Segr. Sup. 1ª cl. Rag. Giuseppe Mossino, già Capo dell'11° Rep. Rag.; Segr. Sup. 1ª cl. Rag. Andrea Morena, Capo Magazz. Approvv. di Torino Smist.; CD Sovr. Francesco Nascimbene, Capo del DL di Cuneo, e Segr. Tecn. Sup. Marco Belli, Capo 4° Rep. Amm. dello stesso DL; Segr. Sup. 1ª cl. Rag. Mario Vitti e Segr. Sup. Antonio Perrone, rispettivamente Capi dei Rep. 32 e 42/A del Controllo Merci.

Binario dieci per due lauree conseguite ultimamente presso l'Università di Torino: in Giurisprudenza dal Segr. Vincenzo Tuscano, dell'Uff. Mov., ed in Scienze Naturali, con 110/110 e lode, dalla giovane Fabrizia Farina, figlia del Segr. Sup. Tecn. a riposo Francesco, già dell'Uff. Lavori. Congratulazioni.

Marcia nuziale. Il Segr. Rag. Gabriella Cantamessa, del 12° Rep. Rag., con il Rag. Silvio Delfino, Appl. dell'Uff. Mov.; l'Appl. Enrica Fiore, dell'Uff. Sanitario, con il Dr. Sergio Del Bo, medico di Reparto FS a Bussoleno e figlio del Tecn. I.E. a riposo Ettore; l'Op. arm. Riccardo Torsello, del 47° Tr. Lav. di Savigliano, con Francesca Santoro; al DPV di Cuneo il C. Tr. Bruno Mazzucco con Giuseppina Chiapella ed il Cond. Lorenzo Pellegrino con Carla Selvatico. Tanti auguri.

Cicogna express. Davide al Segr. Rag. Zina Condemi, del 21° Rep. Rag.; Camilla al CG Cristoforo Quarati di Alessandria C.le; all'Uff. Collaudi Fausto al Segr. Luigi Zai ed Elena all'Aus. St. Santo Messina; al DL di Cuneo Antonio all'AM Raffaele Sorrentino, Elisa al Macch. Giuseppe Oberto, Simona al Man.le Michele Di Franco e le gemelle Ilaria ed Elena al Macch. Luigi Giordano; all'OGR Marco Luigi all'Op. Sp. Antonio Maura, Alessandro all'Op. Q. Secondino Mazza, Paolo all'Op. Q. Pasquale Pasqualicchio, Maria al Manovr. Demetrio Monorchio e M. Rosaria al Man. Sp. Giuseppe Nave. Salvatore all'Op. d'Arm. Raimondo Spataro. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. Per infortunio sul lavoro è deceduto a Chiomonte il C. Tr. Luciano Pognant del DPV di Bussoleno; alla vedova ed alla figlia cinquenne i sensi del nostro più profondo cordoglio.

E' improvvisamente mancato, a soli cinquantadue anni di età, il CG Sovr. Gino Amerio, Titolare del Centro Tassazione e Contabilità dello Scalo Valdocco di Torino Dora; alla Famiglia le più vive condoglianze, che estendiamo ad altri colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la Sig.ra Giuseppina Marcotto, madre del Verific. Luciano Pulito di Torino PN; il Sig. Francesco Faccoli, padre del Tecn. IE Elio del Rep. 13/E di Torino P. Susa; all'Uff. Rag. la Sig.ra Elda Giatti, madre del Segr. Geom. Giovanni Ruggeri, e la Sig.ra Rosaria Auciello, madre del Manovr. Rocco Veneziano; al DPV di Cuneo i padri del C. Tr. Guido Riba e dell'Ass. Viagg. Franco Mellano nonché la madre del Cond. Aurelio Macario; all'OGR i padri dell'Ap. Sp. Annibale Amelotti e dell'Op. q. Matteo Petrone; ad Alessandria C.le i padri del 1° Manovr. Adriano Varotto e dell'Assist. C. Vittorio Zunino nonché il fratello Danilo dell'Aus. St. Gino Verza.

Trieste

A Monfalcone, nella suggestiva Chiesa di « S. Ambrogio », presente una folta schiera di parenti e di amici, hanno coronato il loro sogno d'amore l'Assistente Sociale del nostro Compartimento sign.na Bruna Zia ed il signor Lucio Zorzin.

Marcia nuziale per il Segretario dell'Ufficio Lavori Mirella Giovanetti che si è unita in matrimonio con il sig. Gino Molinari a Frascati nella Chiesetta di « S. Francesco ». Confetti e fiori d'arancio per il Capo Treno del D.P.V. di Cervignano Daniela Catto ed il signor Giorgio Bacchiega, unitisi in matrimonio nell'Abazia di Sesto al Reghena. A Reggio Calabria, il guardiano Antonino Amaddeo, del 6° Tronco Linea di Portogruaro, si è sposato con la gentile signorina Rosalia Gonzales.

Ai cari colleghi e alle loro gentili signore giungano auguri di felicità da parte degli amici e di « Voci ».

L'Applicato del locale U.P.C. Mara Dal Mas ha regalato al Segretario Patrizio De Santis, dell'Ufficio Personale Comp.le di Ancona, un bel maschietto al quale è stato imposto il nome di Alessandro.

La cicogna ha lasciato in casa del Segretario dell'Ufficio Ragioneria rag. Nives De Feo e dell'Applicato dell'Ufficio Sanitario Sergio Mirabile una bambina che i felici genitori hanno chiamata Paola.

Fiocco rosa sulla porta di casa dei Guardiani Anna Maria Sanna e Salvatore Iatì, del 6° Tronco Linea di Portogruaro, per la nascita di Giovanna.

Ai neonati e ai genitori giungano auguri di ogni bene da parte degli amici e di « Voci ».

In un tragico incidente automobilistico verificatosi alle porte di Gemona del Friuli ha perso la vita l'Applicato Franco Forabosco, da tempo in servizio presso la stazione di Tarvisio C.le. Ai parenti del caro collega giungano le sincere condoglianze degli amici e dei superiori.

Hanno lasciato di recente il servizio ferroviario i Segret. Sup.ri di 1ª cl. Bianca Giordano, Capo del Reparto Avanzamenti dell'U.P.C., e Fulvio Massaini, Capo Reparto Colonie e Mensa dell'U.P.C., l'Applicato Capo Sergio Busetto dell'U.P.C., il Capo Person. Viagg. Sovrint. Antonino Fuccaro, Capo Reparto Personale Treni, il Segret. Sup. cav. Umberto Bevilacqua, Capo Reparto Contratti dell'Ufficio Movimento, il Capo Staz. Sup. Olinto Sussigan, addetto al Circolo Ripartizioni Veicoli, i Commessi Capo dell'Ufficio Movimento Dino Baiocco e Antonio Fabris, i Segretari Sup.ri dell'Ufficio Ragioneria Dante Polli, Mafalda Fantin in De Iacovo e Alma Bruni, il Segret. Tecn. Sup. dell'Ufficio Lavori geom. Fernando Sabbati, il Commesso Renato Bressan dell'Ufficio Lavori, l'Oper. Spec. armam. Benito Del Piccolo del 6° Tronco Linea di Portogruaro, l'Applic. Tecn. Capo Francesco Maurenzi della Zona I.E. 13.3 di Gorizia e l'Applicato R.S.E. Corrado Simcic del Reparto I.E. 13E di Gorizia.

Ai cari amici giungano gli auguri di una lunga e serena quiescenza da parte dei colleghi e dei superiori.

Venezia

Sono molti i colleghi che hanno lasciato l'Azienda nello scorso mese di luglio; a tutti auguriamo una lunga e serena quiescenza.

Un saluto particolarmente affettuoso rivolgiamo al Segr. Sup. Renzo Ruggeri del locale UPC — dal 1971 valido collaboratore di « Voci » per il settore abbonamenti — che è andato in pensione dopo 37 anni dedicati con impegno all'Azienda. In questa occasione vogliamo segnalare l'altruismo del nostro collega, il quale è stato recentemente premiato con il distintivo d'oro per oltre 75 donazioni di sangue.

La signora Laura Troiani, Appl. Capo presso il locale Ufficio Mat. e Traz., vedova del Segr. Aldo Rossini deceduto nel '63, è giustamente orgogliosa dei brillanti risultati conseguiti negli studi dal figlio Marco, il quale ha superato l'esame di maturità classica con 60/60. Ci congratuliamo per tale votazione che costituisce, di per sé, la premessa di analoghi successi futuri.

Due colleghi si sono recentemente laureati: il Segr. Tecnico dell'Ufficio Lavori Giorgio Cecchinato si è laureato in Architettura presso l'Ateneo veneziano, mentre l'Appl. Tecnico Mariano Regazzo, pure dell'Ufficio Lavori, ha recentemente discusso la tesi di Ingegneria elettronica presso l'Università di Padova. Ai due neodottori congratulazioni e auguri di una brillante carriera.

Nascite. L'Ass. Capo di Staz. Maria Rosa Vidotto, in servizio presso il locale Ufficio Sanitario, ha avuto una bellissima bambina, Lisa. Il Disegnatore geom. Vincenzo Palatini dell'Uff. Lavori è diventato papà del piccolo Andrea. Anche il Deviat. Luigi Gastaldin di S. Stino di Livenza è papà: proprio in questi giorni gli è nato il figlio Massimo. Ci è poi giunta notizia della nascita di Riccardo, figlio dell'Op. Qual. IE Roberto Annoè della zona 43.2 di Mestre, Silvia, figlia dell'Op. Qual. IE Pietro Botter della zona 14.4 di Castelfranco, Federico, figlio dell'Op. Qual. IE Virginio Ballarin della zona 43.2 di Mestre. A tutti i neonati e alle loro famiglie i più affettuosi auguri di "Voci".

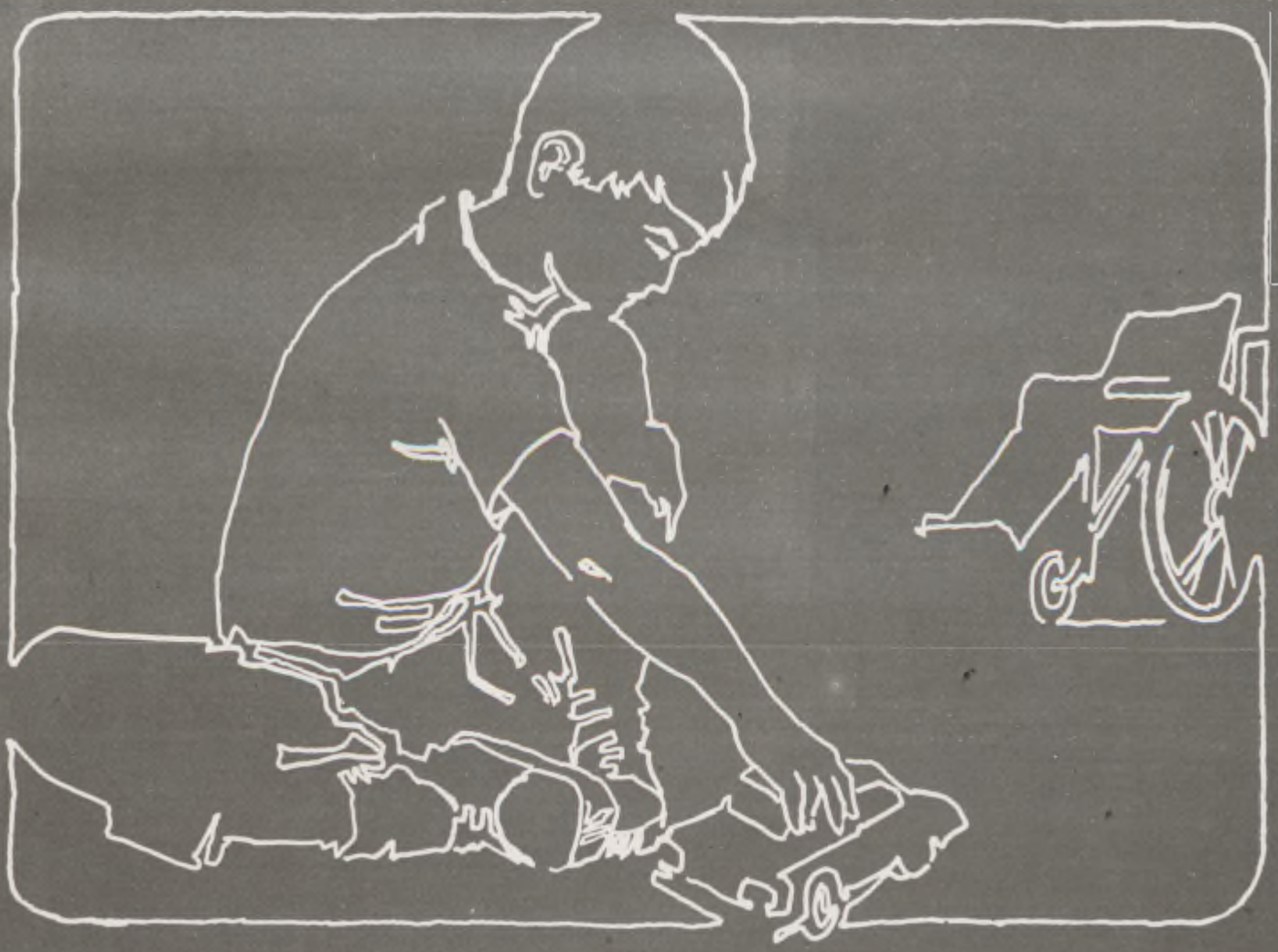
E' prematuramente scomparso il Tecnico IE Emilio Bigozzi della zona 43.2. E' mancato recentemente anche il Tecnico IE in pensione Giorgio Chiozza, padre del Segr. dell'Uff. Lavori Michela Chiozza Buratti. Alle famiglie, in questo momento tanto doloroso, esprimiamo le più sentite condoglianze.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

NE' IO SOLO, NE' TU
NE' CENTO, NE' MILLE...

...ma tutti insieme, con il minimo sacrificio possiamo dare un concreto aiuto ai nostri compagni di lavoro che hanno un congiunto handicappato.

Su «Voci della Rotaia», sul tuo giornale sindacale e presso la segreteria del tuo Impianto troverai la scheda per esprimere la tua solidarietà con un contributo di 150 lire al mese.



la tua adesione per l'impegno di tutti

A CURA DELL'UFFICIO RELAZIONI AZIENDALI
DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI FS
E DELLA BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXII - N. 10 - OTTOBRE 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

A Milano una mostra su

il mondo delle stazioni

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantággioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

studio savina

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 10 - Ottobre 1979

in questo numero

4 **Da Cuneo al mare e in Francia**
La cronaca dell'inaugurazione della Cuneo-Nizza-Ventimiglia. Una vera festa di popolo ha salutato lo storico evento.

8 **Il mondo delle stazioni**
Aperta a Milano una grande rassegna dedicata alla stazione. Una serie di articoli sugli aspetti e le caratteristiche di questo insostituibile elemento del sistema ferroviario.

13 **Quando il treno ritarda**
A conclusione della nostra inchiesta sul grave problema dei ritardi pubblichiamo alcune lettere di colleghi che sono spontaneamente intervenuti sull'argomento.

14 **I minorati e il trasporto**
Nel quadro delle iniziative a favore degli handicappati un articolo su un nuovo impegno dell'Azienda: l'eliminazione delle «barriere architettoniche» in ferrovia.

16 **La collaborazione fra strada e rotaia**
Si conclude, con la quinta puntata, la nostra piccola storia del trasporto merci.

28 **Freud e la psicoanalisi**
In occasione del quarantesimo anniversario della morte del grande medico viennese, una serie di articoli su una scienza di cui molto si parla ma la cui vera natura quasi sempre sfugge al grande pubblico.

Flash 17 / **Dicono di noi** 18 / **Le Rubriche** 19 / **Minialmanacco** 27 / **D.L.F.** 32 / **Amici in pensione** 34 / **E' bene saperlo** 35 / **Tuttarete: avvenimenti** 36 / **Tuttarete: piccola cronaca** 39

IN COPERTINA: in alto, il quadro di Dominique Appia scelto come simbolo della mostra, tra le stazioni di Napoli Centrale e Acquabona. In basso la stazione di Milano Centrale.

Associato all'USPI: Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

Chi arriva ultimo dorme meglio

Spett. Redazione,
sono un ex-ferroviere, tuttora abbonato a "Voci", e tutti gli anni, durante la stagione estiva, trascorro un breve periodo di vacanza al sole e al mare della mia città natale, Reggio Calabria. Ovviamente, al fine di avere la certezza di poter usufruire della comodità delle cuccette per me e per i miei familiari, due mesi prima della data d'inizio del viaggio, faccio la regolare prenotazione.
Purtroppo questa attenta programmazione da parte mia, mi porta però ad essere relegato sempre negli scompartimenti ubicati in corrispondenza del carrello. Ciò perché la numerazione dei posti inizia in testa alla vettura e l'elaboratore elettronico che ricerca i posti liberi li assegna partendo dai numeri più bassi, restando così ai meno solerti il beneficio di trovare posti verso il centro della vettura dove indubbiamente i rumori sono alquanto attutiti.
Forse sarò troppo esigente, ma penso che sia giusto dare il posto migliore al primo arrivato facendo in modo che l'elaboratore inizi l'assegnazione dei posti dal numero più alto a scalare, oppure, se ciò fosse inattuabile, far invertire le targhette numerate negli scompartimenti, iniziando con il numero più basso proprio dal centro della vettura.
Grazie per l'ospitalità.

Antonio Caputo - Foligno

● *Pubblichiamo volentieri la lettera del nostro gentile lettore, certi di richiamare l'attenzione degli Uffici competenti sulla questione prospettata.*

I biglietti "F" e "BK"

Egregio Direttore,
come è noto, i possessori di biglietto serie "F" o "BK" di 2ª classe, previa vidimazione, possono usufruire della 1ª classe per 12 viaggi l'anno. E' anche noto che mentre il biglietto serie "BK" è valido anche per l'anno successivo a quello dell'emissione, quello serie "F" è valido per il solo anno di emissione. Pertanto, mentre col biglietto "BK" si possono effettuare i 12 viaggi in 1ª classe anche durante l'anno successivo, col biglietto "F", detti viaggi, non si possono rimandare. Questo, molto spesso, comporta che i familiari dei titolari di biglietti "F", pur potendo viaggiare in 1ª classe, per stare in compagnia del congiunto, devono prendere posto in 2ª.
Poiché il problema interessa tutti i ferrovieri possessori di biglietto "F" di 2ª classe, ritenendo che esso possa essere risolto senza particolari difficoltà (si tratterebbe di stampare a tergo del biglietto "F" n. 24 caselle anziché 12 e, all'inizio di ciascun anno, barrare quelle caselle già utilizzate durante l'anno precedente), confido in un concreto interessamento del giornale. Chissà se questa mia riuscirà a smuovere qualcosa.

Alfredo Nardulli - Napoli

● *Sulla questione prospettata dal nostro cortese lettore abbiamo sentito naturalmente gli Organi competenti. Purtroppo, la risposta che dobbiamo dare è negativa in quanto ragioni di ordine tecnico-organizzativo impediscono, almeno per il momento, l'attuazione della proposta di rendere utilizzabili le caselle del biglietto serie "F" di 2ª classe anche l'anno successivo a quello di emissione.*
Tuttavia, anche per la completezza dell'informazione, dobbiamo aggiungere che, nonostante la lamentata lacuna, il biglietto serie "F" offre, rispetto al "BK", altri vantaggi: quelli, ad esempio, di poter effettuare senza formalità un numero illimitato di viaggi sulla rete.

I colleghi ex sottufficiali

Egregio Direttore,
a proposito del nuovo contratto, desidererei avere chiarimenti in merito allo scatto del 2,50 per cento quale aumento periodico di stipendio convenzionale per talune categorie che si trovano in particolari situazioni: nascite figli, benefici combat-

(continua a pag. 17)

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Patrizia Camerlengo, Iole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - «Voci della Rotaia» - Direzione Generale F.S. - Roma.

DA CUNEO

6 ottobre 1979. Una data memorabile per le popolazioni di Cuneo, Ventimiglia e della Valle del Roya. Dopo 40 anni, tra l'entusiasmo generale, è stata riaperta la loro linea

di Renzo Marello

CUNEO, 6 ottobre 1979: la stazione è pavesata con centinaia di bandiere e striscioni con i colori di Francia e d'Italia. Alle ore 7,40, dal primo binario, il C.S. Amendola dà il segnale di partenza al 33009, composto di tre automotrici ALn668, su cui, alla spicciolata, hanno già preso posto partecipanti ed autorità locali e regionali, quali il Sindaco di Cuneo Bonino e quelli dei Comuni interessati alla linea, il Presidente della Provincia Falco, il Vescovo Aliprandi, il Presidente della Regione Piemonte Viglione, l'Assessore ai Trasporti Bajardi, i Sottosegretari Mazzola e Baldi, numerosi parlamentari, fra cui il Vice Presidente della Camera Romita.

Il momento è emozionante, anzi, senza alcuna retorica, si potrebbe definirlo addirittura storico: è la conclusione d'una avventura iniziata nel 1940, quando, dopo appena dodici anni d'esercizio, le prime cariche di esplosivo avevano danneggiato gallerie e viadotti della linea appena ricostruita. "Finalmente" (le virgolette sono state apposte volutamente) dopo ben trentaquattro anni di attesa, sprecati in polemiche e discussioni, il treno non dovrà più arrestarsi alla frontiera del Col di Tenda, ma per la prima volta potrà raggiungere Breil sur Roya.

Qui, nella stazione rimessa a nuovo, il 33009 fa il suo ingresso trionfale puntualmente alle 9,17; dopo pochi minuti d'attesa, arrivano a breve distanza l'uno dall'altro i due convogli ufficiali. Il primo a giungere è quello francese, formato da cinque carrozze "Corail", con a bordo il Ministro dei Trasporti d'oltralpe M. Le Theule, il Presidente del Consiglio di Amministrazione S.N.C.F. Pélissier, i Sindaci deputati di Nizza e di Mentone, rispettivamente M. Medecin e M. Aubert.

Un ultimo sibilo, infine, annuncia l'arrivo del treno italiano da Ventimiglia, composto di cinque vetture "Eurofima", dal quale scendono il Ministro Sarti, il Sottosegretario Degan, il nostro Direttore Generale, Dr. Semenza, con il suo Vice, Ing. Misiti, altri rappresentanti della dirigenza aziendale FS e numerosi Consiglieri d'Amministrazione.

Durante la sosta a Breil viene scoperta sulla facciata esterna della stazione una lapide commemorativa, mentre sul primo binario, con l'aggancio delle cinque Eurofima alle cinque Corail, si provvede alla composizione del treno inaugurale, che sarà trainato da due locomotori Diesel "445" e spinto da un "D345". Alle 9,55 il convoglio inizia il suo viaggio trionfale alla volta di Cuneo. Dopo essere passato per Fontan Saorge, Saint Dalmas e Brigue, la prima fermata è a Tenda, dove i Ministri scendono per ricevere l'omaggio delle autorità e della popolazione di tutta l'alta Valle Roya; la gente esulta, e qualcuno più emozionato si asciuga le lacrime, mentre le scolaresche in vacanza sventolano i tricolori dei due Paesi; intanto il complesso folcloristico della "Vecchia Tenda", dopo gli inni nazionali, si esibisce in una sfrenata "Monferrina".

La stessa scena poco dopo, superata la frontiera per un giorno inesistente, si ripete a Limone: anche qui migliaia di persone assiepate, con alla testa il Sindaco Viale che regala posters e dolci; gente felice, applausi, grida festose, occhi umidi di pianto, suoni, musiche, danze e gruppi folcloristici, che si avvicendano in frettolose ed improvvisate esibizioni.

E poi ancora gente, tanta gente sulle strade vicino alla ferrovia, ai passaggi a livello, sulle scarpate e soprattutto nelle altre stazioni della Valle Vermenagna: Vernante, Robilante, Roccavione, Borgo S. Dalmazzo.

Anche sul treno c'è un vispo vecchietto visibilmente commosso attorniato da giornalisti e fotografi: è l'ex Fuochista Fiorino Dalmasso, che scortò la locomotiva 740021 nell'ultimo viaggio compiuto sulla linea il 25 aprile 1945, poche ore

(continua a pag. 6)

Incontri ravvicinati con il treno

LA NASCITA di una linea ferroviaria ha sempre costituito, nel secolo scorso, un avvenimento che ha suscitato un genuino entusiasmo popolare. Le testimonianze che ce ne sono state tramandate ce li propongono come eventi memorabili che non hanno solo il calore semplice della sagra di paese ma hanno ad un tempo il respiro e la grandezza delle occasioni importanti per un nuovo tipo di incontro tra gli uomini. Forse li potremmo definire "incontri ravvicinati del primo tipo": corposi e sanguigni quanto invece sono rarefatti e angoscianti quelli che oggi ipotizziamo come "incontri ravvicinati del terzo tipo".

E' questo che abbiamo pensato mentre il treno tornava a correre dopo tanti anni nel bellissimo ed impervio paesaggio alpino della valle del Roya, da Cuneo a Tenda a Breil: era un salto indietro nel tempo per capire — rivivendola come cinquanta, come cento anni fa — la festa di una ferrovia che correva a strappare gli uomini da un loro antico isolamento.

Un treno che non passava di lì per condurli tutti al soggiorno gomito a gomito nelle grandi città, ma per indicare coi suoi binari una linea di contatto, una ipotesi concreta di incontro, un avvertimento, un segnale: questa ferrovia quando sarà necessario — e solo allora — ti porterà verso altra gente e porterà altra gente verso di te.

Il nostro secolo e in specie questo ultimo scorcio del nostro secolo ha segnato il trionfo degli immensi agglomerati urbani, delle megalopoli di tre, cinque, dieci milioni di abitanti, stretti l'uno all'altro insieme alle loro automobili.

Ecco: il treno non è nato per condurre tutti gli uomini alla stessa stazione, ma per tenerli uniti, attraverso tante, tantissime stazioni.

Nelle valli che abbiamo attraversato tra le popolazioni in festa abbiamo riscoperto la vera vocazione del treno, che può costituire anche una proposta di rinnovamento ad una società che si sta strozzando in spazi sempre più angusti e che forse sogna proprio per questo le impossibili evasioni degli "incontri ravvicinati del terzo tipo".

Il treno, la linea ferroviaria a portata di mano sono la costante certezza di un legame col mondo a nord e a sud ad est ed ad ovest: per partire o per tornare.

Una proposta antica e nuova per capire il nonsenso di tanti viaggi senza ritorno verso città sempre più grandi e sempre più tristi, metà dormitorio e metà autorimessa.

MARIO CASACCI

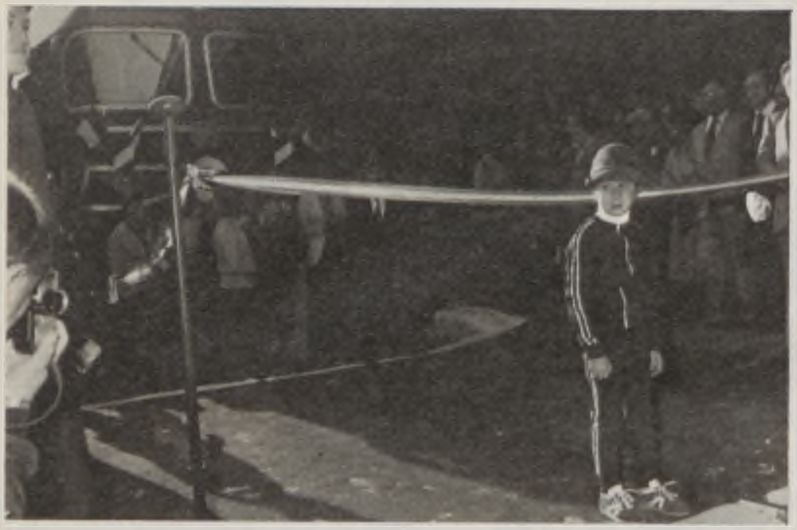
linea per Ventimiglia e Nizza

AL MARE E IN FRANCIA

Dalla banda con la sua mini-majorette all'esibizione di qualche estemporaneo solista, sono state molte le spontanee manifestazioni di entusiasmo che hanno salutato il passaggio del treno inaugurale. Sotto, viene scoperta a Breil la targa che ricorda l'avvenimento.

A sinistra
il Ministro Sarti
mentre pronuncia
il suo discorso,
in rappresentanza del
governo italiano

A destra,
una panoramica
dell'esterno
della stazione di
Cuneo, con il palco
delle autorità e
la folla che
ha seguito la cerimonia
inaugurale



Sopra,
il treno inaugurale
alla stazione
di Ventimiglia, prima
del fatidico
"taglio del nastro",
e l'arrivo del convoglio
alla stazione di Breil

A sinistra,
la targa ricordo
scoperta presso
la stazione di Cuneo

prima della distruzione operata dai tedeschi in fuga.

Alle 12,06, a Cuneo, è il tripudio finale: le locomotive in sosta sul piazzale fischiano da lontano, gente ovunque, sui marciapiedi, sui carri, alle finestre, sugli spiazzi. Mentre si diffondono le note della Marsigliese e dell'Inno di Mameli, i due Ministri scoprono anche qui una lapide che ricorda la storica giornata.

La piazza antistante la stazione è letteralmente gremita di folla, sotto un sole smagliante che, dopo giornate di nubifragi e nebbie, per tutto il tempo sembra voler partecipare all'atmosfera di schietta e sincera festosità di questa vera kermesse popolare; sull'apposito podio viene dato il via ai discorsi.

Il sindaco Bonino, dopo aver ricordato "quanti hanno lottato, anche nel silenzio, perché la ricostruzione della ferrovia potesse compiersi", ha affermato che la giornata celebrativa deve essere soprattutto "un momento di saldatura tra quello che è stato fatto e quello che ancora resta da fare, affinché la nuova linea costituisca una parte essenziale della comunicazione ferroviaria tra il nord-est ed il sud-ovest dell'Europa".

Più tecnico è stato il discorso di M. Pélissier, che ha puntualizzato la costante volontà delle Ferrovie francesi di dotare la linea di installazioni di sicurezza, sottolineando come "questa realizzazione testimoni l'importanza accordata dai governi italiano e francese agli scambi commerciali e culturali fra i due Paesi".

Il nostro Direttore Generale, Dr. Semenza, dopo aver definito la Cuneo-Ventimiglia « un'opera di respiro europeo », ha affermato, tra l'altro: «Io ricordo che durante la guerra ho avuto modo di leggere nelle stazioni di coloro che hanno distrutto gran parte di questa linea la scritta: "Le ruote girino per la vittoria". Ebbene l'auspicio che oggi voglio esprimere e che su questa linea, e su tutte le linee ferroviarie del mondo, le ruote, cioè i treni, non girino più "per la vittoria", e quindi per la guerra, ma solo per il progresso civile dei popoli ».

Il Presidente della Giunta Regionale Viglione, a sua volta, ha auspicato che "a breve termine vi sia una intensificazione ed un miglioramento dei servizi non solo tra Cuneo e Ventimiglia, ma anche tra Cuneo e Nizza, potenziando in seguito la linea con la sua intera elettrificazione".

Il Ministro francese Le Theule ha invece illustrato le tappe principali della tormentata storia delle comunicazioni tra l'Italia e la Francia ed ha definito la ricostruzione e l'ammodernamento della Cuneo-Nizza "la risposta delle ferrovie ai bisogni di scambi umani e di merci fra i due Paesi confinanti".

E' toccato infine al Ministro Sarti fare gli onori di casa con un di-

scorso che naturalmente risentiva della sua particolare e personale posizione: rappresentante di governo, ma anche e soprattutto cuneese. Proprio per questo secondo lui "il treno che torna ad unire Cuneo a Nizza e Ventimiglia, nel quadro di rinnovate e presto potenziate comunicazioni italo-francesi, è molto di più d'un mezzo di trasporto agevole su un tronco ferroviario di nuovo percorribile. E' il segno emblematico di una lunga battaglia vinta, il premio della speranza mai spenta per due generazioni almeno di italiani e di francesi".

Tutta una serie di manifestazioni — protrattesi per due giorni ed organizzate da enti locali cuneesi e soprattutto dal G.A.T.T. (Gruppo Amatori Treno Torino), che aveva predisposto un vasto programma denominato "Cuneo 1979" — ha fatto da cornice all'evento principale, costituito dal ritorno all'esercizio di una linea, che significa per Cuneo la ritrovata via del mare, la rottura dell'isolamento, la mano tesa alla gemella Nizza, un passato di rancori definitivamente sepolto.

La scaletta completa di questi avvenimenti comprendeva in primo luogo una mostra retrospettiva su "Una ferrovia tra due secoli", aperta nell'artistica chiesa di San Francesco, ed altre mostre collaterali allestite nei locali del DPV e del nuovo DLF: la modellistica, con proiezioni di documentari e diapositive, la fotografica, la filatelica, la editoriale e la grafica, tutte a soggetto ferroviario.

Durante le due giornate di "Cuneo 1979" è stata anche tenuta, in collaborazione con l'Assessorato regionale alla cultura, una tavola rotonda sui musei ferroviari, alla quale hanno preso parte esperti italiani, francesi e svizzeri. Sul piazzale della stazione, inoltre, erano esposti dei mezzi rotabili, sia delle FS che delle ferrovie in concessione.

In concomitanza con la cerimonia inaugurale erano stati pure organizzati tre treni speciali a vapore, esattamente da Torino P. Susa-Fossano-Cuneo, da Ceva-Bastia-Mondovì-Cuneo e da Cuneo-Limone-Breil-Ventimiglia e ritorno.

RENZO MARELLO

In occasione della riapertura della Cuneo-Ventimiglia, l'Ufficio Relazioni Aziendali delle FS, in collaborazione con il Servizio Pubbliche Relazioni della SNCF, ha curato la realizzazione di una pubblicazione che fa la storia della linea. Il testo, redatto nelle due lingue, francese e italiano, è arricchito da numerose illustrazioni a colori.

Il giorno dopo: viaggio sul 12205

SONO le ore 5.12 di domenica mattina 7 ottobre 1979.
Dal cielo coperto pendono nuvole basse su Cuneo. Fa buio e solo gli interni della stazione sono illuminati. Dietro uno dei piccoli sportelli, in stile umbertino, del monumentale atrio della stazione, il Capo Gestione Raffaele Nadile calcola e compila il primo biglietto internazionale per TENDE, via Limone Confine. Il primo biglietto dopo più di 35 anni; quando però Tende si chiamava TENDA. Nadile, cuneese, scrive nascondendo a stento la sua emozione.

Dai binari che si trovano un piano più in basso, il silenzio viene interrotto da un fischio e un rombo: si sta piazzando il primo treno in regolare servizio che percorrerà la linea ricostruita. Quasi nello stesso momento, si presenta un Conduttore allo sportello. E' Pietro Giordano del Deposito di Cuneo che viene a ritirare una scorta di monete francesi per essere pronto a ricevere i primi viaggiatori sulla tratta francese della linea. Comincia ora quello che sarà il suo lavoro quotidiano sulla Cuneo-Ventimiglia.

Ieri, sabato 6 ottobre, c'è stato il treno inaugurale, ma l'ufficialità che lo circondava, il sole che brillava sui monti già innevati, sui boschi autunnali e illuminava i paesi e la gente festosa e plaudente, facevano sembrare ancora tutto un sogno. Oggi, invece, mi ritrovo quasi solo sul primo binario e osservo l'automotrice serie 668, ed è per me come un tuffo nella realtà. Sarà lei a trainare il primo treno di linea, il treno 12205. A bordo c'è già gente, c'è uno dei promotori della ricostruzione, il ferroviere e geometra Nadino Frignani con la sua famiglia. Lui già ieri aveva acquistato i primi biglietti per Ventimiglia, ancora scritti a mano. Fa frescolino sul marciapiede e l'interno riscaldato della motrice è invitante. Le lancette dell'orologio di stazione avanzano, sono le 5.32.

Il Capostazione, Cosimo Chionna, alza la paletta e dà il via al servizio. Il Macchinista Bruno Cavallo avvia il treno verso Limone. La calma regna ancora nelle stazioni di Borgo San Dalmazzo, Roccavione, Robilante e Vernante. Le bandiere tricolori, italiane e francesi, del giorno prima, sono ancora sugli edifici delle stazioni.

Ed eccoci a Limone, neo stazione di confine. Gli agenti italiani e francesi salgono sul treno. Arriva intanto anche l'alba, frenata dalle nuvole che qui a Limone si sono trasformate in nebbia. Piove leggermente, c'è tempo per prendere un caffé al bar, vengono anche l'Aiuto Macchinista Bavacco e il Capo Deposito che accompagnano la corsa del 12205. Dalla cantina del bar arrivano due bottiglie di spumante e la barista dà a Frignani anche cinque bicchieri. Alle 6.17 si riparte entrando subito nella galleria grande. Ancora quattro chilometri di binari italiani e poi l'ingresso in Francia; sempre in galleria. Ormai è giorno. Frignani ha gli occhi lustri di felicità e commozione. Attraversiamo velocemente il ponte de la Chappelle. Anche noi pensiamo commossi a chi prima di noi ha attraversato questo ponte prima della distruzione. Ma presto ritorna l'allegria. Il treno rallenta, il Capotreno, Germano Dutto, apre la porta e scende: "TENDA" annuncia a voce alta. Sul marciapiede della stazioncina rimodernata, ma ancora chiusa, c'è un signore solo. Il treno FS è in perfetto orario, un po' in ritardo è invece l'agente della SNCF che vende, dopo aver aperto atrio e ufficio, il suo primo biglietto al signore francese che, incuriosito, era venuto solo a vedere, ma poi si è lasciato convincere dalla compagnia a salire a bordo anche lui. Si riparte. La pioggia è cessata, le nuvole si sono alzate. Rapidamente superata Saint Dalmas, una volta fermata obbligata, si vede in basso il nuovo ponte di Scarassoui. E' grandioso. Ma eccoci a "Fontan Saorge", quella che una volta era la prima stazione francese. Ci fermiamo. Non c'è nessuno. Aria di domenica mattina.

Qui il clima è più mite. Di fronte, sulle pendici le coltivazioni degli ulivi. Si sente la vicinanza della Liguria. Un fischio, e la motrice del primo treno che viene dal sud si ferma a pochi metri da noi. Dai finestrini spalancati guardano fuori visi curiosi. Il treno 12204 sembra pieno. In cabina di guida l'Ing. Renzulli, Capo dell'Ufficio Trazione di Torino. Un brindisi anche con lui e poi subito partenza. La stazione di Breil aspetta. Sul marciapiede ci sono tutti: i finanzieri e i poliziotti francesi ed italiani. Il controllo è amichevole.

Mentre la polizia italiana prova, per un souvenir, il timbro nuovo di zecca, i francesi non lo hanno e stanno a guardare. Arriveranno presto anche i loro! Inizia l'ultima parte del viaggio. Il Capostazione francese licenzia il 12205 con la paletta italiana. La stazione di Piena si attraversa senza fermata. Ad Olivetta S. Michele è la barista che accoglie il treno. Lei resta a terra, prenderà il treno un altro giorno. Ecco Airole con una diecina di viaggiatori sul marciapiede. Uno di loro è un ferroviere in pensione che ha visto passare ancora i treni trifase, suo figlio è il Capotreno Odorero che il giorno prima ha scortato il treno inaugurale. Gli altri invece, sono operai che vogliono provare il treno che farà raggiungere loro il posto di lavoro a Ventimiglia. Anche per noi Ventimiglia è il termine della corsa, mentre la 668 proseguirà per San Remo.

WALTER FINKBOHNER

In una grande rassegna a Milano dal 16 ottobre al 31 gennaio 1980

Visione notturna della stazione di Milano Centrale. A sinistra, in una stampa dell'epoca la stazione vista come luogo di vacanza e divertimento

IL MONDO DELLE

di PIERO SPILA

ORMAI da più di un secolo e mezzo le stazioni sono le cerniere, i punti di comando e di articolazione di un impero ferroviario che ha marcato profondamente non solo l'aspetto e la configurazione dei nostri Paesi, ma anche la storia e lo sviluppo della società moderna. Eppure, malgrado questo, sembra che solo gli artisti hanno saputo "vedere" le stazioni per quello che sono e rappresentano: Malevitch le ha definite « vulcani di vita », Cendrars « le più belle chiese del mondo », Théophile Gautier « cattedrali della civiltà contemporanea, punti di incontro delle nazioni, centri verso cui tutto converge » e de Chirico e Monet, Léger e Delvaux, Maiakowskj e Zola, Dalì e i fratelli Lumière, in decine e decine di quadri, con il cinema o con la poesia, le hanno di volta in volta esaltate e trasfigurate. Il cosiddetto « uomo della strada », invece, coglie di loro soprattutto la funzione strumentale, e quindi le vede come il luogo in cui, semplicemente, da cittadino diventa viaggiatore e viceversa.

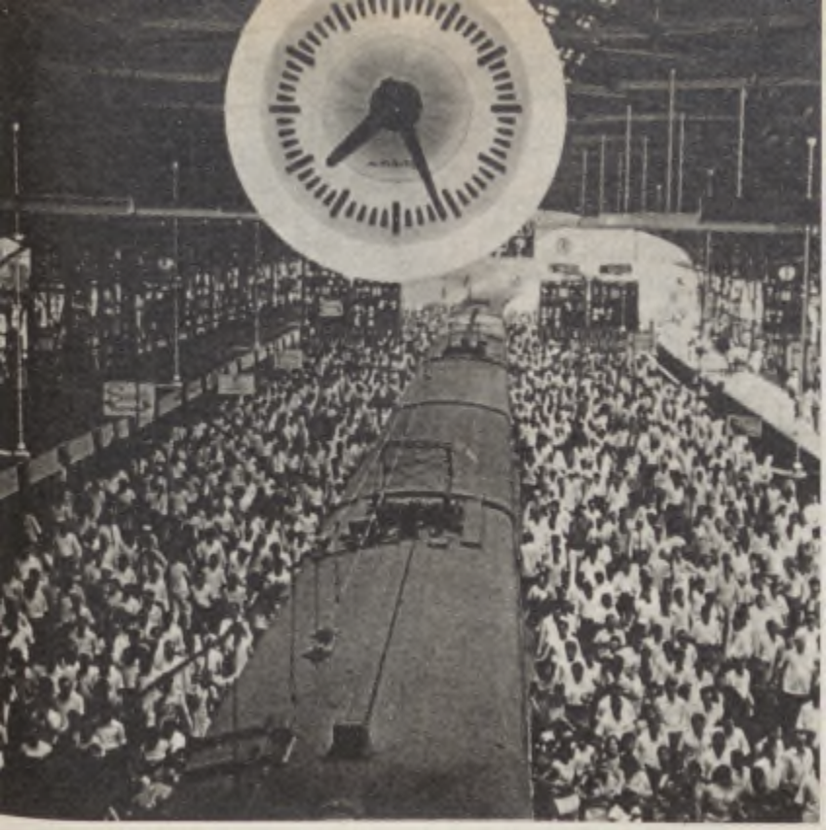
In tali condizioni, merito principale della grande Mostra internazionale « Il mondo delle stazioni » (a Milano presso il Museo della Scienza e della Tecnica dal 16 ottobre al 31 gennaio 1980), è proprio di colmare questa lacuna: permettere al visitatore di scoprire una cosa che pure ha sempre avuto sotto gli occhi e che, per molti aspetti, non ha saputo vedere.

E il motivo di tale disattenzione, di tale noncuranza, è abbastanza ovvio. Generalmente, alla stazione si arriva di fretta, ci si sofferma con troppa impazienza, giusto il tempo necessario per attendere un treno, per prenderlo, per lasciarlo. La stazione diventa così un luogo ormai assimilato dall'abitudine, una cosa di cui ci si serve e che finiamo, quindi, con il subire passivamente, come uno dei tanti rapporti consumistici che caratterizzano e condizionano la nostra vita. Ci sfugge, cioè, quello che la stazione è e rappresenta nella storia dell'uomo e, più in particolare, nella vita di ognuno di noi. Se è vero che la storia della ferrovia, negli ultimi 150 anni, si è intrecciata indissolubilmente con la storia della società moderna, accompagnando e sottolineando le sue fasi più importanti, le sue crisi e i suoi riscatti, le metamorfosi e le fluttuazioni, è altresì vero che la stazione ferroviaria è stata di tutto questo testimone e protagonista di primo piano. Per cui rivedere la storia di una qualsiasi stazione della nostra rete significa ripercorrere gran parte della storia più recente del nostro Paese: dalle trionfali inaugurazioni di questi straordinari edifici pubblici, veri templi della tecnologia e della rivoluzione industriale, dell'economia e dei riti e delle pratiche di massa della borghesia, agli storici incontri che qui hanno avuto luogo tra uomini politici e regnanti, e infine alla guerra, con i convogli stipati di militari in partenza per il fronte, i grandi esodi dei civili dalle città, i tragici treni dei deportati.

Ma la stazione costituisce da sempre anche un insostituibile osservatorio sociologico. All'interno delle città, le stazioni costituiscono altrettante città, con storia e caratteristiche proprie, un microcosmo ideale che riproduce esemplarmente, sia nell'arco di tempo più ampio e sia nel quotidiano, i sintomi più significativi e apparisceni della società contemporanea, si pensi ai fenomeni dell'emigrazione e del pendolarismo, o a quelli del turismo, e quindi il lavoro e la vacanza, la fatica e il riposo, la comunicabilità e l'emarginazione, il commercio e la corruzione, la povertà e la ricchezza. E ancora, dagli incassi registrati nelle grandi stazioni in determinati periodi dell'anno, dai dati di traffico viaggiatori e merci, gli esperti traggono indici importanti per comprendere, magari in anticipo, l'andamento economico nazionale.

Quindi, come si vede, analizzare da vicino la molteplicità degli aspetti della stazione — un vero e proprio « mondo » come dice il bel titolo della Mostra milanese — non è solo un modo per avvicinarci a una parte fondamentale del sistema ferroviario, ma è anche un modo per conoscere meglio la storia e la realtà del nostro Paese. Un altro merito della Mostra è che essa non è impostata unicamente sotto il segno del passato, né si fonda sull'ormai consueto gusto del « revival » o delle tante « operazioni nostalgia »; viceversa, è una Mostra che guarda all'indietro per capire meglio e più in profondità ciò che la stazione è divenuta nel tempo e, soprattutto, ciò che essa è destinata a diventare nel futuro, nell'era dell'elettronica e dei computers.

Anche qui, seguendo l'evoluzione architettonica e tecnologica della stazione è possibile fare utili riflessioni. Nate in funzione strettamente strumentale, le stazioni all'origine erano dei semplici edifici costituiti da poche assi di legno e una tettoia, a cui faceva capo solo chi avventurosamente doveva affrontare un viaggio; ma ben presto intorno ad esse gli uomini cominciarono a fissare la loro sede sociale, a farvi il centro dei loro interessi. Man mano che il trasporto ferroviario divenne più importante, le stazioni divennero via via più imponenti e, talora, pretenziose, finendo anche con il condizionare profondamente lo sviluppo stesso delle città. « Lasciateci creare le ferrovie e le ferrovie cree-



A sinistra, arrivo di un treno pendolari nella stazione di Bombay-Churchgate. Una marea umana sciama verso l'esterno sotto l'occhio implacabile dell'orologio. Sotto: 1938, arrivo in una stazione cinese di un treno militare tedesco

STAZIONI

ranno le città », aveva detto profeticamente Edward Pease, l'industriale-progettista della prima linea ferroviaria del mondo, la Stockton-Darlington. Passarono gli anni, ma la stazione, nella sua struttura interna, continuava ad essere troppo condizionata dalla inquietante presenza del treno, che incuteva ancora troppo timore. Scrisse l'architetto Ratti, nelle sue memorie, nel 1840: « ...le sale di aspetto di Milano P.N. sono tre, separate per ciascuna delle classi. I viaggiatori ci restano chiusi fino al momento della partenza. L'accesso ai vagoni è così regolato: si suona una prima volta la campana e si apre con la chiave la porta della sala di 1ª classe; quando questi viaggiatori hanno preso posto nei vagoni, si suona una seconda volta la campana e si apre la porta della 2ª classe e così di seguito per la 3ª. Quando tutti hanno preso posto, il Capo Stazione ordina la partenza: a questo ordine segue il segnale col suono di tromba dal Capotreno al Macchinista... ». Da tale descrizione, da questa serie di procedure grottescamente burocratiche, si capisce soprattutto una cosa, che in attesa dei convogli, per ragioni di sicurezza, i viaggiatori venivano chiusi sotto chiave nelle sale d'aspetto.

Il fatto è che il treno e la stazione che doveva accoglierlo venivano ancora considerate due entità incomunicabili, non l'una a servizio dell'altra, ma dove l'una doveva quasi difendersi dall'altra. E il passaggio dalla stazione antica alla stazione moderna si ha proprio quando si abbatte questa barriera di « diffidenza », e quando la stazione stessa entra a far parte integrante del tessuto urbanistico della città. Parallelamente, la stazione diventa anche un importante punto di riferimento sociale e commerciale: frequentare i suoi ristoranti, che spesso erano i più eleganti ed esclusivi della città, diventa un fatto di moda e di prestigio. Naturalmente le stazioni cambiano anche nelle architetture e negli arredamenti, che seguirono puntualmente, anzi spesso anticiparono, lo stile e le tendenze artistiche dell'epoca. Per rimanere all'Italia, in poco più di un secolo, l'architettura ferroviaria fu interpretata secondo le più varie e ardite espressioni formali — dallo stile classico al romantico-liberty, dal barocco al rococò — ed ebbe come protagonisti architetti celebri e geniali come Mazzoni, Michelucci, Sant' Elia, fino a Montuori, Rogers, Nervi e così via.

Per quanto riguarda, poi, l'aspetto urbanistico, la stazione è stata sempre considerata un polo essenziale della struttura viaria delle città. I Piani Regolatori stessi venivano tracciati, in passato, in funzione di un'unica costante fissa, rappresentata appunto dalla

stazione. Anche questo è un eloquente segno dei tempi: quello che per un lungo periodo fu tranquillamente accettato, oggi viene giustamente riconsiderato e messo in discussione. Le stazioni rappresentano sempre una parte vitale per le comunicazioni delle città, ma possono anche costituire una strozzatura, una barriera. Evidentemente è un diverso rapporto città-stazione che bisogna trovare, nel rispetto delle nuove esigenze sociali e urbanistiche. Ed è a questo che si sta lavorando da anni. I concetti di comodità e confort del viaggiatore devono sempre più contemperarsi alla logica della funzionalità, alle ragioni dell'economicità. Motivi di tempo, di spazio, di economia, impongono alle stazioni l'uso del suolo e del sottosuolo, di svilupparsi orizzontalmente ma anche verticalmente. Per realizzare sistemi di interconnessione tra ferrovie extra-urbane e servizi metrò, nascono le stazioni sotterranee; la creazione di nuovi agglomerati urbani intorno alla città impone la realizzazione di stazioni supplementari e decentrate. Di conseguenza si frantuma la vecchia concezione della stazione monocentrica, mentre prende sempre più piede un sistema policentrico di stazioni, dislocate a corona e tra loro collegate con servizi urbani, metrò e di superficie. Siamo entrati, in altri termini, in una fase completamente nuova, dove la stazione ferroviaria ha cambiato profondamente aspetto e funzione, assumendo un ruolo diverso ma sempre da protagonista.

La Mostra « Il mondo delle stazioni », con la ricchezza e la varietà dei materiali esposti, con le migliaia e migliaia di fotografie rare e di documenti spesso inediti, con le opere dei pittori che in tutte le epoche si sono ispirati al tema della stazione, con la proiezione di film, con i dibattiti in programma, offre la preziosa possibilità di riconsiderare e approfondire tutti questi temi.

Sarà interessante vedere la reazione del pubblico, perché noi sappiamo come sia importante, in un periodo così pieno di incertezze e difficoltà, tutto ciò che contribuisce in qualche modo a portare alla ribalta aspetti e problemi della ferrovia. Sta certamente alla classe politica e ai governi scegliere e adottare le politiche più adeguate per un effettivo rilancio del trasporto su rotaia, ma sta al grande pubblico degli utenti dimostrare, con la loro presenza e il loro stimolo, che quel sistema di trasporto ha ancora tutto il futuro davanti.

Da una Mostra come « Il mondo delle stazioni », che già ha avuto un grande successo di pubblico e di critica a Parigi, dove per quattro mesi è stata ospitata al Centro « Georges Pompidou », e che programmaticamente non si rivolge solo agli « addetti ai lavori », ma ad un pubblico il più largo ed eterogeneo possibile, agli esperti come ai profani, ai più anziani come ai più giovani, è anche questo il segnale che ci attendiamo.

PIERO SPILA

Manifesto italiano di propaganda ferroviaria. A destra, il grande orologio della stazione d'Orsay a Parigi (1897-1900). Sotto, portico centrale d'accesso alla stazione di Helsinki (architetto Saarinen, 1904)

La stazione: cultura e progetto

AFFRONTARE seppur brevemente il tema della stazione, del significato e dei caratteri della sua presenza sulla scena urbana dal 1830 ad oggi, significa chiamare in causa più di cento anni di storia recente. La stazione è forse tra gli edifici pubblici nati dalla società industriale quello che più di ogni altro contiene e rivela le intenzionalità culturali, politiche e imprenditoriali che stanno dietro il progetto.

Quando appare, in un'Europa alla ricerca di un nuovo assetto, dopo la tempesta napoleonica, la stazione si distacca appena dalla forma di altri edifici industriali. La prima in Italia, quella di Porta Nolana a Napoli, ha una struttura assai semplice: due corpi di fabbrica fronteggiano la tettoia, destinata ai viaggiatori, sorretta da una duplice fila di colonnine in ferro. Poco più che un capannone.

Nei decenni che seguono, quando con l'affermarsi delle scienze economiche, la ferrovia comincerà a delinearsi come un affare per le nuove classi emergenti e gli imprenditori industriali reclameranno il controllo della produzione architettonica, allora la stazione si farà "cattedrale" del progresso, immagine seducente della nuova società.

Il modello è quello perenne del colossale, realizzato con l'uso eccezionale del ferro e del vetro: il "colosso" serviva bene gli scopi del capitalismo in sviluppo che peraltro, attento a diminuire i costi ed a aumentare il profitto, tendeva ad usare solo materiali già lavorati come il ferro e il vetro e tecniche di costruzione limitate quasi esclusivamente al montaggio dei pezzi.

Ma gli obiettivi della nuova classe devono dare contemporaneamente alle masse una "immagine rassicurante" dei benefici derivanti dal nuovo sistema di sviluppo economico: l'ingegnere aveva interpretato arditamente lo spirito nuovo dell'epoca, l'architetto tenta di esorcizzarlo. E quali altre immagini può proporre l'architetto per esprimere in positivo lo spirito dell'epoca se non quelle rassicuranti della cattedrale e del tempio?

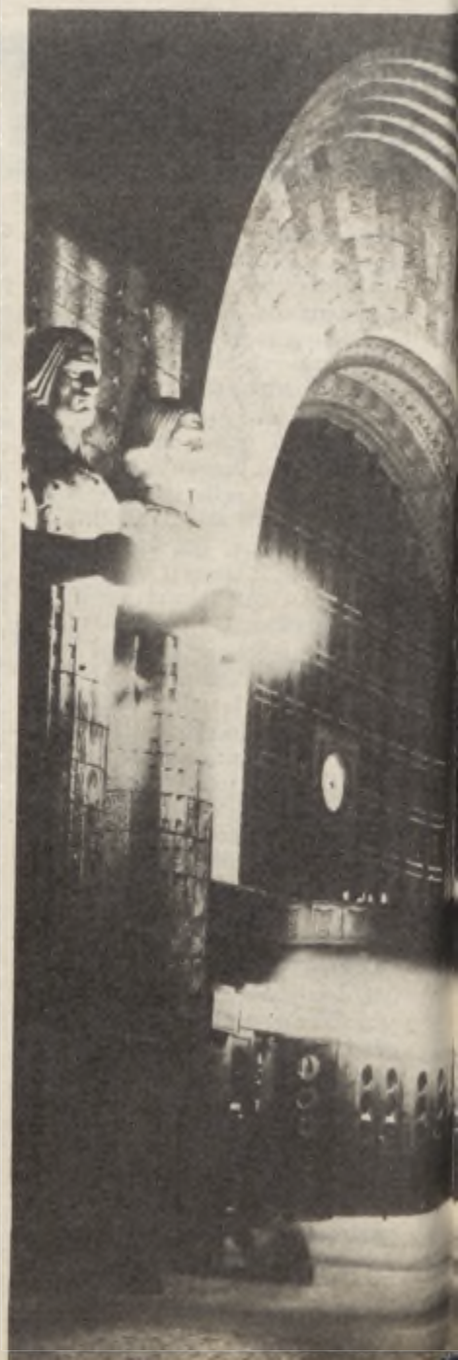
Le facciate si fanno così severe e protettive come quelle delle cattedrali gotiche e le halles fastose come chiese barocche.

Dopo la prima guerra mondiale l'architetto si prende la sua rivincita: negli anni venti trenta quasi tutte le stazioni vengono reinventate. In Italia il fascismo, nel proporsi innovatore rispetto alla vecchia accademia, favorisce in gran parte le istanze di un nuovo linguaggio di stile internazionale che si traduce in un'architettura elegantemente funzionale e razionale. Assai bella la nuova stazione di Firenze del gruppo toscano architetti e certe inquietanti invenzioni mazzoniane.

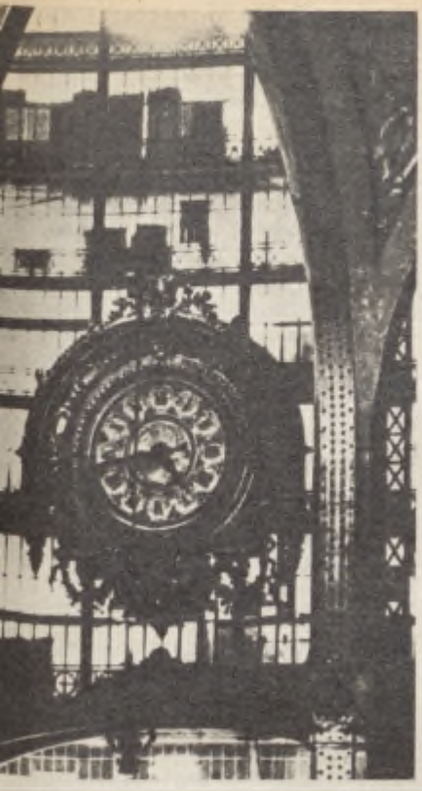
Dopo la seconda guerra mondiale molte ingombranti stazioni del passato vengono frettolosamente demolite. Oggi nelle nuove stazioni non vi è più traccia di trionfalismi né di retorica di regime. Oggi l'architettura ferroviaria non ha ormai più nulla di straordinario né di colossale, perdendosi nell'anonimato del tessuto urbano; il funzionalismo, divenuto rapidamente l'unico sistema di riferimenti per l'intera società, contribuisce a privarla della sua identità formale. Nata negli studi degli esperti di pianificazione, essa non deluderà mai le aspettative del consumismo che l'ha generata.

ANNA D'ANGELO

Carpenteria metallica della prima stazione Grand Central a New York (1869-1871)



Dentro e fuori l'immaginazione



LA MOSTRA « Il mondo delle stazioni » è ospitata nel Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano. Chi già conosce la sobria luminosità, la severa eleganza delle sue sale e la razionale linearità dei suoi percorsi rimarrà certamente sorpreso, e un po' disorientato, dalla aggressiva e imprevedibile presenza di una miriade di immagini, oggetti, invenzioni, trucchi visivi e, perfino, vere e proprie « golosità », che contraddicono il ricordo pacato di tante altre esposizioni di tipo più tradizionale.

Appena entrati ci accoglie l'immagine monumentale della stazione di Epinal che, vera e propria scenografia teatrale, ci guida nelle quinte della immaginazione e del ricordo. Subito dopo, in una suggestiva atmosfera di penombra, incontriamo tre « momenti » tragici e necessari nella vita di ciascuno di noi: quello de "gli addii", di « quelli che partono », di « quelli che restano », stupendamente fissati sulla tela da Umberto Boccioni.

Ed ecco finalmente la Mostra vera e propria; cellule espositive disposte a U conferiscono allo spazio un assetto quasi labirintico, dove a guardar bene ci sarebbe anche il « filo d'Arianna » (i grandi tableaux didattico-espositivi dei 14 temi proposti sulla stazione) ma forse non vale la pena rintracciarlo, né seguirlo. Il rito, la teatralità, la « scenografia e il decoro », lo spazio architetturale della stazione si è qui sovente tradotto in una vera e propria messa in scena del gusto di un'epoca, accentuandone in tutti i modi la vocazione spettacolare. Le immagini barocche, floreali, bizantine, delle sale di attesa, delle halles, dei caffè, hanno lo stesso fascino delle scenografie dei grandi melodrammi ottocenteschi.

Ogni settore della Mostra mette in luce e sottolinea una particolarità del tema. L'inaugurazione di nuove stazioni ha sovente l'epica grandiosità delle investiture imperiali. Impossibile non immortalarla. Ma dietro gli orpelli ornamentali c'è una tecnica rigorosa: tettoie gigantesche sembrano trasgredire le leggi di uno spazio a dimensione dell'uomo. E la stazione riprende il posto lasciato lungamente vuoto dai grandi « colossi » monumentali del passato: chi parte e chi arriva ha l'impressione e, perché no, l'illusione, di trovarsi in una specie di « tempio » in cui si celebra magari un nuovo rito, il « trionfo della tecnologia ».

Il Vice Direttore Generale, de Campora, durante il suo intervento alla inaugurazione della Mostra

16 ottobre: l'inaugurazione

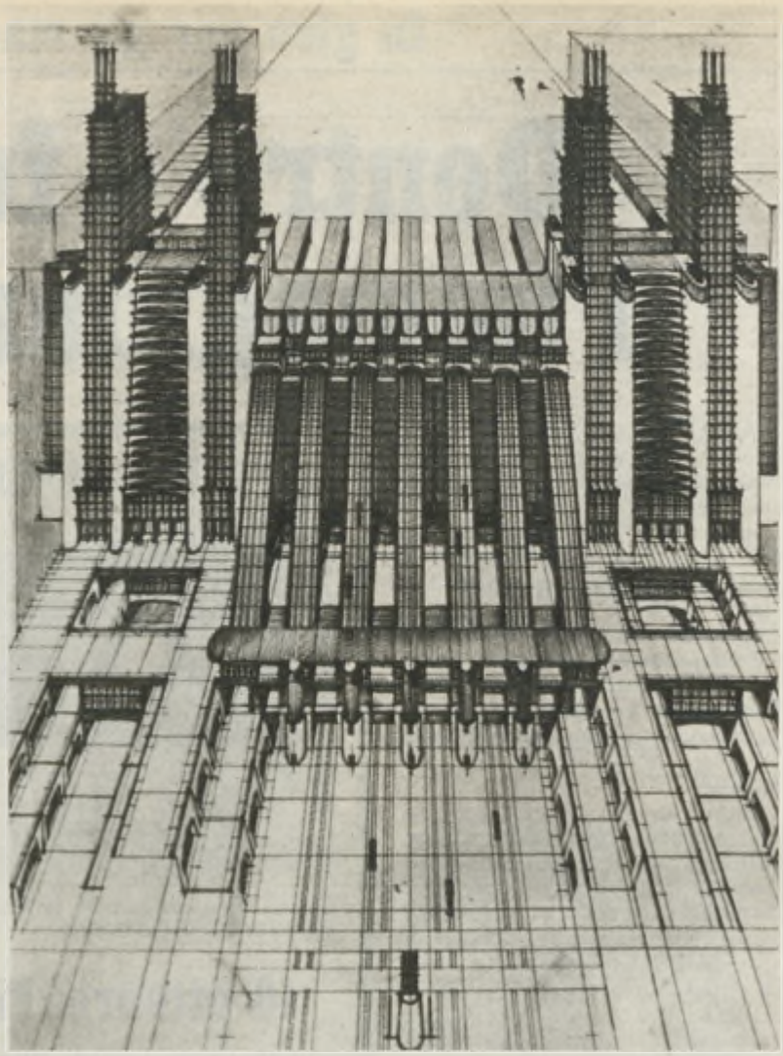
La Mostra internazionale "Il mondo delle stazioni", realizzata dal Centre Georges Pompidou di Parigi, in collaborazione con l'Italia, il Belgio, la Gran Bretagna e l'Olanda, è giunta a Milano presso il Museo della Scienza e della Tecnica. La Mostra è stata ufficialmente inaugurata, la mattina del 16 ottobre, con una cerimonia svoltasi nella bellissima Sala del Cenacolo, nel corso della quale hanno parlato il Prof. Ogliari, Presidente del Museo, che, in qualità di Assessore alla Ripartizione Cultura e Spettacolo, rappresentava anche il Comune di Milano; M. Milliet, Presidente del Centre Georges Pompidou; e, per la nostra Azienda, il Vice Direttore Generale, Dr. de Campora, che nel suo intervento ha, tra l'altro, tenuto a sottolineare la particolare importanza della manifestazione, che va al di là degli aspetti più spiccatamente artistici e storici, ma ha riflessi positivi anche riguardo alla conoscenza dei problemi e delle caratteristiche della ferrovia. « Si tratta di una Mostra — ha aggiunto il dr. de Campora — che per il valore storico e documentario dei materiali presentati e per le sollecitazioni e le riflessioni che permette, può interessare anche coloro che fossero refrattari ad ogni suggestione artistica ».

Nel corso della Mostra, che rimarrà a Milano fino al 31 gennaio 1980, è prevista la realizzazione di alcuni convegni (ad esempio, sull'edilizia ferroviaria, il 30 novembre e il 1 dicembre), la proiezione di un ciclo di film dedicati al mondo ferroviario, nonché una serie di spettacoli di animazione e concorsi di pittura.

Tutte queste iniziative e i concetti ispiratori della Mostra sono stati illustrati, il giorno precedente all'inaugurazione, nel corso di un'affollata conferenza stampa, dal Prof. Ogliari, dal Commissario Generale dell'esposizione, Jean Dethier, e dal Capo Ufficio Relazioni Aziendali FS, Dr. Ciambricco.

Il sindaco di Milano, Tognoli, con il prof. Ogliari, in visita a uno stand

Un giovane visitatore davanti alla riproduzione della facciata di una stazione



A destra, un progetto del 1914 dell'architetto Sant'Elia per una stazione di aeroplani, treni e funicolare

Ma il mondo della stazione è anche teatro drammatico, di quelle scene universali che si ripetono a ogni conflitto bellico: sui marciapiedi donne in attesa dei loro cari, ai finestrini dei treni l'ostentata, falsa virilità dei militari che partono per il fronte. Carte di guerra, ingiallite dal tempo, ci ricordano che la stazione è anche un importante « spazio strategico ». Ma uno spazio che sia strategico deve anche essere il più possibile disciplinato. Ce lo ricordano le torri, gli orologi, le divise dei ferrovieri: nella stazione, « luogo d'ordine e di disciplina », avviene il controllo del movimento, la regolamentazione del traffico e di tutti gli spostamenti. Qui le differenze sociali sono istituzionalizzate nella separazione in classi nelle sale d'attesa e sui treni: ma, come spesso accade, la gerarchizzazione non viene sempre rispettata. Rifugio di tutti gli emarginati, i nomadi, gli squattrinati, la stazione ci svela il volto più alienante e crudele della società contemporanea: stare nella stazione, vicino alla stazione vuole dire per molti conservare un legame fisico con il treno, con la strada del ritorno. Già, perché la stazione è anche e soprattutto la mitologia del viaggio, stimolo fecondo per le più bizzarre avventure dell'immaginazione e della creatività: cartoline, miniature, giochi, disegni di stazioni su piatti, bicchieri, calendari, testimoniano il grande potere evocativo di questo spazio architettonico, ideale per sperimentare la finzione, la fantasia, il sogno. Immagini surreali e sorprendenti escono dal cilindro del prestidigiatore e si offrono all'occhio ormai già frastornato del visitatore. Il viaggio più avventuroso ce lo promettono cappelliere, valigie e bauli contenenti le più originali miniature di tutta la Mostra. E per il visitatore goloso un'imprevedibile tentazione: la gigantesca, variopinta maquette di un intero percorso ferroviario è infatti clamorosamente di zucchero.

Ma poteva l'artista non cogliere il fascino di questo luogo eccezionale? Manet nella Gare St. Lazare, de Chirico nelle Piazze d'Italia, Dalì nella stazione di Perpignan, Delvaux nei suoi treni della notte esprimono, più o meno concettualmente, tutto l'immaginario contemporaneo.

Finalmente, dopo questa fantasmagorica congerie di immagini reali, liriche, spiritose, l'occhio del visitatore può spaziare nella vasta quiete della sala della biblioteca: sullo sfondo l'attenzione è morbidamente attirata dall'immensa tela trompe l'oeil della grande hall della stazione di Colonia; al centro, il percorso è segnato da una sequenza di maquettes delle più importanti stazioni italiane ed europee, chiuse in teche di vetro e incorniciate dalla scioccante luminosità di ellittici neon color fucsia. Ai lati alcune preziosità: i disegni originali della stazione di Milano, cui è dedicato un intero settore, rintracciati negli archivi FS, ed alcuni disegni autografi dell'architetto futurista Antonio Sant'Elia. Certo, la Mostra è immensa e noi abbiamo solo spigolato nel mucchio, dimenticando molte cose: la vecchia sala d'aspetto che spezza la « monotonia » delle immagini e diventa inaspettato ed ovvio luogo di sosta; la sala di proiezione, sul cui schermo si susseguono le diapositive sul mondo ferroviario dal 1840 ad oggi; la gigantesca maquette della stazione di Anversa, perno di tutto lo spazio espositivo. Inoltre, per tutta la durata della Mostra, sono previste manifestazioni culturali, convegni, spettacoli d'animazione e cinematografici, feste del vapore.

Insomma, dopo una Mostra così, ci si sente sazii come dopo la visita e la degustazione dei prodotti di un laboratorio di pasticceria. Sazii ma anche certi di non aver comunque avuto il tempo di gustare tutto.

ANNA D'ANGELO

"Voci" bandisce un concorso di pittura tra i ragazzi su un tema affascinante

«La stazione»

« Voci della Rotaia » in occasione della Mostra internazionale "Il mondo delle stazioni" — Milano 16 ottobre '79 / 31 gennaio '80 — indice un concorso di pittura tra i ragazzi figli di ferrovieri in servizio o in pensione, che frequentino la scuola dell'obbligo. Tema dei lavori è "La stazione". Una stazione che potrà ispirarsi alle stazioni reali che tutti conosciamo, o a quelle fantastiche che si trovano solo nel mondo della fantasia. Il concorso sarà articolato in due sezioni: una per i ragazzi delle scuole elementari, l'altra per i ragazzi delle scuole medie inferiori.

Ecco le condizioni di partecipazione:

— è 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 in proporzione, a quelle della copertina di "Voci", in previsione di una loro eventuale pubblicazione;

— i lavori possono essere inviati anche tramite posta di servizio. E' ad ogni modo importante che giungano in redazione ("Voci della Rotaia" - Piazza Croce Rossa, Roma) in buone condizioni e senza piegature;

— la data di scadenza per l'invio delle opere è il 15 dicembre 1979;

— i lavori saranno giudicati da una qualificata giuria appositamente nominata;

— per ciascuna delle due sezioni, elementari e medie, sono previsti i seguenti premi:

1) L. 70.000 + medaglia d'oro di "Voci" e della B.N.C.

2) L. 50.000 + medaglia d'argento di "Voci" e della B.N.C.

3) L. 30.000

4) Medaglia d'argento di "Voci" e della B.N.C.

5) Medaglia "Il mondo delle stazioni";

— la premiazione ufficiale avverrà nell'ambito della Mostra;

— una selezione delle opere migliori sarà esposta in un apposito settore della Mostra.

Quando il treno ritarda

I FERROVIERI SCRIVONO...

A conclusione della nostra inchiesta "Quando il treno ritarda", sviluppatasi in tre puntate (nn. 4-6-7 di "Voci") e che tanto interesse ha suscitato in tutta la rete, siamo lieti di pubblicare alcune lettere di colleghi che ci hanno scritto per fare alcune puntualizzazioni o per esprimere il loro parere sulla complessa questione. Alcune lettere erano troppo lunghe (a tale proposito rinnoviamo la preghiera di essere il più possibile concisi), altre esulavano dal tema. Siamo stati costretti a fare una selezione e, qualche volta, a sintetizzare drasticamente. Ce ne scusiamo con gli autori.

Signor Direttore,

La prego voler pubblicare questi miei chiarimenti circa l'intervista relativa al ritardo dei treni per "causa trazione" e alla successiva lettera del macchinista Ciro Angrisani, Consigliere d'Amministrazione, pubblicata sul n. 5 di "Voci".

Premesso che nella mia intervista mi riferivo unicamente ai ritardi imputabili alla trazione, non ho mai pensato di sminuire l'alta professionalità e il senso del dovere manifestato dal personale di macchina; categoria per la quale mi sono sempre battuto e della quale sono pronto ad affermare che non è seconda a nessuna per sacrifici e senso del dovere.

Nella citata intervista mi riferivo unicamente alla specializzazione del personale in relazione al mezzo da condurre, cosa ben diversa dalla professionalità di cui parla il Consigliere d'Amministrazione. In quella sede sottolineavo che se l'operatore, nel caso in questione il Macchinista, utilizzasse sempre i medesimi mezzi, oppure se il numero di questi fosse limitato, egli sarebbe sicuramente agevolato, lavorerebbe con maggiore tranquillità e si troverebbe in grado, in minor tempo, di risolvere alcuni problemi tecnici che, purtroppo, si manifestano durante il percorso.

Al contrario, in particolare presso il Deposito Locomotive di Milano Centrale, sono in atto dei turni di servizio nei quali il personale di macchina utilizza 5-6 tipi di mezzi di trazione molto diversificati, e ciò senza contare che anche mezzi della stessa serie sono diversi l'uno dall'altro.

Incidentalmente e senza alcuna intenzione polemica, vorrei anche precisare che ho vissuto la vita del personale di macchina, viaggiando da un capo all'altro dell'intera rete, dal 1941 al 1962 come Macchinista e successivamente, fino al 1975, come Capo Deposito Istruttore.

Posso assicurare che quando mi trovavo costretto, per cause di forza maggiore, a utilizzare mezzi di trazione diversi dai soliti o a condurre treni di differente natura (come potrebbe essere un "rapido" rispetto ad un "merci"), mi sentivo momentaneamente a disagio.

Proprio in base alla mia lunga esperienza personale posso quindi ritenere che un Macchinista, costretto per turno a passare dall'E444, con treni impostati a 180 km/h, al 626, 636, 646 e 645 (per quest'ultimo tipo di mezzo si prevedono anche prestazioni di 1500 tonn.) si trovi inevitabilmente in difficoltà. Quando parlo di necessità di specializzazione dell'uomo sul mezzo intendo sottolineare la necessità di corsi professionali di istruzione per il personale, scorte dei Capi Deposito Istruttori per assistenza tecnica al personale di guida, insomma di tutti gli strumenti che pongano questo personale in grado di svolgere le proprie prestazioni nel miglior modo possibile. Il che non comporta ovviamente, come ho già detto, alcuna valutazione negativa sulla professionalità dei Macchinisti.

Alfredo Forti
Capo Deposito Sovrintendente
Dirigente il Dep. Loc. Milano C.le

Spett. Redazione,

fra i tanti autorevoli e disparati giudizi di illustri e competenti dipendenti, circa le cause che provocano i ritardi dei treni, vi prego di accettare anche il parere modestissimo di un ferroviere che ha girato quasi per intera tutta la rete ferroviaria italiana, in quasi trentasette anni di servizio.

Sono il Deviatore Capo Frusciante Sabato matr. 373869, in servizio da circa ventuno anni presso la stazione di Salerno, dapprima con la qualifica di manovale fino a quella rivestita tutt'ora e faccio riferimento, in particolare al parere, o giudizio, del C.S. Sovr. Titolare della stazione di Salerno, Rag. Ernesto Greco, circa la inesperienza del personale, la mancanza di buona volontà di alcuni settori di lavoro, e la insufficiente buona volontà e capacità di pochi.

E' chiaro che tutto ciò è rivolto in gran parte, o quasi esclusivamente, agli operatori degli scambi, e poiché tale mansione svolgo insieme a tantissimi colleghi (e ne ho visti tanti di questi *presunti* inesperti colleghi) in modo più che decoroso ed in tutta coscienza faccio notare che:

— non si può parlare di inesperienza o incapacità del personale quando questi è costretto ad operare su di un piazzale, come ad esempio quello della stazione di Salerno, che è oberato, da circa quattro anni, quasi continuamente da interruzioni sia programmate che accidentali, sia nell'ambito della stazione stessa che alle stazioni limitrofe, con l'incombenza di inviare ai vari binari, ed in linea, decine di mezzi delle ditte appaltatrici, di preparare istradamenti anche tra i più tortuosi e molte volte per ingressi e partenze su di un unico binario di circolazione, con la logica conseguenza di fare circolare i treni a zig-zag, con l'aggiunta di dover operare, quasi esclusivamente nel periodo estivo, in art. 71 (un agente in meno). Anzi io credo che il personale tutto impiegato agli scambi abbia fornito, e fornisce tuttora, una chiara e lampante prova delle proprie capacità di lavoro, superiori a quelle richieste dall'Amministrazione, in quanto, pur operando tra questi disagi, mai dico mai, si sono verificati incidenti di lavoro (con nostra immensa gioia).

Sabato Frusciante
Deviatore Capo - Salerno

Cara Redazione,

ho letto con interesse la vostra inchiesta « Quando il treno ritarda ». Vorrei dare il mio parere riguardo alcuni ritardi programmati dei treni merci (questi ritardi particolari mi sembra non siano stati affrontati nei vostri articoli) e il mio modesto contributo sul come è possibile eliminarli.

Mi riferisco specificamente a quei casi, e sono molti, nei quali si ritarda la partenza prescritta dell'orario dei treni merci, per far godere del riposo minimo fuori residenza al P. di M. di turno che per effetto di ritardo in arrivo risulti al di sotto di detto riposo.

Sappiamo che in questi casi tre sono le possibilità che i « Depositi Loc. » hanno:

1) utilizzare altra coppia di P. di M. per far sì che il treno merci parta all'ora prescritta, tenendo la coppia titolare disponibile;

2) far ritardare l'orario prescritto del treno merci di quei tanti minuti o ora per far sì che la coppia titolare goda del riposo minimo prescritto;

3) concedere l'autorizzazione di supero impegno con l'apposito Timbro sul TV 306/E (Bollettino di Trazione) alla coppia del P. di M. titolare, che non usufruisce così del riposo e si impegna per l'ora prescritta di partenza del treno.

Ma come si sa la prima ipotesi non è mai possibile data la carenza generale di personale. La terza ipotesi, quella del timbro non viene mai applicata; anche se richiesta, il timbro rimane ben chiuso in cassaforte.. Si continua così allegramente a ritardare, in questi casi, la partenza d'orario dei treni merci, con i disagi e i disservizi ben conosciuti, con il malcontento del P. di M. che, se da un lato si vede tutelato nel godimento del riposo minimo; dall'altro si vede decurtato il riposo di turno in residenza dato che il ritardo maturato in partenza si ripercuote sicuramente sull'arrivo.

L'intoppo non credo sia il lato economico, dato che vengono distribuiti svariati miliardi di ore straordinarie anche turnificate. Poche centinaia di migliaia di lire distribuite al P. di M. che avrebbero l'effetto immediato di eliminare immediatamente questi ritardi, sarebbero un bel risultato anche economicamente vantaggioso.

Mi si accuserà di venalità di voler monetizzare i sacrifici invece che eliminarli (sic), di voler la fetta più grossa della torta, ecc. ecc. ecc.

Questi signori dovranno allora spiegare perché l'autorizzazione al supero impegno viene sempre data al P. di M. quando sono interessati i treni viaggiatori anzi in questi casi il P. di M. non ha bisogno di chiedere, viene invitato, quasi obbligato ad accettare.

Renato Piccoli
Macch. « Dep. Loc. » VR

IL TRENO DELLA SPERANZA

L'iniziativa per gli HANDICAPPATI

CI GIUNGONO consensi da ogni parte: lettere e telefonate di colleghi che plaudono alla nostra iniziativa a favore degli handicappati psicofisici, figli o congiunti di ferrovieri, e ci invitano a proseguire per condurla, al meglio, fino in fondo. Cosa che cercheremo di fare con l'impegno di sempre.

Non mancano, naturalmente, i dissenzienti e i dubbiosi. C'è chi parla di elemosina e di pietismo, chi auspica non azioni settoriali ma globali, chi invoca strutture di Stato e grida al nostro perverso desiderio di ghettizzare gli handicappati. I malfidati si chiedono, e ci chiedono, se i soldi della sottoscrizione da noi lanciata prenderanno poi la via giusta o imboccheranno, invece, l'italica (e non solo italica) traversa, tutta curve e dedali e sbocchi tenebrosi, alquanto usuale. Uno, col sorrisetto furbo, ci ha gelato con la sua domanda-capestro: "E gli interessi? Chi se li becca, poi, gli interessi?". Come se quelli del suo conto in banca andassero a finire in conti altrui.

Diciamolo subito. Anzi, ripetiamolo. Ad amministrare il "Fondo di Solidarietà" per l'assegnazione di contributi periodici agli handicappati provvederà la Commissione Esecutiva (già nominata dal Direttore Generale, come abbiamo comunicato nel numero scorso): di essa fanno parte sette ferrovieri, di cui quattro funzionari dei Servizi Affari Generali, Personale, Sanitario, Ragioneria e tre genitori di handicappati, rispettivamente con le funzioni di rappresentante degli stessi genitori, rappresentante dei ferrovieri sottoscrittori, segretario. Gli amici malfidati e furbetti — ideologisti e non — possono star certi che una Commissione così costituita farà di tutto perché la retta via sia mantenuta.

Quanto alla globalità, alle strutture eccetera, chi lo nega che siano ottime cose? Le aspettiamo. Certo. Ma quando in pratica (se proprio vogliamo guardarci negli occhi) non si va oltre il non difficile "flatus vocis" ("apri la bocca e daje fiato", dicono a Roma), non si scende dalla pura verbalità d'astrazione al concreto, quando le famose strutture sono carenti o mancano del tutto (ci stiamo guardando sempre negli occhi), quando le esigenze sono purtroppo reali e non possono attendere, siamo seri: **facciamo intanto qualcosa noi.** Diamo noi l'avvio, per quel che possiamo. E qualcosa possiamo.

La ghettizzazione. Un neologismo spiacevole che sa di svastica, di ghestapo, di stella gialla sul petto. Dico: scherziamo? Quando parliamo di istituti specializzati, di case di soggiorno, di colonie per l'assistenza diretta, non pensiamo davvero all'isolamento, quasi fossimo seguaci di una delittuosa pedagogia della segregazione, bensì a cure di alta specializzazione, a terapie fisiche, psichiche e sociologiche, pensiamo anche e specialmente, a una triste realtà: a quando vengono a mancare i genitori. E proprio alcuni di loro ci hanno posto dinanzi a questo grave problema, che a noi, francamente, in un primo momento era sfuggito. "Quando noi saremo morti — ci hanno detto — chi avrà cura dei nostri figli? Stando alla situazione attuale, forse nessuno".

Elemosina, pietismo? No, non abbiamo lanciato una colletta. Per noi si tratta di ben altro. E anche per tutti coloro che stanno aderendo alla sottoscrizione. Questa sottoscrizione l'abbiamo chiamata più volte un gesto di solidarietà: il che vuol dire qualcosa che noi diamo, più che agli altri, a noi stessi. Chi ha orecchie per intendere, intenda. E' il caso di dirlo. E, vivaddio, pare che la maggior parte dei ferrovieri possieda un buon udito.

Del resto, già si sta cercando di fare qualcosa che va oltre il primo obiettivo della nostra iniziativa (che è quello, come tutti ormai sanno, di corrispondere aiuti economici periodici agli handicappati): come, ad esempio, si può rilevare dall'articolo, pubblicato qui sotto, sull'eliminazione delle barriere architettoniche, che è un segnale importante di un nuovo approccio, anche culturale, al problema. L'iniziativa stessa — ricordiamolo — si propone poi anche l'inserimento degli handicappati, ove possibile, nel mondo del lavoro: un altro grave problema che darà molto da fare.

Molti ci hanno chiesto se è possibile sottoscrivere più quote. Abbiamo sentito, in proposito, il Servizio Ragioneria: è possibile farlo mediante la compilazione di due o più schede. Ed è anche per questo che ne riproduciamo pure in questo numero un esemplare, che si può ritagliare e consegnare alle Segreterie d'Impianto, dopo averlo compilato con i dati richiesti.

Lo riprodurremo anche nel prossimo numero, nel quale cercheremo di informare ancora i nostri lettori sugli sviluppi che avrà assunto l'iniziativa, a seguito dell'affissione — ormai completata — dei manifesti e della distribuzione — in via di completamento — delle schede in tutti gli Uffici e gli Impianti dell'Azienda.

Un nuovo impegno: l'eliminazione delle « barriere architettoniche » in ferrovia

I MINORATI E IL TRASPORTO

FORSE non tutti i lettori sanno che dopo una vicenda durata ben sette anni, ricca ovviamente di interminabili consultazioni interministeriali, nell'aprile del 1978 veniva emanato il D.P.R. con il quale si approvava il regolamento di attuazione dell'art. 27 della legge a favore dei mutilati ed invalidi civili in materia di "barriere architettoniche" e trasporti pubblici. Vale la pena citare per intero il testo dell'art. 27:

« Per facilitare la vita di relazione dei mutilati ed invalidi civili gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche, prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione dovranno essere costruite in conformità della circolare n. 4809 del 15 giugno 1968 emanata dal Ministero dei Lavori Pubblici, in cui si invitano i costruttori a tenere conto delle barriere architettoniche sia nella progettazione di natura urbanistica sia particolarmente in quella di natura edilizia. I servizi di trasporti pubblici ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati; in tutti i luoghi ove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli, che saranno in futuro edificati, dovrà essere previsto e riservato uno spazio agli invalidi in carrozzella; gli alloggi situati nei piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare dovranno essere assegnati agli invalidi che hanno difficoltà di deambulazione qualora ne facciano richiesta ».

Preferiamo non soffermarci sul testo delle norme del recente regolamento di attuazione, che descrive nel dettaglio i provvedimenti tecnici da attuare per facilitare l'accessibilità e l'agibilità del trasporto ferroviario, in quanto riteniamo più utile, in questa occasione, spendere qualche parola per mettere a fuoco la problematica che si cela dietro l'espressione, d'uso corrente ormai anche nel nostro paese, di "barriere architettoniche", augurandoci che questa breve nota aiuti il lettore a prendere coscienza degli aspetti tecnico-costruttivi e psicologico-sociali del problema. Il termine "Architectural barriers" è nato 40 anni fa nei paesi anglosassoni ed è stato coniato per indicare quegli ostacoli costruttivi e di altro tipo che limitano o impediscono del tutto la mobilità degli individui minorati fisicamente. Per visualizzarne ancora meglio il significato possiamo citare qualche esempio di "barriere architettoniche" scegliendo a caso nel paesaggio urbano quelle nelle quali si imbatte comunemente una persona "sana". Accessi preceduti da scalinate o da gradini, marciapiedi privi di raccordi e di scivoli, parcheggi con posti auto talmente ravvicinati da diventare inaccessibili, ascensori di dimensioni anguste, spazi di distribuzione e di disimpegno sottodimensionati, servizi igienici impraticabili, ecc.

A questo proposito immagino non sia troppo arduo rintracciare nelle esperienze di viaggio in treno di ciascuno di noi una qualche occasione nella quale ci si è trovati a dover aiutare una persona anziana, un bambino, una gestante, un cardiopatico, un obeso, un invalido degli arti od

Il treno: un mezzo per tutti che, però, non è ancora, veramente, alla portata di ogni viaggiatore. Rendere agibile il mezzo ferroviario è un impegno primario per la nostra Azienda

un comune viaggiatore "sano" carico semplicemente di valigie o di pacchi, magari con qualche bambino, ad arrampicarsi con notevoli difficoltà e palesi rischi su una carrozza ferroviaria. Va da sé che la barriera d'ordine materiale, costituita dalla presenza di un metro circa di dislivello tra il piano di calpestio del marciapiede ed il pavimento della carrozza ferroviaria, si trasformi in una vera e propria barriera d'ordine morale, imponendo, in pratica, una sorta di divieto ad usare il trasporto ferroviario da parte dei soggetti portatori di una qualche forma di handicap.

Comunque per dare una giusta dimensione al problema torna utile citare qualche dato statistico riferentesi alla situazione che esisteva in questo campo nel nostro paese intorno agli anni Settanta ma che viste le scarse iniziative prese possiamo considerare ancora valide oggi. Le barriere architettoniche limitavano allora la mobilità di 50 mila invalidi poliomelitici, 30 mila invalidi per incidenti stradali, 45 mila invalidi per infortuni sul lavoro, 22 mila invalidi per malformazioni all'apparato locomotorio, 100 mila non vedenti, un milione di individui affetti da cardiopatie e malattie croniche invalidanti a cui occorreva aggiungere un gran numero di persone anziane, di gestanti, di traumatizzati e di bambini.

Il problema non investe dunque solo i cosiddetti "handicappati" ma un numero vastissimo di cittadini quantificabile in circa otto milioni di individui. Non è dunque sostenibile, di fronte alla entità di una simile cifra, come si è sentito ripetere in più occasioni, che l'obiettivo di migliorare la mobilità e quindi la vita di relazione, assecondando le legittime aspirazioni, a vivere nella comunità ed a partecipare alle sue attività, di una categoria di cittadini oggi emarginata, è un lusso da paesi ricchi, in quanto gli invalidi e gli anziani hanno oggi esigenze assistenziali ben più pressanti.

Purtroppo anche se questa obiezione ha ancora un tragico fondo di verità, non si capisce perché una situazione di arretratezza nel campo assistenziale debba perpetrare il divieto di accesso a quell'insieme di strutture create appositamente per assicurare a tutti i cittadini indiscriminatamente una serie di servizi e tra questi il trasporto. Inoltre volendo accantonare scontate considerazioni d'ordine morale, giuridico e sociale appare chiaro che critiche di siffatto genere non prendono in alcuna considerazione il fatto che strutture rese agibili agli "handicappati" diventano a maggior ragione più facilmente fruibili da parte degli utenti "normali". Senza contare poi che tutti gli individui sono potenzialmente degli "handicappati" per il fatto di dover attraversare nell'arco della loro esistenza due età, l'infantile e la senile, oggettivamente svantaggiate, anche se vissute in condizioni di buona efficienza fisica. Nel proporre qui al lettore alcune considerazioni sull'accessibilità ed agibilità del solo trasporto ferroviario riteniamo indispensabile sottolineare che per avere un minimo di validità sul piano sociale l'eliminazione delle "barriere architettoniche" deve essere estesa all'intero sistema dei trasporti.

Trasportare grandi masse di viaggiatori pendolari, con accettabili tempi di percorrenza su brevi percorsi intercalati per di più da frequenti fermate ha imposto ad esempio un approccio molto più articolato al problema del "design" del materiale rotabile con soluzioni innovative anche in termini di accessibilità e di agibilità. Infatti per ridurre vistosamente il tempo di incarrozzamento dei viaggiatori, nelle recenti vetture destinate al traffico regionale, si è abbassato il pianale avvicinandolo al piano di calpestio del marciapiede, si è allargata notevolmente la dimensione delle porte, si è resa automatica la loro apertura ed infine si è data una migliore e più diffusa sistemazione ai sostegni.

Si tratta ben inteso di miglioramenti funzionali nati al di fuori della problematica delle "barriere architettoniche" e prescindenti da questa ma che finiscono con l'arricchire il confort complessivo del mezzo di trasporto. E' ormai tempo però che anche all'universo ferroviario, inteso come un insieme integrato e complementare di strutture fisse e di mezzi mobili, venga estesa l'applicazione sistematica dei principi dell'ergonomia, onde evitare che il livello globale del confort offerto non si esaurisca, come spesso accade di vedere e di sperimentare, nell'impiego diffuso ed illogico di finiture impiegate con finalità esclusivamente estetiche, ma al contrario sia ottenuto da una scelta accurata di componenti progettate per facilitare la fruibilità generale del mezzo di trasporto da parte dell'utente, assicurargli un adeguato benessere ambientale, ridurgli le situazioni di fatica e le possibilità di infortuni.

Un'identica ottica deve beninteso portare alla eliminazione graduale, nella edilizia ferroviaria esistente e in quella da realizzare in futuro, di quegli ostacoli costruttivi che nella pratica quotidiana si tramutano in efficaci strumenti per istituire incivili forme di segregazione sociale.

CESARE COLUMBA

SCHEDA PERSONALE DI ADESIONE INIZIATIVA PRO «HANDICAPPATI»

Cognome e nome del dipendente

Qualifica

Impianto di appartenenza

Matricola cod. C.P.C.

POSIZIONE MECCANOGRAFICA			
Ragioneria	Serv.	Impianto	Progressivo

MODULO DI DELEGA

DELEGO

L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato a procedere alla trattenuta a ruolo, per l'importo mensile di lire **150 (centocinquanta)**, salvo successiva revoca e, comunque, non oltre la data del mio collocamento in quiescenza. L'importo predetto dovrà essere utilizzato per il finanziamento delle iniziative che verranno assunte per i figli e congiunti "handicappati" dei ferrovieri in servizio e in quiescenza.

Firma

La presente scheda, completa dei dati richiesti e firmata, deve essere consegnata alla Segreteria dell'Impianto di appartenenza, che provvederà ad inoltrarla al competente Ufficio Ragioneria.

La collaborazione fra strada e rotaia

PURTROPPO non è possibile valutare gli effetti del R.D.L. n. 9/1940, sul quale ci siamo soffermati la volta precedente, poiché, al momento in cui esso avrebbe dovuto esplicare tutti i suoi benefici, il Paese è stato coinvolto in una guerra disastrosa, che ha bloccato in buona parte le attività industriali e commerciali indirizzate a fini civili.

Al termine della guerra — primavera del 1945 — i guasti subiti dalla rete ferroviaria e le menomazioni del parco locomotive e del parco carri erano tali che, come è noto, ci sono voluti anni di paziente e laboriosa opera di ricostruzione, prima che si potesse fornire un esercizio ferroviario decente.

Contemporaneamente alle ferrovie, e più in fretta di queste, si erano riorganizzate però anche le imprese camionistiche, anch'esse non risparmiate dal flagello della guerra.

Esse si riorganizzarono più in fretta e non persero tempo per proseguire la loro azione di concorrenza nei confronti della ferrovia, che, a sua volta, non prese iniziative particolari per contrastare tale situazione; ripetette presso a poco gli schemi già in parte posti in atto prima della guerra; con la differenza che questa volta, utilizzò a pieno soprattutto le possibilità concesse dalle agevolazioni tariffarie, disciplinate dal R.D.L. n. 9/1940.

Ma a questo punto il nostro discorso sulla vita della ferrovia cessa di essere storia per diventare cronaca di un recente passato, passato vissuto da molti di noi.

Tuttavia non è male, prima di chiudere queste note, fare qualche riflessione finale sulle azioni svolte dalla ferrovia a difesa del proprio traffico e osservare quali siano le tendenze attuali in fatto di trasporto merci.

Innanzitutto è doveroso riconoscere che il trasporto delle merci per camion ha delle caratteristiche che, dal punto di vista della economia del Paese, in diversi casi si rivela più vantaggioso e più utile del trasporto per ferrovia. Da ciò consegue per la ferrovia anche qualche vantaggio, infatti si è trovata ad essere sgravata di alcuni tipi di traffico che, in una visione più realistica degli interessi aziendali e della collettività, si dimostrano a lei poco congeniali. Basti ricordare, tra questi i trasporti sulle brevi distanze (al di sotto di 150-200 km), quelli di merci deperibili e deperibilissime (pesci, crostacei, fiori, pollame, animali vivi, frutta e primizie dirette a mercati prossimi ai luoghi di produzione, ecc.) e quelli di merci in piccole partite. Anzi, in quest'ultimo caso, è stata la stessa ferrovia a prendere l'iniziativa di affidare tali merci al camion per i percorsi iniziali e terminali.

In una visione più moderna della politica dei trasporti, tuttora in fase di profonda evoluzione, la ferrovia rivendica a sé il trasporto merci sulle lunghe distanze e, anche nell'interesse della collettività, seguita a battersi nei confronti della strada mediante concessioni di tariffe concorrenziali che siano, al limite, remunerative dei costi. In questo quadro si è imboccata una politica dei trasporti per molti versi diversa da quanto praticato in precedenza, chiedendo e offrendo ampia collaborazione al mezzo stradale, nonché al mezzo marittimo e, ove possibile, anche al mezzo aereo. Questa ampia collaborazione, già in atto su molti punti e relazioni della rete ferroviaria, si attua, come è noto, con i cosiddetti trasporti intermodali, cioè con il trasporto su carri ferroviari, appositamente progettati e costruiti, di containers, cassoni atti ad essere innestati su telai di camion e semirimorchi di camion.

Questa sarà la storia futura del trasporto merci per ferrovia. Le premesse perché questa storia sia positiva ci sono tutte; chi è preposto a fare le scelte nel settore della politica del trasporto merci deve avere soltanto il buon senso di cogliere, nell'interesse della collettività, quanto la rotaia è capace di dare.

(fine)

ALBERTO LENTINI

(Le puntate precedenti sono state pubblicate sui nn. 12/1978, 5-6-7 del 1979).

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Secondo i dati più recenti, nel periodo dell'ultimo ferragosto si è avuto un incremento del numero dei viaggiatori pari all'8,5%

Cresce il numero dei passeggeri FS

Le Ferrovie dello Stato nel periodo compreso tra il 6 e il 22 agosto scorso hanno incassato, per il servizio passeggeri, 15 miliardi 351 milioni di lire, l'8,5 per cento in più rispetto a quanto incassato negli stessi giorni del '78. Tenuto conto che le tariffe ferroviarie tra l'agosto '78 e l'agosto '79 non hanno subito ritocchi, tale incremento è da attribuire interamente ad un aumento effettivo del numero di viaggiatori trasportati.

Secondo le prime stime, infatti, i viaggiatori che hanno acquistato il biglietto di viaggio sono stati 5 milioni 868 mila, a fronte dei 5 milioni 407 mila dello stesso periodo del '78.

L'introito più consistente, nel periodo in esame, è stato conseguito dal Compartimento di Roma con 3 miliardi 237 milioni di lire, seguono il Compartimento di Milano con 2 miliardi 898 milioni di lire e quello di Napoli con 1 miliardo 767 milioni di lire.

Presto cinema e tv sui treni francesi

Su alcuni treni delle Ferrovie francesi, scelti tra quelli classificati "rapidi" e "intercity" che percorrono le principali linee del nord-est della Francia, saranno aggiunte in un prossimo futuro delle speciali carrozze nelle quali i viaggiatori potranno assistere alla proiezione di brevi film oppure di programmi televisivi.

Un primo esperimento di questo genere ha avuto inizio a partire dal 15 ottobre sul rapido Parigi-Strasburgo.

La particolare vettura-spettacolo è dotata di aria condizionata e ha delle caratteristiche pareti laterali a specchio in modo da creare l'illusione di un ambiente molto più spazioso di quello reale.

In trenta minuti da Milano alla Malpensa

E' pronto il progetto del nuovo collegamento ferroviario tra Milano e l'aeroporto della Malpensa. I treni, partendo da Milano, attraverseranno Saronno, Busto Arsizio, Ferno e Lonate. La velocità dei convogli si aggirerà sui centotrenta chilometri orari; ogni venti minuti transiterà nelle stazioni un treno il cui tempo di percorrenza tra Milano e il capolinea supererà di poco la mezz'ora.

Scartamento normale anche per la ferrovia Agrigento-Castelvetrano

In sede locale è stata recentemente avanzata una proposta per la trasformazione della linea Castelvetrano-Agrigento da scartamento ridotto a scartamento normale. Nell'iniziativa sono coinvolti i Sindaci del comprensorio, le popolazioni e gli operatori economici (nella zona esistono imprese del legname, del vetro e dei prodotti agricoli a Ribera e industrie del pesce salato a Sciacca). Interessati al potenziamento della linea sono anche gli operatori turistici in quanto nella zona si trovano località di grande interesse storico e artistico: Selinunte, Eraclea e la stessa Agrigento.

lettere a "voci"

(continua da pag. 3)

tentistici, ex sottufficiali transitati nell'impiego civile. Lo scrivente fa parte di quest'ultima categoria, cioè di quella folta schiera di ex sottufficiali transitati nella nostra Azienda tramite concorso esterno, che non beneficiano di nessun articolo di legge, se non delle 800 lire mensili per ogni anno di anzianità.

Comunque, poiché sono trascorsi ben sette anni da quando ho lasciato il Ministero della Difesa, desidererei conoscere se posso avanzare la richiesta dell'anzidetto scatto periodico, e a quale specifico Ufficio dovrei indirizzare detta richiesta, e quali articoli e relativi comma della Legge n. 42 devo citare. Infine, su quale voce dello stipendio l'aliquota del 2,50 per cento viene applicata?

La ringrazio per i chiarimenti e l'eventuale pubblicazione.

A. B. - Roma

● *Il 4° comma dell'art. 14 della Legge n. 42 del 1979, nel disporre che le misure iniziali e le successive classi di stipendio sono suscettibili, al fine dell'applicazione di leggi vigenti che prevedono l'attribuzione di aumenti periodici di stipendio per situazioni particolari, di aumenti biennali convenzionali, ognuno dei quali comporta un aumento costante pari al 2,50 per cento delle medesime, non ha introdotto nessuna innovazione rispetto alla precedente normativa. Tale normativa (art. 3 della Legge 9 agosto 1954, n. 644) nella fattispecie stabilisce che il personale esecutivo degli uffici proveniente dai sottufficiali delle Forze Armate e nominato in base ai diritti concessi dalle norme vigenti, oltre a conseguire i normali aumenti periodici biennali, ha diritto alla scadenza degli anni intermedi all'aumento periodico del 2,50 per cento tante volte quanti sono stati gli anni di servizio militare effettivamente prestato. Questo, in generale. Per quanto riguarda, invece, il caso del nostro lettore siamo spiacenti di dover comunicare che tale beneficio, purtroppo, non gli compete. Infatti egli è stato assunto dalla nostra Azienda in seguito a vincita di pubblico concorso e non in virtù dei provvedimenti di legge che disciplinano il passaggio dei sottufficiali all'impiego civile.*

Figli maschi, figlie femmine

Cara "Voci",

sono un pensionato ed ho un figlio studente universitario della Facoltà di Medicina, che fra giorni compirà il 25° anno di età. Di conseguenza perderà il diritto al rilascio delle concessioni gratuite di viaggio, diritto che come è noto decade per i figli maschi anche se ancora disoccupati ed a totale carico del padre mentre permane per le femmine, anche se provviste di reddito proprio di lavoro, purché nubili.

Ritengo, a mio modesto avviso, che le vigenti disposizioni che regolano la materia, debbano essere rivedute e modificate in quanto per la parità dei diritti esistente fra uomo e donna sancita, se non vado errato, dall'art. 3 della Costituzione e ribadita da altre leggi quale ad esempio la legge 9-12-77 n. 903 art. 1, concernente l'accesso al lavoro, detta discriminazione non debba più esistere. Pertanto la concessione dovrebbe continuare ad essere rilasciata anche ai figli maschi oltre il 25° anno di età, finché celibi e a totale carico del genitore.

Il caso mi si pone, in quanto dovendomi recare periodicamente durante l'anno in una città del Nord, per controlli medici, accompagnato da mio figlio, d'ora innanzi sarò costretto a dovergli pagare il biglietto ferroviario a tariffa intera.

Desidererei quindi conoscere se vi è la possibilità, e in che modo, di ottenere la modifica in argomento.

Lorenzo Priolo - Palermo

● *Effettivamente è prevista una modifica delle disposizioni che regolano la materia delle concessioni gratuite di viaggio dei figli maschi e figlie femmine dei dipendenti FS, ma purtroppo non nel senso auspicato dal nostro lettore. Infatti l'eliminazione della disparità esistente fra i due sessi è prevista nel regolamento di esecuzione della legge 1108/1955, tuttora in fase di approvazione, che limita a 25 anni il beneficio delle concessioni in parola anche per le figlie femmine.*

dicono di noi

SULLA STAMPA

In un momento difficile per la vita dell'Azienda ferroviaria e dei ferrovieri, tutti impegnati a portare avanti il discorso sulla riforma strutturale dell'Azienda stessa, sui modi e i tempi in cui realizzarla oltre che sui problemi che da tutto questo discendono (dei quali si parla a fianco), poniamo questa volta lo sguardo su qualche cosa di veramente "vitale" per il mondo ferroviario: la ricostruzione di una linea, la Cuneo-Nizza.

LA STAMPA

Oggi rinasce la ferrovia Cuneo-Nizza. Un momento storico, la conclusione di un'avventura che si era iniziata nel 1940, quando le prime cariche dinamitarde fatte esplodere dai tedeschi avevano danneggiato gallerie e viadotti. Definita "la più lunga, la più monotona, la più illogica, la più paradossale storia delle comunicazioni in Europa, ma anche capolavoro dell'ingegneria e della tecnica, all'avanguardia per concezione (su 96 km ci sono 80 tunnel, 407 viadotti e 109 muri di sostegno), questa linea ferroviaria torna in esercizio dopo 34 anni di discussioni sulla sua utilità e di lavori per ricostruirla. La prima volta ne furono necessari settantacinque". (G. Lombardi)

Gazzetta del Popolo

La Costa Azzurra è più vicina. Oggi in treno da Cuneo a Nizza. Perché tanto parlare di una linea che rinasce, che riprende a collegare Cuneo con il mare? E' un fatto emblematico, è un bisogno impellente di dire cose sofferte e vissute, per godere della fine di una sorta di maledizione... La ferrovia non è stata pretesa per hobby. E' il terzo collegamento su binari tra l'Italia e la Francia. Gli altri due (Modane e Ventimiglia) sono da tempo insufficienti, intasati. La Cuneo-Nizza sarà di aiuto prezioso. Ma c'è una seconda ragione. La ferrovia sarà un collegamento più rapido fra la Pianura Padana e la Francia meridionale. E' stata ricostruita con i sistemi più moderni, con impianti di controllo e segnalazione all'avanguardia. (F. Collidà)

IL TEMPO

Ritorna dopo 35 anni la ferrovia Cuneo-Nizza, che era stata distrutta sul finire del secondo conflitto mondiale. Sottolineando l'importanza di questa realizzazione, il Ministro Sarti, che rappresentava il Governo italiano alla cerimonia dell'inaugurazione, ha tra l'altro detto: « In zone di montagna e di confine non vi sono alternative al treno. L'interscambio civile e commerciale fra l'Ovest italiano e il Sud-Est francese va inquadrato in una grande ottica di interscambio europeo che è indiscutibile. Siamo certi dell'utilità di quest'opera. Collegare due aree nevralgiche per il turismo e per l'economia dell'Europa non potrà mai significare la costruzione di una cattedrale nel deserto ».

IL LAVORO

Da ottobre Cuneo più vicina al porto di Nizza. Soddisfatti parlamentari, enti locali e operatori piemontesi: un po' meno le Ferrovie, che gestiranno in passivo la linea... Gongolano gli operatori cuneesi, che vedono già le frotte di turisti francesi dirigersi verso i campi di sci di Limone, Col di Tenda, Prato Nevoso. Ancora più felici sono i commercianti e gli industriali. Con la linea che collega la città piemontese al porto di Nizza, ci sarà senz'altro un impulso ai traffici commerciali in entrambe le direzioni. Sarà senz'altro un'alternativa al traffico merci che attualmente viene incanalato lungo la litoranea Nizza-Ventimiglia-Genova. E' questo infatti lo scopo principale della linea: collegare direttamente il costruendo porto di Nizza con la citta piemontese.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

Ancora silenzio sulla riforma

STIAMO segnando un poco il passo, non c'è dubbio. Questa ottava legislatura, almeno per quanto riguarda più strettamente i problemi delle ferrovie e dei ferrovieri, stenta a prendere il suo avvio sul piano legislativo, travagliata com'è dalle polemiche dei partiti. La passata legislatura aveva messo molta carne a cuocere e se non fossero intervenute le elezioni anticipate c'è da credere che a non poche soluzioni saremmo pervenuti. Ma, purtroppo, le cose sono andate come tutti sapete e così la battuta di arresto si è resa inevitabile. Ora però bisogna ricominciare. Qualche provvedimento di legge è già stato presentato alle Camere ma ancora nulla figura all'ordine del giorno delle Commissioni Trasporti, sia alla Camera che al Senato. Si torna, tuttavia, a parlare del piano quinquennale di potenziamento e di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Il governo starebbe per presentarlo al Parlamento. La spesa prevista dovrebbe aggirarsi intorno agli 8 mila miliardi di lire e 700 milioni da utilizzare nell'arco di cinque anni per ammodernare e potenziare gli impianti fissi dell'Azienda.

Nulla di nuovo, poiché si tratta di quello stesso Piano "integrativo" che nella passata legislatura fu già approvato dal Senato, ma che per le sopravvenute elezioni anticipate non ottenne in tempo il necessario voto della Camera. L'unica differenza consiste nell'entità della spesa che nella precedente stesura legislativa era soltanto di 5 mila miliardi.

L'intenzione del governo è stata comunicata alla Commissione Trasporti di Montecitorio dallo stesso Ministro Preti e pertanto non c'è che da sperare che il Consiglio dei Ministri approvi al più presto il disegno di legge e metta il Parlamento in condizioni di lavorare. Su questo provvedimento è stata fatta qualche osservazione sulla quale varrà la pena di meditare: è stato scritto dal collega Mario Righetti (Corriere della Sera del 25 settembre) che la Azienda ferroviaria, attualmente, con la struttura di cui dispone, non è in grado di spendere più di 350 miliardi di lire all'anno. Tenuto conto di ciò, se ne ricava che, a compimento del quinquennio di vita del Piano, potranno essere stati spesi poco più di 2 mila miliardi. E per il resto?

Ne consegue che di pari passo, se non si vorranno vanificare gli sforzi finanziari (e nel momento di crisi economica che il Paese attraversa sarebbe proprio stolto) si dovrà provvedere a quella ristrutturazione dell'Azienda ferroviaria di cui da molto tempo si va parlando.

In passato si è marciato, lo riconosciamo; ma è pur doveroso riconoscere che l'inflazione da una parte e l'aumento dei prezzi dall'altra hanno purtroppo divorato gran parte dei miliardi che furono stanziati prima col "Piano decennale" (che nel 1962 prevedeva una spesa di 1.500 miliardi di lire) e poi col "Piano ponte" che ne mise a disposizione altri 400 cui seguirono, nel 1974, i 2 mila miliardi del programma di interventi straordinari.

Le ferrovie, lo abbiamo più volte sottolineato, nella vita economica del Paese rappresentano un settore trainante, di una importanza che non è esagerato definire vitale, soprattutto se si tiene conto, proprio oggi, dell'incalzare della crisi energetica. Nulla di nuovo quindi sotto il sole. Per le ferrovie, quanto sta per arrivare, riguarda ancora il passato. Per il presente e per l'avvenire soprattutto, non si sta facendo nulla e invece è proprio alla ristrutturazione dell'Azienda che si deve porre mano se vogliamo finalmente che il mezzo ferroviario diventi uno strumento efficace e funzionale. Lo ultimo programma di lavoro delle Commissioni Trasporti del Parlamento non prevede ancora alcun provvedimento che riguardi la riforma dell'Azienda ferroviaria. Cosa aspettano quei deputati e quei senatori che pure, nella passata legislatura, si mostrarono tanto solerti?

SALVATORE BRANCATI

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

La comicità colpevole

NEL MONDO ci sono poche cose tanto tragiche quanto realizzare film divertenti. E' una massima di Harry Langdon, il famoso comico del muto, che viene citata spesso quando si vuole spiegare che cosa sia la comicità e come essa riesca ad emergere dalle situazioni più strane della vita. Quando Langdon parlava di tragicità nel dover far ridere « comunque », si riferiva a sue esperienze personali, come quando durante le riprese di **Tramp, Tramp, Tramp** dovette appendersi ad una palizzata in bilico su una ripidissima scarpata che cadeva a strapiombo per varie centinaia di metri. Mentre si girava la sequenza non vi fu davvero alcun accenno di risa tra la folla che stava dietro la macchina da presa, e quando Langdon terminò le sue acrobazie vide intorno a sé solo facce pallide e silenzio: brutto segno per chi gira un film comico e lui se ne preoccupò seriamente. Ma sullo schermo, la scena di quelle sue drammatiche evoluzioni ottenne un successo strepitoso. Di qui discende un'altra massima: si ride non di chi fa qualcosa alla "vita", ma di coloro ai quali la "vita" fa qualcosa. Tutto questo mi è venuto alla mente guardando **Ratataplan** di Maurizio Nichetti, e soprattutto cercando di capire le ragioni del suo grandissimo e unanime successo di pubblico e di critica, ottenuto dapprima alla Mostra di Venezia e poi confermato nei cinema di tutta Italia. Perché la tragicità? Perché la comicità di Nichetti, malgrado le apparenze, non è innocente; essa nasce dalla realtà dei nostri giorni, appunto dalla tragicità dei nostri giorni. Le sue gag, fulminanti e incisive, si realizzano tra nuvole di smog e giganteschi depositi di rifiuti urbani, tra palazzi-ghetti e gente taciturna, disoccupazione ed emarginazione; e le situazioni grottesche, le clownerie irresistibili di **Ratataplan** riescono a strappare un riso nervoso e quasi nevrotico, quasi mai una risata liberatoria. Attraversare la città con un bicchiere d'acqua da consegnare a un cliente, è per Nichetti-cameriere qualcosa di più di una semplice commissione, ma è un viaggio, una vera e propria odissea affrontata con la ferma decisione di chi vuole tenere duro, e ad ogni costo. Qui non c'è, insomma, la disincantata rassegnazione di Buster Keaton, o la poesia e l'ottimismo di Charlot, ma c'è la disperata determinazione di chi non vede la realtà che lo circonda e, quindi, non ci si confronta neppure. C'è solo un obiettivo da raggiungere e per raggiungerlo non si bada ai mezzi, non ci si sgomenta davanti a nessuna umiliazione. Per superare la sua invalicabile timidezza, per conquistare la ragazza dei suoi sogni, Nichetti-ingegnere neolaureato, rifiutato da una grossa azienda multinazionale dopo un implacabile test attitudinale, costruisce addirittura un robot a sua immagine e somiglianza, cioè affida le sue emozioni e i suoi sentimenti alla tecnologia. Facile immaginare l'esito di questo tentativo.

Ma **Ratataplan** costituisce un caso a parte nel panorama del cinema italiano anche per altri motivi. Infatti, mentre il cinema comico classico ha vissuto il periodo d'oro proprio in assenza della parola, inventando un linguaggio che (da Chaplin fino a Tati) superava le frontiere di una nazione, di una cultura, di un'età, questo tipo di comicità visiva è stata quasi del tutto assente in Italia, dove largo spazio hanno avuto soprattutto le macchiette dialettali e le commedie di costume. Nichetti riscopre e propone invece la nitidezza dell'immagine, una comicità di chiara impostazione grafica, rarefatta e costruita tutta su ritmi e movimenti. Caratteristica singolare in un autore giovane che si rivolge ai giovani con un'opera in cui essi quasi totalmente si riconoscono, come se di fronte ad una comicità così asettica e disgregata, lontana mille miglia dalle grandi rivoluzioni per anni credute imminenti, la generazione post-68 e dei "cioè", riscoprisse d'un tratto l'importanza e la dignità del fare — e dell'operare — su quella del dire, la potenza delle immagini sulle illusioni delle parole.

Ma **Ratataplan**, girato in cinque settimane al ritmo di 30 inquadrature al giorno, con una troupe ridottissima (nove persone in tutto) e un costo complessivo di appena 105 milioni, costituisce, dopo gli exploit di Nanni Moretti, un'importante conferma per le pratiche e le abitudini dell'industria cinematografica italiana.

Maurizio Nichetti, in due inquadrature del suo recente film "Ratataplan"

Un eroe disperato

IN UN celebre racconto "fantastico" c'è un uomo ossessionato da un'automobile, un'automobile che lo insegue, lo minaccia e che, raggiuntolo infine, dopo anni e anni, lo uccide.
Anche nell'ultimo libro della Fallaci « Un uomo » c'è un'automobile o meglio ci sono, di volta in volta, più automobili che perseguitano il protagonista, che lo braccano in una sorta di caccia disperata, fino ad ucciderlo, la notte del 1° maggio 1976, in una strada di Atene. « La morte ha l'aspetto di un'automobile, i fari al posto delle occhiaie, il muso al posto del teschio, le ruote al posto degli arti spolpati » scrive la Fallaci quando ormai il tragico destino di Alessandro Panagulis sta per compiersi.
Alessandro Panagulis. Alekos. Se c'è stata una resistenza greca al regime dei colonnelli, questa resistenza si è chiamata e si chiamerà sempre Panagulis. Era il 13 agosto 1967 quando Panagulis organizzò, in condizioni difficilissime, l'attentato a Papadopulos. La resistenza in Grecia praticamente non esisteva, la repressione era tale da impedire qualsiasi organizzazione clandestina, l'unico tipo di resistenza attiva possibile era quello di piccoli gruppi impegnati in singole azioni dimostrative, attentati, volantinaggio, infiltrazione nell'apparato della dittatura.
Catturato dopo che lo scoppio della bomba destinata a Papadopulos aveva mancato di pochi attimi il bersaglio, Panagulis iniziò il suo lungo calvario. Torture, fisiche e psicologiche, elettroshock, la minaccia del plotone di esecuzione sempre pronto mentre l'esecuzione veniva continuamente rinviata. Si può impazzire per molto meno. Poi la condanna a morte venne commutata in carcere a vita, il regime dei colonnelli non voleva eroi, non voleva martiri. Per Panagulis c'è il carcere di Boyati, c'è una cella che ha le dimensioni di una bara, ci sono 11 mesi trascorsi ininterrottamente con le manette, malgrado i polsi gli fossero andati in putrefazione, c'è la solitudine più disperata, c'è la coscienza della propria sconfitta.
I tentativi di fuga continuano a succedersi via via sempre più pazzeschi e inattuabili mentre le sue poesie si disperdono per il mondo: « Un fiammifero per penna / sangue gocciolato in terra per inchiostro / l'involto di una garza dimenticata per foglio / vi scrivo da un carcere / in Grecia ».
Sono lunghi cinque anni.
E infine la liberazione e con la liberazione le prime disillusioni, la difficoltà di inserirsi nel gioco politico, le rivalità, le incomprensioni. Alekos è solo. Esplosioni di collera disperata si alternano ad inutili audacie, silenzi cupi seguono slanci di sfrenata allegria. Alekos sta perdendo se stesso.
Vicino a lui c'è ormai soltanto una donna, l'autrice del libro, che dopo averlo conosciuto nell'agosto del 1973, appena uscito dal carcere, non l'ha più lasciato. La loro storia in una continua altalena di addii e di ritorni, di liti e di riappacificazioni, di violente scenate e di struggenti parole d'amore, termina soltanto con la morte di Alekos.
Tre anni è costata alla Fallaci la stesura di questo libro che in quasi cinquecento pagine tenta di darci la misura di quest'uomo dalla personalità così particolare, così contraddittoria, ma nello stesso tempo così unica e così vera. Al Panagulis eroe, forte, fiero, irraggiungibile, si contrappone, nella seconda parte del libro, un Panagulis diverso, vengono evidenziate le sue debolezze, la sua emotività, la sua incostanza. E quello che ne viene fuori è il ritratto compiessivo di un uomo, un uomo metà eroe metà poeta, con i suoi slanci ma anche con le sue paure, un eroe calato in una realtà storica tanto difficile, un poeta alla perenne ricerca della sua musa. Un uomo.
Centinaia e centinaia di anni fa Socrate scrisse: « E' giunta l'ora di andare. Ciascuno di noi va per la propria strada: io a morire, voi a vivere. Che cosa sia meglio gli Dei soli lo sanno ».
Quella di Alekos, in fondo, era una strada segnata.

MARINA DELLI COLLI

Oriana Fallaci: "Un Uomo", Rizzoli - pp. 457 - Lire 7.500.

Scacco al seduttore

SE abbiamo litigato con la letteratura o perché qualche libro ci ha profondamente deluso, o perché ci sembra che la letteratura non ha più nulla da offrirci, e se questa lite è ancora in atto, ecco l'occasione buona per ricomporre le cose. Ad offrircela è un breve racconto di Karen Blixen, "Ehrengard". La Blixen, cesellatrice di alto livello, intagliatrice ineguagliabile, ci ha fornito un vero gioiello letterario.
Qui l'arte dello scrivere come finzione, assoluta e relativa, arriva al suo apice. E a questo proposito, ci dispiace di aver già parlato nel numero scorso di "Se una notte d'inverno un viaggiatore", l'ultimo romanzo di Italo Calvino, perché indubbiamente la sua matrice stilistica e letteraria è proprio qui, in questo snello libretto della baronessa danese. E il debito è più che esplicito: infatti, i nomi dei protagonisti di Calvino, Lotario e Ludmilla, sono da qui direttamente ripresi.

Karen Blixen

Questa preziosità letteraria di nome "Ehrengard", è una fiaba un po' neoclassica e un po' romantica dove la parte del diavolo tentatore ce l'ha un artista, Herr Cazotte. Il suo scopo colpevole è di fare arrossire madamigella Ehrengard, una bionda vichinga, unica donna in una stirpe di militari, che sembra insensibile alle emozioni più tipicamente femminili.
Così Herr Cazotte studia il suo "avversario" e crede di aver trovato il suo tallone d'Achille. Ehrengard tutte le mattine si bagna nuda in un laghetto montano. Il pittore decide di ritrarre di nascosto le sue incantevoli bellezze e poi, a cose fatte, di mostrare alla ignara musa il capolavoro. Allora senz'altro Ehrengard arrossirebbe e l'arte, la sua perfidia, avrebbero così vinto di nuovo la partita con la vita.
Ma sapete come andò a finire tra Ehrengard ed Herr Cazotte? Be', lei di punto in bianco un giorno gli dice: « La mia cameriera mi ha informata che voi volete dipingere un quadro. All'aperto, a est della casa. Volevo dirvi che sarò là tutte le mattine, alle sei in punto ».
La Regina muove scacco al Re.
Un'altra mossa e alla fine a coprirsi di un pallido rossore, dalla testa ai piedi, sarà proprio lui, Cazotte, l'artista, il seduttore.
E' scacco matto. La Regina ha vinto. E' la natura, la forza vitale, che vince l'arte, la finzione con tutte le sue artificiali seduzioni.
Un testamento spirituale della Blixen ormai al suo tramonto letterario ed esistenziale?
Un testamento, comunque, che avrà il merito di metterci in pace con la letteratura. Una lunga, serena, pace.

TIZIANA GAZZINI

Karen Blixen: "Ehrengard", Adelphi Editore, pp. 99, L. 2.000.

Esperimento donna

GILDA Musa è da annoverare tra le maggiori scrittrici, a livello europeo, di fantascienza o, forse meglio, di "narrativa logico-fantastica". Di lei ricordiamo **Festa sull' asteroide** e **Giungla domestica** (Premio Città di Ferrara), che sono i romanzi con i quali si impose alcuni anni fa all'attenzione dei lettori e della critica, **Marinella super** (Premio Lunigiana) e **Dossier extraterrestri** che ha scritto in collaborazione con Inisero Cremaschi.
In questo suo nuovo romanzo, **Esperimento donna**, pubblicato da De Vecchi nella collana "Presenze del futuro", la Musa sviluppa un tema quanto mai interessante: quello della sopraffazione in nome di un falso ideale scientifico.
L'Autrice immagina il naufragio di un'astronave su un pianeta, Ekram, dove tutto è allo stato puro o, almeno, più puro del mondo terrestre. Un pianeta abitato da una popolazione mite e primitiva. All'astronauta Manfred, un tipo freddo e deciso, che è quanto dire senza scrupoli, viene in mente di condizionare "a misura umana" una incantevole creatura di Ekram: una ragazza, Vila-Vila, immagine della bellezza istintuale.
L'esperimento riesce: una contaminazione, una violenza psicofisica che (vogliamo azzardare?) ci pare adombri certi condizionamenti del nostro mondo reale, una elaborazione meccanico-cibernetica. Ma si ritorcerà, alla fine, contro la stessa forza sopraffattrice della fredda mente scientifica.
Il libro contiene anche sette racconti di rapida e piacevole lettura, specie per chi ama la suspense, il primo dei quali è tratto da **Marinella super**, un gustoso romanzo animato da un vivo senso d'amore che riesce a umanizzare anche l'inumano assoluto, quale è la macchina.

SALVATORE ASCENZI

Gilda Musa: "Esperimento Donna", De Vecchi Editore, Milano 1979, pp. 192, L. 4.900.

Il processo

CHE la realtà eguagli e spesso superi qualunque volo della fantasia e qualunque finzione è cosa risaputa. Ma a confermarlo in modo inequivocabile sono venuti due programmi televisivi di grande interesse, e soprattutto di grande spettacolarità. Parliamo dei programmi « Processo per stupro » e « Il processo di Catanzaro », l'uno replicato di recente, dopo che gli è stato assegnato il « Premio Italia », e l'altro, conclusosi da pochi giorni con la messa in onda della quinta puntata.

Due programmi che fanno meditare. Programmi coraggiosi. E non tanto per i contenuti, già di per sé scottanti, come la violenza sessuale e il delitto di strage, ma per la semplicità e l'immediatezza con cui sono stati proposti. E di questo coraggio bisogna dare atto alla RAI.

Superando quella sorta di pudore che fa sempre porre uno o più schermi per filtrare la realtà, le due trasmissioni propongono, invece, la realtà così com'è e come può apparire, amara e molte volte scoraggiante, nelle aule dei tribunali.

A Latina, nel « Processo per stupro », parla una realtà sociale da cui si sta faticosamente uscendo fuori, e di cui — constatazione inevitabile — gli avvocati risultano essere non meno partecipi degli accusati. Le espressioni, i gesti, gli ammicchi, la filosofia, manifestati in questo processo sia da parte degli stupratori che da parte del collegio di difesa, non hanno nulla da invidiare all'interpretazione del migliore dei caratteristi cinematografici. E' tutto talmente vero che sembra finto. Non c'è bisogno di esasperarla la realtà, per trarne il succo. Basta esibirla così com'è, senza ritocchi o commenti.

E certo questo tipo di intervento è molto più "progressista" di qualunque dibattito, di qualunque inchiesta o tavola rotonda. La realtà, oltre a fare spettacolo — e che spettacolo — si è dimostrata il più efficace strumento di denuncia.

Per « Il processo di Catanzaro » (sei ore di trasmissione montate sulla base di migliaia di metri di pellicola), vale lo stesso discorso. Sebbene i contenuti del dibattimento di Catanzaro siano molto diversi da quelli discussi a Latina, il suo potenziale di denuncia civile e di spettacolarità è altissimo.

Certo, una trasmissione del genere, proprio perché vede coinvolti nomi e volti legati a forze politiche e istituzioni dello Stato, non poteva non suscitare polemiche. Ma a nostro parere chi si è sentito toccato dalla messa in onda di questo processo, non ha forse tenuto conto che a giudicare sono stati i giudici, allora, al tempo del processo, e a nessuno oltre che a loro spetta la valutazione di merito sugli avvenimenti che il processo affronta. Al pubblico, al vasto pubblico televisivo non spetta né condannare né assolvere, ma considerare, osservare, questo sì. La verità, quella che appare nei tribunali, a volte non è solo quella che si legge nei verdetti dopo le lunghe ore di Camera di Consiglio. Essa può apparire in uno sguardo, in un gesto, in un atteggiamento ed è quest'altra verità — non giuridica, non ufficiale — che diventa sudore o voce tremante, che si fa sguardo basso o spavalda sicurezza, a diventare spettacolo.

Davvero siamo assai curiosi di verificare l'indice di ascolto di queste due trasmissioni. Saranno state seguite più o meno di uno sceneggiato, di un varietà? Oppure si attesteranno sui valori di ascolto di un "dossier" o di qualche altro programma giornalistico? La nostra ipotesi è che trattandosi di cronaca, ma di cronaca spettacolare, l'indice dovrebbe cadere proprio a metà tra i valori medi dei due tipi di trasmissione. Verificheremo presto.

Ci auguriamo che la RAI continui su questa strada. Un servizio pubblico di così grande potenziale, i cui messaggi riescono a entrare quasi in ogni casa deve fare anche questo: dare a tutti la possibilità di confrontarsi senza alcuna mediazione con realtà che lo riguardano da vicino.

E purtroppo la violenza sessuale e la strategia della tensione, innescata proprio dalla strage di Piazza Fontana, riguardano ancora tutti. Quotidianamente.

TIZIANA GAZZINI

INCONTRI...

Giampiero Albertini

DOMENICA. Una bella giornata di festa, piena di sole. Nel piccolo bar, affollato, tra il chiacchierìo, una voce. Incredibile! La voce di Peter Falk, il Tenente Colombo della TV, che si rivolge alla moglie. Se ci voltassimo, quindi, potremmo vedere finalmente la donna della quale Colombo parla in ogni suo telefilm, e mai è apparsa sui nostri teleschermi? L'interrogativo ha subito una risposta: chi parla è l'attore Giampiero Albertini, colui che ha prestato da sempre la voce a Colombo, che ora conversa, attorniato dai figlioli, con sua moglie Lucia.

— Possono esistere affinità tra la donna del « Tenente Colombo » e la signora Lucia Albertini?

— Beh, solo nel senso che entrambe sono ottime clienti delle pescherie, risponde l'attore. E chiarisce: — Secondo quanto dice Colombo, la moglie va spesso a comprare del pesce; mia moglie va spesso in pescheria. Sotto questo aspetto, esiste tra loro un punto d'incontro. Ma, poi, c'è il fatto dell'impermeabile che la moglie di Colombo sembra volergli rinnovare, mentre lui insiste nel portare quello logoro e gualcito; un po' come mia moglie che deve strapparmi i jeans dalle gambe perché sono vecchi, e me ne compra dei nuovi, che io non metto mai!

Insistiamo sui paralleli e, questa volta, facciamo un diretto confronto tra Colombo e Giampiero Albertini. Colombo indulge verso il sigaro, e Albertini?

— Io ho deciso di non fumare più. Però ho sempre fumato il « toscano ». Ma è una pura coincidenza. Esistono altre strane coincidenze tra Colombo, alias Peter Falk, e Albertini. Parliamo della carriera artistica. Per esempio: Peter Falk, nato in provincia, di famiglia modesta, decide di fare l'attore anche se gli amici lo sconsigliano perché piccolo di statura, tutt'altro che affascinante, menomato nella vista fin da bambino quando subì un tragico incidente automobilistico, non ammesso a frequentare l'Actor's Studio, accetta piccoli ruoli convinto com'è che, un giorno o l'altro, dovrà pur sfondare! E Albertini, invece?

Giampiero Albertini, l'attore che presta la sua voce al collega Peter Falk, il "Tenente Colombo" televisivo.

— Per me, è stata una scommessa di venti e più anni fa. Una scommessa con un amico di Melzo dove andavo a recitare, tanto per divertirmi. Questo amico, un giorno, mi dice che stavano facendo gli esami di ammissione al Piccolo Teatro di Milano ma che, secondo lui, se mi fossi presentato, non mi avrebbero preso. « Guarda », dissi io, « là ci entro! ». Così andai a Milano. Non avevo ancora aperto bocca che Strehler disse al suo vicino (che poi era Paolo Grassi): « Quello lì, lo voglio! ». Ma lo deve aver detto perché avevo un « andazzo », diciamo un comportamento, che non era molto comune nel teatro e, infine, diciamo la verità, forse perché al « Piccolo » mancava soprattutto una « figura » come la mia.

Torniamo al Tenente Colombo, il cui successo è certamente da attribuire anche alla voce di Giampiero Albertini.

— Io direi che Peter Falk è un grossissimo attore, e che i suoi telefilm avrebbero avuto comunque successo! Il fatto poi che sia stata scelta la mia voce, credo debba attribuirsi a una ragione precisa: mi hanno detto che Falk non ha una dizione traslucida, perfetta, e giochi un po' a buttar via le battute, a ricalcare dialetti. In Italia, hanno pensato che la mia maniera di recitare poteva andar d'accordo con il personaggio creato da Falk. Ecco tutto!

Perentorio e modesto, Albertini così conclude. Ma, non appena gli ricordiamo le sue molte e validissime interpretazioni teatrali, cinematografiche, radiofoniche e televisive, riapre il discorso, accennando a un ruolo che gli sta molto a cuore nello sceneggiato TV al quale partecipa attualmente, un colossal televisivo di coproduzione internazionale dove lo vedremo nella parte del suocero di Giuseppe Verdi.

— Antonio Barezzi, il droghiere che si prende cura di Verdi bambino e che lo segue amorevolmente nei suoi studi, che gli fa sposare la figlia Margherita. Un ruolo impegnativo, che sono lietissimo di sostenere.

NINO BRAGIAI

Dischi da possedere

LA VOLTA scorsa ho parlato del ritrovamento di quattro sinfonie, composte nell'età matura, di Muzio Clementi e incise per la prima volta dalla Philarmonica Orchestra diretta da Claudio Scimone, a cura dell'ERATO (STU 71114). La mancanza di spazio mi ha impedito di parlare del contenuto, dell'esecuzione e della registrazione.

Mi propongo ora di colmare quella lacuna. Impossibile parlare di tutte e quattro le sinfonie: ne sceglierò una, la terza che, anche se non la migliore, ha tutti i numeri per essere presa a campione di una produzione in grado di laureare grande sinfonista colui che è per lo più conosciuto, specie dagli studenti di piano, come l'autore di noiosi esercizi.

Già dal primo tempo si capisce che il nostro non intende sentirsi legato agli schemi della tradizione: un andante pacato, di sapore bucolico con intense pennellate di potente espressività, fa da introduzione all'allegro con brio. Un tempo di schietta freschezza haydniana, tratteggiata qua e là da interventi di un maschio romanticismo, quasi a rammentare che il settecento è lontano.

Nel secondo tempo la sorpresa. Un andante, calmo e solenne, quasi ieratico, introduzione al tema del movimento che è l'inno nazionale inglese, accennato, prima, dai contrabbassi in breve fugato, più chiaramente indicato, poi, dai fiati, ripreso, infine, dall'orchestra nella sua forma e quindi variato più volte con maestria brahmsiana. Talvolta la scrittura, sopraffatta dalla tronfia banalità del tema, non riesce ad elevarsi alle vette toccate nelle altre parti. Ma tant'è: non ci sono mai riusciti i grandi quando hanno voluto fare entrare la... « politica » nella musica! Minuetto-trio-minuetto, secondo i vecchi canoni, nel terzo tempo, con un minuetto del quale si conserva solo il ritmo ternario. Che sia l'interpretazione di Scimone a sostenere così i tempi? Trio disteso ed equilibrato.

Chiude la sinfonia il « vivace » di gusto beethoveniano (delle prime due sinfonie) nel quale fa capolino ancora l'inno inglese. Vien voglia di porre il dilemma: desiderio di testimoniare l'amore e la riconoscenza per il Paese di adozione o volontà di dimostrare che un grande, su un tema ovvio e risaputo, sia capace di costruire una sinfonia? L'esecuzione mi è sembrata ottima, ma il giudizio va preso con riserva perché formulato in assenza di edizioni di confronto e dello spartito.

GIANFRANCO ANGELERI

Parliamo di jazz

AVVICINARSI al jazz, capirne il messaggio culturale e farlo proprio: queste esigenze si vanno diffondendo sempre più. Ma purtroppo a questo tipo di musica lo spazio continua a mancare, infatti il tempo dedicato al jazz da radio e televisione è estremamente limitato. Eppure il jazz è una musica ormai popolare anche in Italia; fin dal dopoguerra ebbe inizio, da parte delle truppe alleate, la diffusione di ritmi che erano diretta filiazione del grande jazz suonato dalle orchestre statunitensi. La presa che questo tipo di musica radicalmente nuova ebbe in una nazione dove la volontà di dimenticare era superiore a qualsiasi altra fu enorme. I più anziani di noi non possono certo dimenticare gli esasperati boogie-woogie in voga in tutte le sale da ballo.

Questo exploit iniziale fu però di breve durata, presto alla volontà di dimenticare si sostituì la corsa alla ricostruzione ed al benessere, maturò anche la nuova cultura musicale di massa.

Il jazz rimase patrimonio di pochi amatori, di coloro che avevano la disponibilità di acquistare i primi dischi d'importazione. Solo con la popolarizzazione di strumenti di riproduzione sonora il jazz allargò la sua cerchia di ascoltatori. Inevitabilmente però i facili ritmi del dopoguerra si sono evoluti e il jazz ha man mano aggiornato i propri moduli musicali: l'opera delle avanguardie è divenuta gradualmente patrimonio della tradizione. E siccome per tutte le cose è necessaria la gradualità, l'avvicinamento alle nuove forme di espressione è risultato particolarmente difficile.

Questo ha completato l'isolamento in cui la musica jazz è caduta e dal quale è stata tratta solamente negli ultimi tempi.

La ristampa di vecchie incisioni degli anni ruggenti ha consentito ai nuovi amatori di riaccostarsi gradualmente al jazz, seguendone da vicino l'itinerario evolutivo e comprendendone il significato. A ciò hanno contribuito anche i numerosi testi usciti sull'argomento. Tra gli altri segnaliamo la ristampa dei fascicoli « I grandi del jazz », pubblicati settimanalmente dalla Fratelli Fabbri Editori, dove ogni fascicolo monografico è accompagnato da un microsolco contenente i più significativi brani del musicista considerato. Una preparazione storica abbastanza accurata la potrà poi fornire il volume « Jazz », scritto da Arrigo Polillo per gli Oscar Mondadori.

PAOLO SALVATORE

I modelli delle F.N.M.

LA RETE delle Ferrovie Nord Milano nacque con l'inaugurazione, nel marzo 1879, della linea Milano-Saronno a cui seguirono, nello stesso anno, la Milano-Seveso-Erba e, nel 1880, la Seveso-Camnago. La rete s'ingrandì con l'assorbimento, nel 1888, della Società per le Ferrovie del Ticino che esercitava le linee Saronno-Malnate e Como-Grandate-Malnate-Varese-Laveno aperte al traffico, rispettivamente, nel 1884 e 1885. Nove anni dopo fu affidato alle Nord l'esercizio della Novara-Saronno-Seregno mentre con l'inaugurazione della Grandate-Saronno, avvenuta nel 1898, si creò anche il collegamento diretto per Como. Negli anni successivi furono incorporate la Castellanza-Lonate Ceppino e la Lonate Ceppino-Valmorea, aperta al traffico nel 1916, cedute da una società che aveva provveduto alla costruzione e curato l'esercizio per i primi anni di entrambe le linee. Nel 1922 venne, inoltre, aperto all'esercizio il tronco Erba-Asso ma fu nell'anno 1928 che si raggiunse la massima estensione della rete con la costruzione della Valmorea-Stabio Confine-Mendrisio quasi tutta giacente in territorio svizzero; per oscuri motivi, però, questa linea fu chiusa al traffico meno di due anni dopo la sua inaugurazione. Una ferrovia così importante non poteva essere trascurata dalle case fermodellistiche. Infatti la Rivarossi fin dal 1950 presentò un modello di automotrice elettrica con relativa rimorchiata i quali, sebbene fossero marcati F.N.M., non riproducevano prototipi esistenti su quella rete. Ciononostante questi due pezzi ancora oggi vengono richiesti dai collezionisti. La stessa casa, inoltre, produce una locomotiva a vapore a tre assi, gr. 270 F.N.M. (art. 1129) i cui prototipi, entrati in servizio sin dal 1888, furono costruiti in sette esemplari e prestarono servizio fino ai nostri giorni. Questa macchina era utilizzata prevalentemente per treni merci per cui può essere unita ad alcuni carri chiusi (art. 2040 oppure 12034 in scatola di montaggio), che riproducono il veicolo C 0251 F.N.M., ed al bagagliaio per merci serie X 0060 recentemente prodotto. Il parco veicoli della Nord prodotto dalla Rivarossi è rappresentato, inoltre, dalla carrozza tipo C 350 (art. 2501), da una della serie C 500 (art. 2528), vetture che furono demolite nel 1960, da una vettura mista con vano bagagliaio serie CD 600 (art. 2529) e, infine, da un bagagliaio tipo D 650 (art. 2503) i cui prototipi, costruiti un secolo fa, furono radiati nel 1960-61.

Inoltre la Bettiart, una ditta romana da pochi anni presente sul mercato fermodellistico, ha in catalogo un tipico convoglio com-

Il treno della Brianza prodotto dalla Rivarossi

posto dall'automotrice EB 740.24 (entrata in servizio nel 1957), da una carrozza attrezzata serie EB 910 e da un rimorchio pilota (bidirezionale) serie EA 840.

Dulcis in fundo, è stato recentemente prodotto dalla Rivarossi un grazioso convoglio composto dal modello della locomotiva 200,05, da una carrozza di prima e seconda classe, da una carrozza di terza con bagagliaio e dal bagagliaio per treni merci già citato in precedenza. Il convoglio, riprodotto in occasione del centenario delle F.N.M., rispecchia abbastanza fedelmente il prototipo, utilizzato oggigiorno per gite di appassionati di ferrovie o per scopi cinematografici. In particolare il realismo della locomotiva si spinge al punto che nella minuscola cabina di guida si notano addirittura i vari congegni, manometri e leve. Nella confezione sono allegati, inoltre, le fedeli riproduzioni di biglietti emessi agli inizi del secolo.

Questi rotabili si possono utilizzare sui plastici riproducenti linee F.S. in quanto nella realtà le F.N.M. hanno molti allacciamenti e stazioni in comune con le F.S.

WALTER GUADAGNO

Manovra da o di...?

CHE la chiarezza e la semplicità rappresentino il punto di arrivo per una regolamentazione ferroviaria che aspiri ad essere snella e facile da comprendere è nozione largamente diffusa. Al riguardo, si sa, non è facile operare. Attuando nuove sintesi, curando con scrupolo gli aggiornamenti, le periodiche ristampe o la più raffinata veste tipografica, si apportano senza dubbio miglioramenti considerevoli, ma è pressoché impossibile conseguire risultati che possano dirsi definitivi.

Va poi considerato che, in aggiunta alle naturali difficoltà opposte da una materia in continua evoluzione, si è costretti a fare ripetutamente i conti con l'uso corretto ed appropriato dell'espressione linguistica, strumento fondamentale di chiarificazione, di cui ci si deve servire con la dovuta accortezza, specie se si vuol dare giusto risalto alle situazioni di rapporto fra comma e comma, fra disposizione e disposizione.

Avviene in pratica che persino una minuscola ed apparentemente innocua preposizione può assumere un'importanza che non è bene ignorare o sottovalutare. Troviamo scritto: **casse di manovra da deviatoio, maniglie da segnale, barriere da passaggio a livello** e sim., e ne ricaviamo una curiosa sensazione di suono non gradevole. Perché mai, ci domandiamo, si dice **manovra da deviatoio** e non **manovra di deviatoio?** perché **maniglia da segnale** e non **maniglia di segnale?** perché **barriere da passaggio a livello** e non **barriere di passaggio a livello?** Stentiamo proprio a convincerci che quel **da,** quel piccolo **da,** non sia affatto censurabile; ciò perché motivazioni alquanto fragili governano l'uso, quasi affine ed ambivalente, di queste due preposizioni.

Si avverte, a tal proposito, in un volumetto edito da Mondadori (A. Gabrielli, **Il museo degli errori**): « La guerra tra il **da** e il **di** è sempre accesa: si deve dire **biglietto da visita** o **di visita, festa da ballo** o **di ballo?** Il linguista di fronte a questa battaglia resta francamente perplesso: da una parte c'è lo scrupolo linguistico che lo porta a sottilmente distinguere il valore dell'una o dell'altra preposizione; da un'altra parte, invece, c'è l'uso, il larghissimo uso, che guarda alle cose più alla spiccia, e che gli consiglierebbe di dire: « ma lascia correre! ».

Ma non sempre si può lasciar correre: la necessità di sottilmente distinguere può, a nostro parere, ritenersi giustificata, anzi doverosa, allorquando, inserendo l'una anziché l'altra preposizione, ne deriva un sostanziale mutamento di significato. Ne sia prova che, ricorrendo ad espressioni come **manovra da deviatoio, manovra da segnale, manovra da passaggio a livello** e sim., a torto si è indotti a credere di indicare così la stessa cosa che si intende con **manovra di deviatoio, di segnale, di passaggio a livello** ecc. Con la prima serie di espressioni **(manovra da...)** ci si riferisce al « complesso dei dispositivi » (meccanismi ed elettromeccanismi) che comanda appunto un deviatoio, un segnale, un P.L.; con la seconda serie **(manovra di...)** ci si riferisce invece alla « operazione mediante la quale si fa funzionare » una manovra da deviatoio, da segnale o da P.L.

C'è dunque una differenza abbastanza netta, acquisita da parecchi anni nella normativa FS., ed ancora oggi documentata nel libretto che ha titolo **Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali** (libro III - Sez. 3ª/A.C.E. tipo F.S.), laddove, fra le righe introduttive, ci si preoccupa di riportare formulazioni come quella che segue, per richiamare l'attenzione sull'uso particolare della preposizione **da:** « ...la **manovra da deviatoio** comprende il complesso costituito dal **motore** e congegni accessori (racchiusi in apposita cassa metallica applicata in corrispondenza agli aghi del deviatoio), e dagli organi di collegamento e di trasmissione del movimento fra il motore e gli aghi suddetti ».

CARMELO NERI

FILATELIA

ADDIO A VITTORIO SCORTECCI

Riccione sabato 25 agosto. Conferenza stampa per la presentazione del Catalogo Unificato. Seduti fianco a fianco eravamo intervenuti entrambi nel dibattito ed avevamo discusso sulla sua idea di realizzare in collaborazione un catalogo degli annulli postali ferroviari italiani.

Rimini lunedì ore 15. Vittorio Scortecci è mancato. Un embolo omerale lo ha stroncato in 36 ore.

Dirigente del Circolo Filatelico del D.L.F. di Trieste, consigliere dell'U.S.F.I. (Unione Stampa Filatelica Italiana) in rappresentanza degli scrittori filatelici, consigliere del FILFER, per il quale ha realizzato il primo Bollettino filatelico dei ferrovieri, Scortecci ha scritto numerosi articoli sulle riviste specializzate trattando particolarmente gli ambulanti postali dei quali era un profondo conoscitore ed ha tenuto rubriche filateliche alla radio della città di Trieste promuovendo numerose mostre dedicate particolarmente ai giovani.

Io lo ricorderò adagiato su un lettino in sala di cardiologia, con il volto sofferente e lucidamente conscio che non ce l'avrebbe fatta. I colleghi lo ricorderanno sorridente nei suoi pacati interventi durante le riunioni del FILFER.

TERREMOTO NEI CATALOGHI 1980

● La ditta Bolaffi non ha stampato i cataloghi relativi agli Stati europei.

● La Soc. Sassone ha ridotto a tre le edizioni dando vita al così detto « Catalogo Blu » che oltre ai tradizionali Stati dell'area italiana ha catalogato, a colori, i francobolli recenti di numerosi Stati europei, ripresentando dopo molti anni anche i francobolli dello S.M.O.M.

● Il C.I.F. si è sostituito, in un certo senso, al Bolaffi perché ha stampato i cataloghi completi della Germania, Francia, Lussemburgo, Svizzera, Liechtenstein, Austria, Gran Bretagna, Irlanda e O.N.U.

Per quanto riguarda il catalogo Unificato Standard sono stati aggiunti i seguenti Stati: Cipro, Cipro Turca, Danimarca, Gibilterra, Grecia, Groenlandia, Portogallo, Svezia.

Per i prezzi la novità più interessante riguarda gli aumenti registrati nei francobolli del papato di Pio XII che sono stati praticamente stazionari, incomprensibilmente, date le tirature, per parecchi anni.

ITALIA

Il 22 giugno è stata emessa una serie di due francobolli celebrativi della 3ª Esposizione Mondiale delle Macchine Utensili, del valore di L. 170 e di L. 220. Le due vignette riproducono, su fondo in colori diversi, una libera composizione in cui figurano elementi tratti dalle pubblicazioni illustrative della manifestazione e la sagoma stilizzata del Duomo di Milano. Tiratura: dieci milioni di serie complete.

Il 9 luglio è stato emesso un francobollo, che consideriamo il migliore emesso quest'anno, per commemorare il centenario della nascita di Ottorino Respighi. Facciale del francobollo L. 120. Nella vignetta, in una composizione ispirata ad una cornice d'epoca, figurano il ritratto del musicista ed una veduta della Via Appia Antica.

Tiratura: dieci milioni di esemplari.

SAN MARINO

Il 12 luglio le Poste Sanmarinesi hanno emesso due serie. La prima di un francobollo da L. 120 vuole essere un riconoscimento ed incoraggiamento per i bravissimi balestrieri di San Marino. Il francobollo riproduce l'emblema della Federazione Sanmarinese dei Balestrieri.

La seconda di 5 francobolli per ricordare i più popolari personaggi della letteratura poliziesca. I personaggi prescelti sono i più famosi. Sherlock Holmes (lire 220); Ellery Queen (L. 170); Nero Wolfe (L. 150), Perry Mason (L. 80) e Maigret (L. 10).

Tiratura di tutte e due le serie n. 700.000.

VATICANO

Il 25 giugno le Poste Vaticane hanno emesso due serie di francobolli. La prima, nel sedicesimo centenario della morte di San Basilio il Grande, composta di due valori (L. 150 e L. 520).

La seconda, nel Primo Centenario della morte dell'astronomo Padre Angelo Secchi S. J., composta da tre valori (L. 180, L. 200, lire 300).

Tirature di tutte e due le serie: n. 1.200.000.

FILATELIA FERROVIARIA

Il 16 giugno, si è tenuto a Carrara il 28° Congresso Nazionale FIMF. Presso quella Camera di Commercio è stato allestito un servizio postale distaccato che ha timbrato la corrispondenza con il timbro figurativo qui riprodotto.

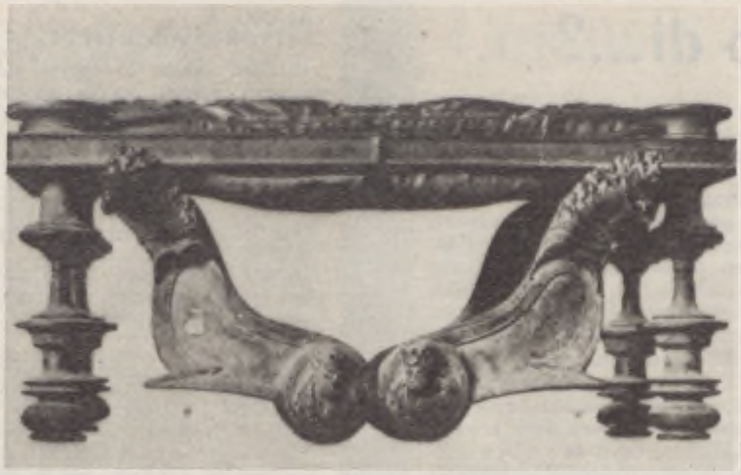
SEBASTIANO DI MAURO

La casa dei romani

AVETE mai pensato a come gli antichi romani arredavano le loro case? Forse no, e quindi vogliamo darvene un'idea che potrebbe anche contribuire a formarvi un'immagine più realistica della vita quotidiana dei nostri antichi progenitori.

A differenza delle nostre abitazioni, le case dei romani erano piuttosto semplici — salvo poche eccezioni per le dimore dei personaggi illustri e ricchi — dimostrando così ancora una volta il carattere severo e parco degli abitanti. Infatti, le case dei romani non erano ingombre di mobili come le nostre, anche perché i singoli ambienti di cui erano composte avevano dimensioni molto ristrette. Il « cubiculum », la stanza da letto, per fare un esempio, era una tale stanzina dove sarebbe stato impossibile rigirarsi se vi fosse stato trasportato tutto l'arredamento, anche modesto, di una delle nostre camere. Per conservare oggetti e vestiti, si servivano di apposite incavature nel muro dove riponevano anche vivande, libri e altri oggetti casalinghi. Di conseguenza, potrete facilmente capire che i mobili che arredavano le case dei romani erano limitati all'essenziale: poche suppellettili, tutte molto funzionali e utili. Passando a esaminare singolarmente i vari pezzi che componevano l'arredamento delle case romane, troviamo prima di tutto il letto; a differenza del resto della mobilia, rispetto alle nostre abitazioni, il letto presso i romani era assai diffuso. Infatti, oltre al letto per dormire e a quelli che servivano da divano, l'uso di pranzare sdraiati rendeva necessario un altro tipo di letto, il « triclinio ». Per sedere i romani usavano lo sgabello, una semplice tavoletta sostenuta da quattro gambe, una poltroncina con braccioli senza spalliera, la « sella » e la « cathedra » che aveva una spalliera lunga e arcuata e che era usata soprattutto dalle donne. Per quanto riguarda le tavole, diverse ne erano l'uso, la forma e il pregio. Rispetto all'uso si devono distinguere le tavole, «abaci», che servivano per l'esposizione del vasellame durante il banchetto e quelle, « mensae », che erano messe vicino ai letti triclinari affinché i commensali vi potessero deporre le stoviglie e prendere le pietanze. Nonostante i vari ripostigli ricavati nei muri, i romani avevano anche in uso gli armadi che avevano più o meno la forma dei nostri; altri armadi più piccoli erano attaccati al muro e probabilmente servivano per conservare le immagini degli antenati.

Gli oggetti di valore e i documenti importanti venivano riposti in cassaforte che era una specie di cassapanca bassa, pesante e ornata di borchie e rilievi di bronzo. I mezzi di illuminazione di cui si servivano i romani erano praticamente tre: fiaccole, candele e lampade a olio. Le fiaccole si usavano solo in speciali circostanze, come nozze, funerali, mentre per l'illuminazione domestica si provvedeva con le candele e le lucerne a olio, quest'ultime molto adoperate come testimoniano i numerosissimi reperti di scavi. Molto in uso era anche la lanterna, simile di forma alle nostre, che proteggeva il lumicino chiuso nel suo interno mediante pareti trasparenti di corno, di vescica e, più tardi, di vetro. Vogliamo, infine, accennare a un oggetto molto personale e femminile: lo specchio. Essendo in primo luogo strumento della toilette femminile e non destinato a stare in mostra, esso era piccolo e maneggevole, ma nell'età imperiale il suo uso si venne diffondendo anche tra gli uomini. Era formato da una lastra rotonda o ovale di metallo molto lucente e quindi riflettente, che terminava in un manico finemente lavorato. Il vetro, che pur nell'età romana si veniva introducendo, con lenti ma continui progressi, nell'uso domestico, non era ancora giunto a sostituire il metallo nella lavorazione degli specchi.



Il "triclinio"

IL BAMBINO MAGO

Franco D. ha undici anni. Recentemente ha affrontato davanti a due esperti della Società italiana di parapsicologia un esame insolito e strabiliante in una materia che per comodità di linguaggio possiamo chiamare occultismo. Questo imbarazzante ragazzino ha piegato una chiave d'acciaio con un semplice strofinio dei polpastrelli come fosse di burro. Quello di piegare le chiavi (lo ha fatto anche qualcun altro dotato di simili facoltà) non è il solo superpotere di Franco. E' anche capace di mettere in moto a distanza orologi, pendole e sveglie ferme da tempo e persino privi di qualche ingranaggio. Ancora: gli basta fissare l'interno di una lampadina, per spezzarne i filamenti. Di queste e altre stupefacenti imprese del ragazzo è testimone l'intero paese dove è nato, oltre che un incalcolabile numero di forestieri venuti da più parti a controllare di persona il fondamento dei « si dice ». Un giorno Franco ricevette la visita di una zia infermiera in un ospedale di Milano. Questa gli diede la chiave di uno scaffale affidato a lei, nell'ospedale in cui lavora, e lo invitò a piegarla. « Se vuoi », disse il ragazzo, « io posso anche spezzarla ». « Fai pure, tanto ne ho un'altra uguale a Milano ». « Ma guarda » avvertì Franco, « che se questa si rompe anche l'altra a Milano si spezzerà ». E così avvenne.

La parentela nascosta

Siete in grado di dire, senza starci a pensare su troppo, che parentela esiste tra la donna e l'omino rappresentati in questo disegno?

Risposta: L'uomo è figlio della donna.

Libri per voi

Indios, amici miei, di Gianni Caratelli, Bologna, Capitol, p. 178 - E' la storia di un "idrologo" brasiliano che, compiendo degli studi con un giovane aiutante, attraversa le grandi foreste dell'Amazzonia, dove fa amicizia con tribù indigene, delle quali conosce e finisce con l'apprezzare la genuina forma di civiltà. (Età: Scuola Media).

El loco, di Alberto Manzi, Firenze, Salani, p. 160 - E' la storia di una cittadina delle Ande, San Sebastian, e della sua gente. Ma è anche la storia di un paese, di una comunità che vuole vivere serenamente senza pregiudizi e superstizioni. (Età: Scuola Media).

Il libro di Paul Johnstone "Alla ricerca delle navi scomparse", (Ed. Newton Ragazzi, pp. 143 L. 3.800) oltre ad affrontare un argomento estremamente interessante come il recupero dei navigli inabissati, dalle poliremi egiziane fino ai vascelli dell'epoca moderna, e dei tesori che vi sono nascosti, ha un altro importante merito: quello di illustrare una nuova dimensione, un nuovo mondo, ricco di storia e di mistero, che giace sui fondali marini e lacustri. Se è vero che ogni giorno è affondata sicuramente una nave, fin da quando l'uomo si è avventurato per la prima volta sul mare, allora ogni specchio d'acqua può essere un possibile scrigno di preziosi gioielli archeologici.

Ed è grazie all'archeologia subacquea che i relitti riescono a parlare in modo eloquente di civiltà ed epoche dagli aspetti ancora sconosciuti.

Dalla nave di Cheope alla Mary Rose, tutto il panorama delle navi fino ad oggi riemerse dalle acque, è illustrato in questo libro con interessanti fotografie e precise ricostruzioni di come in origine dovevano essere quando, ignare del pericolo cui andavano incontro, sicure solcavano i mari.

T. G.

I compagni invisibili

SOLO una generazione fa i bambini che affermavano l'esistenza di compagni immaginari erano creduti in preda alle allucinazioni. Oggi la maggior parte dei genitori è piuttosto disponibile ad accettare gli amici invisibili dei figli, e può addirittura dilettarsi a condividere tali fantasie. Nello stesso tempo il fatto è stato oggetto di studio da parte di psicologi che hanno preso in esame sia i bambini, sia i personaggi inventati. A New Haven, Connecticut, America, è stato fatto l'esperimento di sottoporre un gruppo di 141 bambini ad osservazione per controllare quale reazione ci fosse tra il loro modo di pensare e l'influenza della televisione. Ai genitori venne chiesto di compilare questionari dettagliati e di tenere un resoconto dei programmi che i bambini guardavano alla televisione. I bambini furono poi intervistati e sottoposti a test e osservati mentre giocavano all'asilo e in centri ricreativi. Ebbene, una parte assai considerevole di loro, rivelò di aver compagni di gioco immaginari: il 65 per cento (secondo i bambini) e il 55 per cento (secondo i loro genitori). In ogni caso la metà o i due terzi del totale.

Inoltre i bambini che avevano questo tipo di compagni di gioco erano assai diversi dagli altri; si dimostravano meno aggressivi ed erano più partecipanti; sorridevano di più, si concentravano con maggiore facilità, si annoiavano più raramente ed il loro linguaggio era più progredito.

I personaggi che vengono immaginati hanno tutti un tratto in comune, quale che sia la razza, il sesso o il personaggio, parlano tutti molto e, cosa straordinaria veramente, ascoltano ancora di più. Essi collaborano a rendere più intense le storie dei bambini, condividono con loro le ingiustizie del mondo e forniscono un appoggio incrollabile.

Non risulta chiaro se i bambini parlano così tanto con loro perché alla origine sono loquaci o se la loro quotidiana conversazione con queste creature migliora la tecnica linguistica. Secondo gli sperimentatori i personaggi immaginari e inventati permettono ai bambini di « provarsi » nei vari ruoli della vita e prepararsi così a superare i problemi.

Per la maggior parte delle persone, tuttavia, questo assume un aspetto patologico. Il grande coniglio bianco che accompagnava James Stewart nel film « Il mio amico Harvey » era bello da vedere, tuttavia il protagonista dava indubbiamente l'impressione di essere pazzo.

Nella realtà i compagni immaginari ora vengono accettati nella fantasticazione dei bambini molto piccoli, in quelli da 5 a 6 anni viene già guardata con sospetto, se poi permane nell'età adulta viene addirittura considerata una psicosi. Ed è uno sbaglio, perché i compagni invisibili stimolano la creatività e l'immaginazione.

PATRIZIA CIMINI

Un premio a chi diffonde "Voci"

Per proporre l'abbonamento a "Voci" ai nuovi assunti e per raggiungere quei colleghi che, pur essendo da tempo in Ferrovia, ancora non hanno sottoscritto l'abbonamento, chiediamo un aiuto ai nostri lettori. Ci rivolgiamo a tutti gli amici di "Voci" affinché facciano conoscere ai colleghi la nostra rivista. Ed è proprio per facilitare tale opera di diffusione che, da questo momento, ci si potrà abbonare al giornale anche compilando la seguente scheda, che deve essere fatta pervenire, riempita in ogni sua parte, alla redazione centrale tramite posta di servizio.

Per ringraziare i nostri nuovi "collaboratori", invieremo a chi ci procurerà almeno quattro abbonamenti un simpatico dono.

E' importante che l'abbonato di "Voci" che ci invierà la scheda, la completi con i dati che lo riguardano.

TAGLIARE SEGUENDO IL TRATTEGGIO

Chiedo di ricevere mensilmente **in omaggio** per l'anno in corso il Periodico aziendale "Voci della rotaia", con l'intesa che al termine di detto periodo il Mensile stesso mi verrà inviato previo pagamento di L. 1.000 (mille) **annue** (a titolo di parziale rimborso delle spese di spedizione), di cui autorizzo la trattenuta a ruolo (circolare n. PAG. 1 - Doc. Per. Az. 8093 del 13 agosto 1959).

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

Dati ricavabili dal bollettino di stipendio

C.P.C. _____

Posizione meccanografica

Ragion.	Servizio	Impianto	Progress.

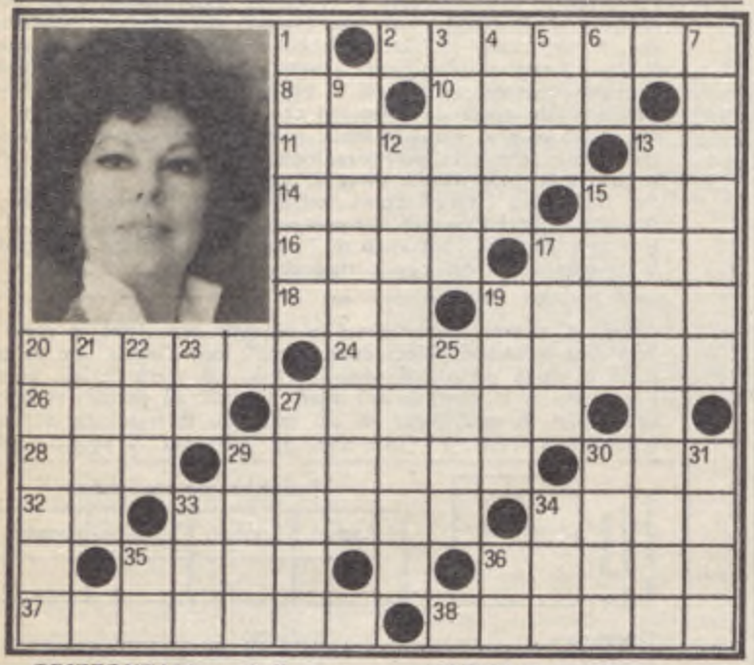
Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Data di nascita .....
Domicilio .....
Matricola .....(data) ..... (firma) .....
C.A.P.

IL PROPONENTE

Nome _____ **Cognome** _____

Matricola _____ **(firma)** _____

CRUCIVERBA di Salvatore Chiesa



ORIZZONTALI — 2) Il cognome dell'attrice in foto; 8) Mille e cento romani; 10) Pianta simile al fagiolo; 11) Spugnoso; 13) Brescia; 14) Varietà di silice idrata amorfa; 15) Si forma nelle ferite mal curate; 16) Mescolanza di due o più metalli; 17) Amata e... costosa; 18) L'arcobaleno; 19) Una squadra di calcio lombarda; 20) Pregiato pesce d'acqua dolce; 24) Gradazione di tinta o di suono; 26) Esclamazione di applauso; 27) Più piccolo o più giovane; 28) Andata; 29) Non lo è chi molla presto. 30) Uno spiritoso... 32) Indica provenienza; 33) Verniciare con un giallo vivo e brillante; 34) Si dà e si stringe; 35) Capitale della Corea del sud; 36) Vittima della Corday; 37) Modesta trattoria; 38) Vi lavorano le mondine.

VERTICALI — 1) Comune in provincia di Firenze; 3) Occhiello; 4) Se sono tali fioriranno...; 5) L'Onnipotente; 6) Napoli; 7) Principessa persiana moglie di A. Magno; 9) L'esterno del libro; 12) Ponderare e riflettere; 13) Danno spettacoli manovrando fantocci; 15) Sostengono i fili; 17) Ha per capitale Santiago; 19) Accoglie i fiumi; 20) L'autore di « Medea »; 21) La santa da Cascia; 22) Il nome dell'attrice in foto; 23) Taranto; 25) Frutto col mallo; 27) Uccelli neri col becco giallo; 29) Il giro ciclistico di Francia; 30) Mette in luce il migliore; 31) Appunto... musicale; 33) Donne... adorabili; 34) Motoscafo armato; 35) Stanno all'inizio...; 36) La terza nota.

QUIZ GIALLO **UNA NIPOTINA PREMUROSA**

Cora Norton ha bisogno di denaro: tanto. Sam Byrnes, il re del gioco d'azzardo, le ha dato l'ultimatum: se lei non paga si rivolgerà a Ben Norton, il ricchissimo nonno di Cora, uomo di rigidi principii. Sam non transige: scaduto il termine mette in atto la sua minaccia. Il vecchio paga ma giura di diseredare la nipote. Cora, che ben conosce il nonno, prende un'estrema decisione: sopprimere il vecchio prima che possa rifare il testamento. L'occasione propizia le si presenta subito: Ben è a letto, indisposto. Il medico ha ordinato un calmante e Cora — premurosa — si reca ad acquistarlo. Il farmacista lo prepara e lo consegna a Cora in una bottiglietta ben tappata ed incartata. Prima di rientrare in casa la Norton apre il pacchetto e, dopo averne svitato il tappo, lascia cadere nel flacone alcune gocce di un potente anticrittogamico. Toglie accuratamente le sue impronte dalla bottiglietta e la rincarta. Tornata dal nonno, gli consegna il pacchetto e gli augura la buonanotte. La donna delle pulizie scopre al mattino il cadavere di Ben.
Cora, piangendo, racconta al capitano Delly di aver lei stessa acquistato la medicina che ha avvelenato il nonno (che si tratti di avvelenamento lo ha dichiarato senza ombra di dubbio il medico della polizia) ma non si sa spiegare come possa, il farmacista, aver commesso il fatale errore. Sul flacone e sul bicchiere la "Scientifica" riscontra le sole impronte del morto e ciò dovrebbe scagionare definitivamente Cora ma invece Delly l'arresta. Quale errore ha commesso Cora Norton?

SOLUZIONE: Quando Cora ha avvelenato la medicina si è fatta premura di togliere le sue impronte dalla bottiglietta ed ha così cancellato anche quelle del farmacista che invece ci sarebbero dovute essere.

GENITORI E FIGLI

Ad una premiazione scolastica sono presenti 132 persone tra genitori e alunni. Poiché il numero delle madri è inferiore a quello dei padri di quanto il numero degli alunni è superiore a quello dei padri, sapreste dire quanti sono i padri, quante le madri, e quanti gli alunni?

SOLUZIONE: I padri sono 44; le madri 36; i figli 52.

IL MERLETTO

Lulù compra due pezze di merletto, una bianca e l'altra nera, e le mostra a Gegè. La pezza bianca — dice Lulù — è lunga 7 m. e costa L. 30.275 mentre di quella nera il prezzo è di L. 27.853. Il prezzo di un metro di merletto bianco sta a quello di un metro di merletto nero nel rapporto di 5 a 7. Quanti metri di merletto nero ha comprato Lulù?

SOLUZIONE: Lulù ha comperato metri 4,60 di merletto nero.

CROCE MAGICA

```
    1 2 3 4 5
    . . . . .
    . . . . .
1 . . . . . . . . . .
2 . . . . . . . . . .
3 . . . . . . . . . .
4 . . . . . . . . . .
5 . . . . . . . . . .
    . . . . .
    . . . . .
```

1. Discendente; 2. Raviolo; 3. Rendere ilare; 4. Piccolo battello a vapore; 5. Lo è Guarducci.

SOLUZIONE: 1. Pronipote; 2. Agnolotto; 3. Esilarare; 4. Vaporetto; 5. Nuotatore.

BIGLIETTO DI VISITA

Il signor NICOLA ERARI-SAN REMO recita, ma sotto false generalità. Anagrammando il suo biglietto di visita, salteranno fuori quelle vere.

SOLUZIONE: Enrico Maria Salerno.

UNA VECCHIA PENDOLA

Lulù sta trascorrendo un breve periodo di riposo in una casetta in montagna. Una mattina si accorge che l'unico orologio della casa — una vecchia pendola — si è fermato. Per sapere l'ora esatta per rimettere la pendola, deve assolutamente scendere al villaggio. Lulù non ci pensa due volte; va in paese e dopo aver verificato l'ora all'orologio del campanile, torna a casa e rimette la pendola alle ore 9,20. Sapendo che Lulù per tornare a casa ha impiegato un tempo doppio di quello impiegato per l'andata in paese, e che l'orologio del campanile, quando la nostra amica lo ha osservato segnava le 8,50, siete in grado di trovare il metodo con il quale Lulù è riuscita a rimettere la pendola all'ora giusta?

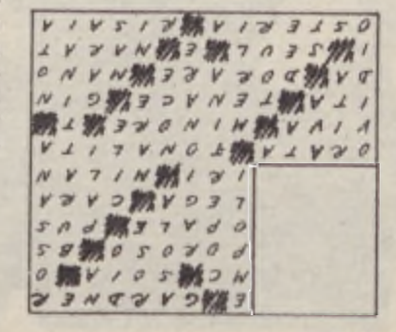
SOLUZIONE: Lulù prima di recarsi in paese rimette a caso la pendola su un'ora qualsiasi in maniera che al suo ritorno possa sapere quanto tempo è stata fuori casa.

AGGIUNTA INIZIALE

Anteponete una sillaba alle seguenti parole in modo da trasformarne il significato in un altro di senso compiuto. Le sillabe aggiunte formeranno il nome e il cognome di un notissimo attore italiano.

. . BICOCCA
. . . RETTO
. . PICA
. . PINO
. . POLO

SOLUZIONE: Albicocca; Berretto; Topica; Lupino; Popolo. L'attore è Alberto Lupo.



minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

La ferrovia Intra-Premeno

SULLA riva occidentale del Lago Maggiore i mezzi di trasporto pubblico riscuotono il più vivo successo. Le linee Domodossola-Locarno, Stresa-Mottarone, Pallanza-Fondotoce, hanno già acquistato una fama incontrastata quando un giovane alpinista intrese, l'ing. Alfredo Pariani riesamina l'idea già da tempo vagheggiata da molti e mai attuata, di allacciare, con una comunicazione sicura, continua, rapida e economica Intra con Premeno e con i paesi disseminati sulla montagna, redige un progetto di massima e lo sottopone al senatore professor Luigi Mangiagalli, sindaco di Milano.

Il celebre medico, costituito un Comitato promotore di cui assume la presidenza, offre incondizionato appoggio all'amico Pariani certo che questi saprà attuare e condurre a compimento l'opera ardita, conseguendo risultati insperati. L'ing. Pariani dichiara: « Il risolvere il problema delle comunicazioni da Intra a Premeno è dare nuova vita alla intera regione, aprire nuovi orizzonti nei rapporti della fabbricabilità, per gran parte dei territori attraversati e limitrofi. Attuandosi l'opera si avrà modo di ridurre al minore tempo possibile le comunicazioni con Milano, che deve essere il gran centro alimentatore della nostra montagna e col migliorare i percorsi e le coincidenze lacuali e ferroviarie, si potrà arrivare ai luoghi di villeggiatura di Arizzano di Beè, di Premeno, in poco più di due ore da Milano, tempo che ora si impiega con vetture da Intra a Premeno poiché verrà effettuato il percorso Intra-Premeno in meno di 40 minuti col nuovo mezzo di trasporto ».

Nel 1913 viene costituita la società per la costruzione e l'esercizio della nuova ferrovia, ma lo scoppio della guerra mondiale interrompe ogni iniziativa. Subito dopo la fine del conflitto il problema della Intra-Premeno torna di attualità. Il 21 ottobre 1919, la società ottiene la concessione governativa; nell'ottobre del 1921 il progetto esecutivo è approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici; nel 1922 iniziano i lavori di costruzione; nel 1925, infine, la linea è collaudata. « Come prima applicazione — scriveva un giornale locale — in Italia di impianto a corrente continua, con recupero (brevetto italiano), il sistema è favorito dalla continua ascesa fra Intra e Premeno — ben 600 m. di dislivello su 12 km. di sviluppo ferroviario — e dall'impianto generatore costituito dalla centrale idroelettrica di Ramello.

Il recupero darà un risparmio d'esercizio con la minor usura dei cerchioni, dei freni e delle rotaie; un risparmio d'energia calcolato nel 20 per cento dell'energia totale e una maggiore sicurezza d'impianto». Alle descrizioni seguono le previsioni: come traffico, nel periodo estivo si prevedono dodici corse complete di andata e ritorno, nel periodo invernale cinque corse complete di andata e ritorno. I treni, costituiti normalmente da una automotrice elettrica e da un rimorchio per viaggiatori, trasportano 150 persone per corsa; nel periodo estivo si ha la possibilità di trasportare oltre 1500 passeggeri al giorno. Lo stesso giornale può finalmente annunciare: « La ferrovia Intra-Premeno, la maggiore opera pubblica della provincia di Novara iniziata dopo la guerra, darà nuova vita all'intera regione ».

Così, compiuti l'addestramento del personale e le corse di prova, il 26 giugno 1926 la ferrovia è aperta all'esercizio con l'intervento di Michele Bianchi quale rappresentante del Governo. Due giorni dopo, il 28 giugno, una lapide alla stazione di Premeno immortala il costruttore della nuova ferrovia elettrica che presenta caratteristiche tali da essere assegnata tra le linee più ardite d'Europa ad aderenza naturale.

La chiusura della linea risale agli anni immediatamente successivi alla seconda guerra mondiale.

La cartolina ricordo dell'inaugurazione della Intra-Premeno

«Inclusive Tour» di cento anni fa

Un "viaggio di piacere" verso la fine del secolo scorso

(Dal Monitore delle strade ferrate)

« Il recente viaggio di piacere da Parigi a Venezia, organizzato e compiuto dalle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo e Alta Italia, è riuscito assai bene.

In tutto il lungo percorso, di circa 700 leghe tra via ferrata e laghi, non si ebbe a lamentare il minimo incidente. Il viaggio si compié con grandissima soddisfazione di tutti coloro che vi presero parte, e specialmente di quelli che affidarono all'Agenzia Lubin di Parigi la cura di procurar loro l'alloggio negli alberghi, e le guide per la visita dei monumenti, dei musei e delle cose più importanti. Arduo problema fu mai sempre quello di trovare il modo di rendere accessibili a tutte le borse questi mezzi d'istruzione, questi utili divertimenti. Lo spirito di associazione lo risolse; ed in omaggio all'unione delle forze, quasi ognuno può ora approfittare di queste gite, mentre una volta erano riservate ai soli favoriti dalla fortuna. Ma il maggior merito sta ancora nell'aver saputo conciliare il buon prezzo col buon trattamento; impiegare bene tutto il tempo senza disagi e senza fatiche; schivare al viaggiatore tutte le noie, le preoccupazioni che turbano chi trovasi per la prima volta in un paese straniero; distribuire le cose da visitarsi con fine discernimento.

E tutto ciò è dovuto alla intelligenza del sig. Lubin e del suo egregio rappresentante in Italia, sig. Chiari. I 120 turisti non vollero lasciare l'Italia senza prima aver esternato ai detti signori Lubin e Chiari la loro piena soddisfazione; e trovandosi appunto riuniti nella grande sala del buffet di Torino, dopo la refezione d'addio, venne redatto da un distinto membro della stampa scientifica parigina il seguente indirizzo:

« Egregio signor Lubin,

al momento di rimpatriare per forse non più riunirci, desideriamo esternarvi la nostra completa soddisfazione e gratitudine per questo stupendo viaggio, stato da voi sì bene diretto. Alle Amministrazioni ferroviarie di Francia e d'Italia, che ne presero l'iniziativa, mandiamo le nostre sincere congratulazioni: ad esse sono debitori tutti coloro che sanno quanto guadagnino i popoli a visitarsi vicendevolmente, e quanto vantaggio possano trarre i nostri compatrioti dalla conoscenza delle innumerevoli meraviglie naturali e artistiche che l'Italia possiede.

Cionullameno non esitiamo ad affermare che tale iniziativa perderebbe in gran parte del suo pregio, se la vostra opera non vi si fosse associata per completarla, nel guidare cioè i viaggiatori e nell'assicurare loro anticipatamente, e con poca spesa, tutti i divertimenti che essi vennero a cercare in Italia; e ciò al fine di evitar loro le noie derivanti dalla ignoranza della lingua e degli usi del paese, e per premunirli essenzialmente contro la ingordigia e le molestie degli albergatori, vetturini, ciceroni, ecc., che sono dappertutto le arpie delle piccole borse... ».

Torino 1 ottobre 1879

LA BUONA PESTE

di Tiziana Gazzini

« A proposito del sonno, quella sinistra avventura di tutte le nostre notti, si potrebbe dire che gli uomini vanno a letto quotidianamente con un'audacia che sarebbe incomprensibile se non sapessimo che è la conseguenza dell'ignoranza del pericolo » (Baudelaire).

QUANDO Sigmund Freud, nel 1909 sbarcò negli Stati Uniti, sembra che abbia detto a Jung, suo compagno in quel viaggio, "Costoro non sanno che gli stiamo portando la peste".

Ed era proprio vero. La psicoanalisi, i cui germi Freud stava per inoculare nel Continente Nuovo, si è diffusa come un'epidemia. Dapprima silenziosa, strisciante, come un'epidemia si è fatta man mano più evidente, fino a quando il suo contagio è dilagato in modo tale che più o meno tutti ne conoscono ormai l'esistenza. Oggi la psicoanalisi è una teoria (e una tecnica) su cui tutti — a torto o a ragione — hanno da dire la loro. Lo abbiamo visto nelle decine e decine di pagine di carta stampata che a Freud e alla sua "creatura", sono state in questi giorni dedicate nella ricorrenza del 40° anno della morte del geniale medico viennese. Si è andati dalla facile e sarcastica stroncatura, figlia dell'ignoranza e della presunzione (che hanno dimostrato di andare ancora perfettamente d'accordo), all'intervento di serie e qualificatissime voci. Ma tutto ciò aiuta a far conoscere *realmente* la psicoanalisi, a renderla davvero un patrimonio e uno strumento a cui tutti — nel momento in cui vogliono — possono fare riferimento?

A quarant'anni dalla morte di Freud, a noi sembra che la psicoanalisi abbia bisogno soprattutto di una cosa. Che venga aperta una finestra che consenta a chi non la conosce di prima mano di vederla, comunque, "da dentro". Storia del movimento psicoanalitico, biografie ragionate, interviste a psicoanalisti di chiara fama, sono tutti elementi indispensabili, ma che della psicoanalisi tracciano solo la silhouette.

Ma dentro? Cosa c'è, dentro?

Cosa avveniva nello studio del Dott. Freud, a Vienna e cosa avviene negli studi degli psicoanalisti nostri contemporanei che alla scuola di Freud sono cresciuti?

In che cosa consiste la psicoanalisi se le diamo corpo, se le diamo parola?

Uscirà dagli atteggiamenti ieratici che le sono stati imposti dalla "scuola" e dalla divulgazione superficiale e deviante che ne hanno fatto i mass media per diventare una pratica seria e impegnativa che si dimostra molto spesso efficace sia quando si presenta come terapia (e diciamo che questa è la sua vocazione originaria), sia quando si presenta come strumento di conoscenza applicabile ai diversi campi dell'attività umana (letteratura, cinema, pittura, ecc.).

Fare questo balzo "dentro" la psicoanalisi non è nemmeno poi così difficile, come un diffuso pregiudizio potrebbe fare intendere. Della materia su cui essa si esercita siamo, infatti, forniti tutti, abbondantemente. Tutti sognamo, tutti commettiamo dei lapsus. A tutti può capitare di dimenticare qualcosa, un oggetto qualsiasi in un luogo qualsiasi, l'appuntamento con l'amico o quello d'affari; oppure di compiere qualche gesto (la rottura di un bicchiere, ecc.) sfuggito al controllo della volontà.

Ma a questi quotidiani avvenimenti, diamo per lo più l'appellativo di "insignificanti". Ora, sono invece proprio queste le cose che Freud scoprì essere particolarmente "significative" e delle quali parlava con i suoi pazienti e di cui tuttora parlano i suoi seguaci. Ma "significative" di che cosa?

Di quell'inconscio che Freud scoprì esistere al di là del nostro io cosciente. Ora, questo inconscio, dei cui contenuti la nostra coscienza è tenuta all'oscuro, "parla" e parla proprio attraverso quelle piccole cose che tutti conosciamo e di cui abbiamo esperienza diretta. Sì, l'inconscio parla, parla a noi stessi, all'ambiente che ci circonda, ma purtroppo lo fa in una lingua che non ci è nota.

Freud, che era un appassionato cultore di archeologia, ha, in fondo, compiuto un'operazione tipica proprio dell'archeologo. Di fronte alla scoperta di una stele incisa con caratteri sconosciuti, in una lingua sconosciuta, egli ha infatti deciso di dedicare tutte le sue energie e il suo tempo alla decifrazione di quella scrittura e di quella lingua. Su quella stele c'è scolpito un messaggio, all'archeologo sta scoprire quale.

Ecco, si può dire che Freud ha scoperto che dei segni creduti a lungo privi di senso o tutt'al più interpretati (come è accaduto per i sogni) in chiave popolare, ne possedevano, invece uno, fornendoci pian piano la grammatica, la sintassi e il vocabolario di questa lingua — comune a tutti — ma di cui tutti siamo all'oscuro.

Gli esempi che abbiamo fatto, il sogno, il lapsus, ecc., rappresentano però solo una parte dell'articolata e imprevedibile lingua dell'inconscio. L'altra parte è quella più drammatica che si esprime attraverso le patologie della psiche: i sintomi nevrotici, psicotici, ecc. In questi casi la conoscenza della lingua dell'inconscio si dimostra uno strumento davvero prezioso, diventando una tecnica terapeutica che può liberare l'uomo da gravi sofferenze.

Però — e qui bisogna andare contro un altro pregiudizio piuttosto diffuso — la psicoanalisi non è solo la "medicina" (amata/odiata) della psiche "malata". Essa è non di meno un grande strumento di conoscenza in assoluto.

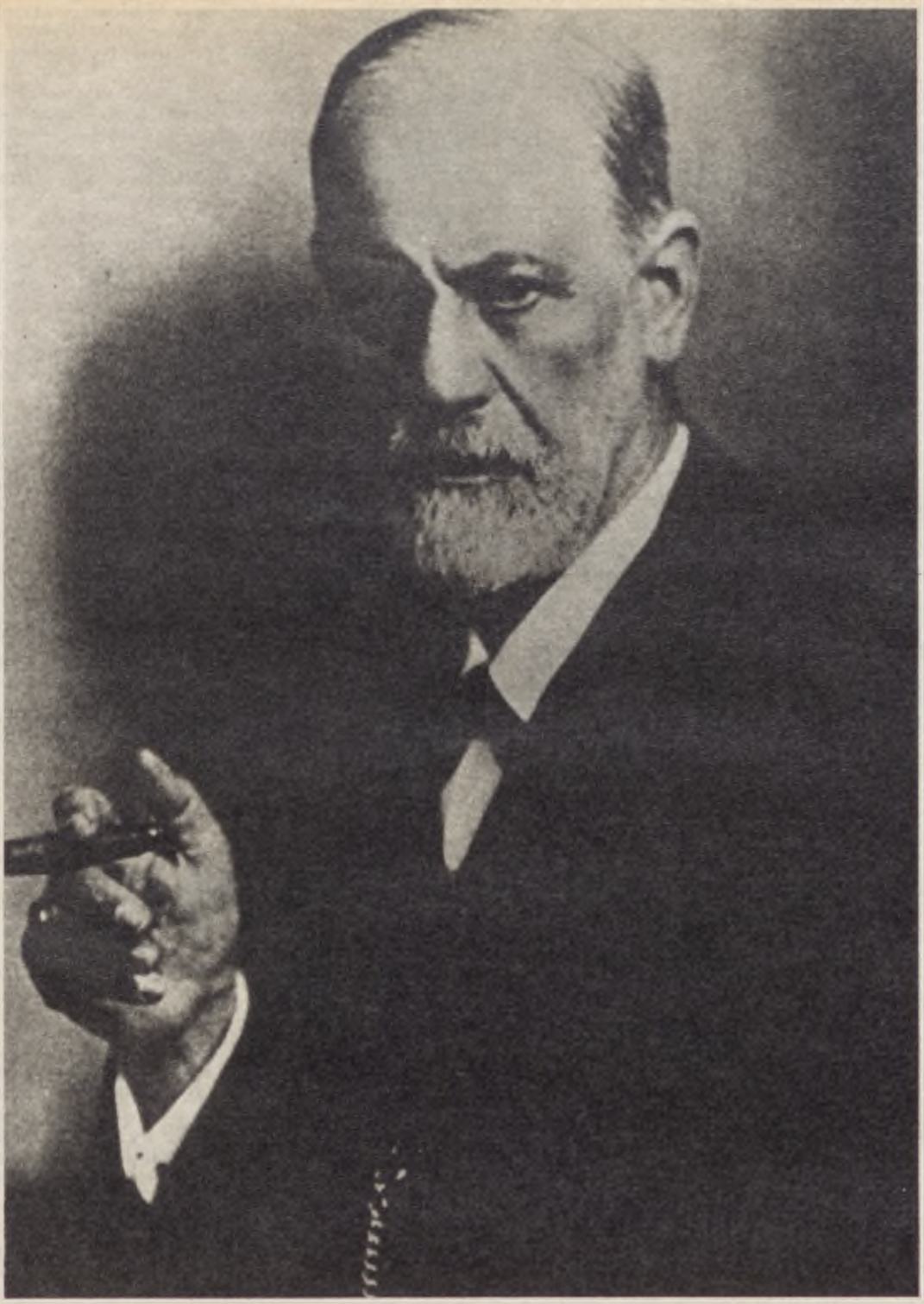
Sul frontone del tempio di Apollo a Delfi c'era scritto "Conosci te stesso". Già gli antichi Greci lo sapevano. Apollo, dio della serenità, dell'equilibrio, dell'armonia e della bellezza, suggeriva ai suoi fedeli, se volevano raggiungere

I fatti della sua vita

Nato nel 1856 a Freiberg in Moravia, consegue la laurea in medicina all'Università di Vienna. Lavora nel laboratorio neurofisiologico di Brücke. Successivamente svolge con successo ricerche di anatomia e di istologia del sistema nervoso. Sebbene la professione del medico non lo attragga, è costretto da ragioni economiche ad entrare, come aiutante, nello studio psichiatrico di Maynert. Nel 1885, ottenuta una borsa di studio, si reca a Parigi presso il più celebre psichiatra del tempo, Jean-Marie Charcot, e prende conoscenza del metodo ipnotico nel trattamento della isteria. In precedenza aveva avuto contatti col medico viennese Breuer che pure praticava ricerche sulla isteria. Nel 1886 apre uno studio privato per la cura delle malattie nervose. Nello stesso anno, sposa Martha Bernays.

Il decennio 1885-1895 costituisce un lungo periodo d'incubazione delle idee nuove ricevute da Charcot e da Breuer. Dopo la pubblicazione della sua opera fondamentale, l' "Interpretazione dei sogni" (1900), si consacra all'elaborazione delle sue teorie, estendendo il campo di applicazione della psicoanalisi alla vita quotidiana, alla religione e alla cultura in genere. Raggruppa intorno a sé una cerchia di discepoli, come Adler, Stekel, Jung, Rank. Esce così dall'isolamento in cui l'originalità e l'estremismo delle sue idee l'avevano imprigionato. Tiene conferenze alla "Clark University" negli Stati Uniti. Nel 1910 viene fondata a Norimberga la Società internazionale di psicoanalisi. Dopo il 1920, Freud sviluppa la sua teoria sulla struttura della personalità e colloca in primo piano il compito dell' "Io". Nel 1938, a seguito dell'annessione dell'Austria da parte della Germania nazista, è costretto ad emigrare a Londra dove riceve accoglienze trionfali. Reagisce stoicamente alle sofferenze della malattia, cancro alla mascella, che lo insidia da quindici anni e che l'ha costretto a subire numerosi interventi chirurgici. S'impegna ancora nei suoi studi e nella sua professione, ricevendo numerosi pazienti. Nel settembre 1939, l'aggravarsi della malattia coincide con lo scoppio della guerra. Muore con serenità e rassegnazione il 25 settembre.

M.B.



Il padre della psicoanalisi in tre diversi momenti della sua vita. Sopra, ancora ragazzo accanto alla madre; sotto, agli inizi della carriera, con la moglie Martha e, a sinistra, quando era già uno scienziato affermato.

quanto egli incarnava, proprio di guardarsi dentro. Un consiglio valido per ogni uomo, nevrotico o no.

Un uomo "normale", ad esempio, non è necessariamente un uomo libero. Quante scelte, quanti avvenimenti, accadono non perché sono la migliore risposta alle cose e alle situazioni, ma solo perché in fondo a ciascuno di noi ci sono dei contenuti e dei desideri di cui non conosciamo l'esistenza e che, anche per questo, riescono a condizionarci?

La psicoanalisi promette questo tipo di liberazione: conoscere se stessi per diventare se stessi.

E il lungo viaggio verso le profondità che ci portiamo dentro incomincia proprio da lì, dal sogno e dalle altre cose a torto credute "insignificanti". Prese per mano, a poco a poco svelano un mondo arcaico e senza tempo dove un avvenimento dell'infanzia può essere vivo non meno di quanto lo sia quanto ci è accaduto ieri.

Un mondo misterioso?

No, Freud non è il sacerdote di una religione misterica ai cui riti solo pochi iniziati possono partecipare. E proprio a quarant'anni dalla sua morte, proprio in questo momento di cosiddetto riflusso, è giusto ricordare che la psicoanalisi è una pratica profondamente razionale, che per l'uomo vuole l'instaurazione di una nuova e più liberante razionalità. Una pratica che non dovrebbe incutere sospetto o indurre all'ironia, e che dovrebbe invece interessare e far pensare di più su dei fattori radicali della nostra vita — individuale e collettiva — che troppo spesso vengono trascurati.

Una nuova razionalità che ci vuole far uscire dall'angusto regno della necessità per farci entrare nel più umano regno della libertà.

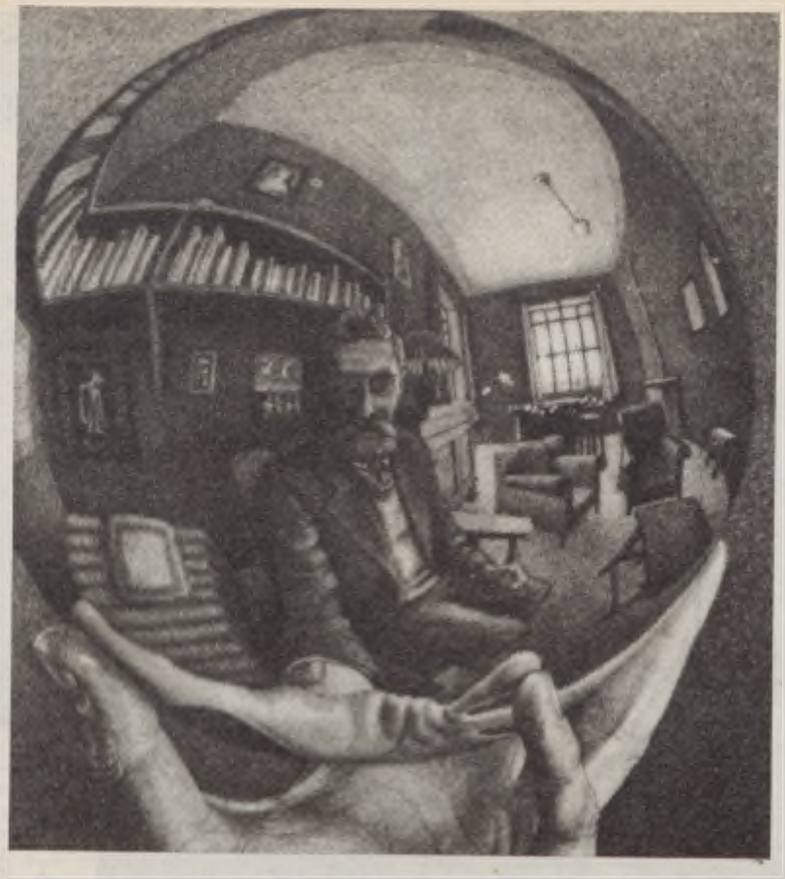
Quando l'analista ascolta il suo paziente, quando si instaura quel meccanismo, che in termine tecnico si chiama transfert, accade che lentamente affiorano i desideri inconsci, che la nostra coscienza si è vista negare su istanza della censura del Super-Io (il rappresentante delle ragioni dei divieti sociali, morali, familiari, ecc.).

L'analista è un po' il Virgilio di questa discesa agli Inferi. E' colui che aiuta e indica eventuali pericoli, suggerisce scorciatoie. E' grazie alla sua presenza, per lo più silenziosa, che il viaggio verso il sonno, e tutto quello che rappresenta, e verso il sogno, che del sonno è figlio, non presenta pericoli. Sognare, vivere oniricamente i propri desideri inconsci, mascherandoli in modo tale che non siano più riconoscibili e che possano così superare la soglia della censura per entrare, finalmente, in contatto con la coscienza, è sì la valvola di sicurezza che ci permette di soddisfare, anche se in modo particolarissimo, i nostri istinti, ma è anche la via che ci conduce in modo più diretto al loro cospetto.

Un incontro, questo, che non sem-

pre risulta piacevole, soprattutto se non si è preparati alle grosse sorprese che esso comporta.
Separati dai nostri desideri inconsci dalle spesse mura costruite dai divieti del Super-Io, abbiamo bisogno di uno specchio rivelatore che ci dica chi siamo e cosa vogliamo.
L'analisi e l'analista sono questo specchio. E come lo specchio, senza aggiungere o togliere nulla alla realtà, la riflette e la rivela, così la pratica analitica non fa che presentarci a noi stessi. Una presentazione che spesso ci rivela l'esistenza in noi di un Altro.
Sigmund Freud è dunque l'uomo che ha scoperto un continente sconosciuto tanto più vasto di quelli geografici, quanto più esso è legato alle nostre segrete profondità. Novello Colombo, la sua scoperta ha imposto un cambiamento ai rapporti e alle distanze delle mappe che hanno per oggetto l'uomo. Non è più possibile evitare di fare i conti con questa nuova terra.
Ma come l'America non è mai stata di Colombo, così anche la psicoanalisi non è di Freud. Anche l'inconscio non è freudiano, come la forza di gravità non è proprietà privata di Newton. Si tratta, invece, come è accaduto per tutte le scoperte che hanno veramente ampliato gli orizzonti dell'uomo, solo di un anello. L'anello di quella catena infinita e inarrestabile che è il sapere.
Freud tutto questo lo intuiva. Ed era a questo che probabilmente si riferiva paragonando la psicoanalisi alla peste.
Ma se un'immagine c'è che può rappresentare questo strano tipo di peste che è la psicoanalisi, è l'immagine della peste così come l'ha descritta Poe nel racconto "La mascherata della morte rossa", o come l'ha descritta Herzog nel suo recente film "Nosferatu".
Una peste che quando arriva costringe l'uomo a togliersi le colorite maschere di cui si copre affinché ritrovi se stesso.
La psicoanalisi: una peste liberante. La buona peste.

TIZIANA GAZZINI



Una suggestiva incisione di M.C. Escher, un autore che ha subito l'influsso dei temi psicoanalitici

LA PSICOANALISI IN ITALIA

L'inconscio abita a Roma in via dei Gracchi

di MARCELLO BUZZOLI

AL PRINCIPIO del Novecento, Trieste splendeva nel diadema degli Asburgo. Florido emporio tra il retroterra danubiano e l'Oriente, la città marinara era anche un crogiolo di cultura, un crocevia di esperienze e di ricerche.
Attratto da chissà quale richiamo, James Joyce si era trasferito a Trieste ed insegnava inglese alla Berlitz School. E il signor Ettore Schmitz, rispettabile impiegato di banca, aveva scritto e pubblicato a proprie spese (col nome di Italo Svevo) due romanzi nei quali i temi naturalistici della narrativa francese venivano deviati nella ricerca dell'interiore, del subcosciente. Ma nessuno se n'era accorto.
Umberto Saba era un adolescente inquieto e malinconico, dolorosamente segnato dall'abbandono del padre. Sua madre, un'ebrea povera del ghetto triestino, l'aveva iscritto ad una scuola di commercio. Fuggì per diventare mozzo di un veliero.
Tutto al contrario, Edoardo Weiss ebbe una giovinezza serena e compì studi regolari in un ambiente borghese. Lasciò Trieste, per frequentare la Scuola di medicina a Vienna. In quegli anni, nella capitale degli Asburgo vivevano gli uomini di punta dell'intelligenza europea, peraltro insidiata da quel nichilismo di cui aveva parlato Nietzsche. Oltre a Freud, c'erano Adolfo Loos, teorico dell'architettura funzionale, Schönberg e Kokoschka, innovatori rispettivamente dell'arte musicale e figurativa. Il giovane Weiss voleva specializzarsi in psichiatria. A Trieste, alcuni medici l'avevano messo in guardia contro la psicoanalisi. Un accreditato neurologo, dopo aver espresso la sua ammirazione per gli studi di Freud nel campo del sistema nervoso centrale, ne aveva deriso le scoperte psicologiche che a lui parevano favole tragiche e perverse. « Quando un tedesco sale sulle nuvole, non scende più sulla terra », aveva detto con un fine sorriso.
Come spesso accade ai giovani, tanti consigli sortirono l'effetto opposto. Non appena arrivato a Vienna, Edoardo Weiss si presentò a Freud, e ne divenne discepolo e collaboratore.
La prima guerra mondiale sottrasse il Weiss ai suoi studi. Suddito di Francesco Giuseppe, dovette vestire la divisa dell'esercito austriaco. Nel dopoguerra, tornò a Trieste, medico in quell'ospedale psichiatrico. In Italia, la dottrina psicoanalitica era quasi sconosciuta. Nel 1915, il professor M. Levi Bianchini aveva pubblicato la traduzione italiana di cinque conferenze di Freud. Ma i cattedratici erano quasi tutti contrari. Il professor Lugaro di Torino, nel suo "Trattato delle malattie mentali" per studenti universitari, aveva espresso una critica radicale a Freud, omettendo peraltro di esporne alcuni elementi essenziali della dottrina.
A Trieste, la psicoanalisi era seguita con attenzione, e non solo negli ambienti dei medici, ma anche in quelli filosofici e letterari. A distanza di vent'anni, un meritato riconoscimento avevano ottenuto i romanzi del signor Schmitz che ormai era universalmente conosciuto come Italo Svevo. Più che sessantenne, egli si era dedicato allo studio delle teorie di Freud, trovandovi una consonanza con le sue idee e un motivo d' ispirazione per la sua arte. Ancor più convinta, era stata l'adesione alla psicoanalisi da parte di Saba e gli esiti si potevano leggere in opere come "Cuor morituro" e "Il piccolo Berto".
Nella città di San Giusto, il Weiss era allora il solo medico analista e non gli mancavano i clienti. Alcuni però aveva dovuto allontanarli, dopo poche sedute, giudicandoli inadatti ad una tecnica terapeutica che più delle altre richiede la collaborazione e la disponibilità del paziente. Lo stesso Freud (col quale il medico triestino intratteneva una assidua corrispondenza) lo esortava a disfarsi di quei malati che non cercavano una via di guarigione, ma volevano soddisfare una brama di esperienze o una generica curiosità.
Nel 1931, il Weiss si trasferì a Roma e, con la propria famiglia, prese dimora in un appartamento di via dei Gracchi, una strada del rione Prati. Qui, con la collaborazione dei dottori Perrotti, Musatti, Servadio e pochi altri, tracciò un programma di attività scientifica, fondò la Società italiana di psicoanalisi e la rivista omonima.

L'apparizione dei primi fascicoli della rivista produsse reazioni negative negli ambienti della cultura, sia laica che cattolica. I filosofi reagirono contro una psicoanalisi che voleva assurgere a visione del mondo. Guido De Ruggiero scese in aspra polemica col Weiss. Francesco Flora ironizzò su Freud « una specie di Sherlock Holmes dei nascosti delitti del sesso ». La più intransigente fu la Chiesa che (a quanto sembra) lanciò un segnale all'autorità politica, affinché non tollerasse ulteriormente quella rivista, incompatibile con il carattere sacro della città di Roma. Il Weiss non tardò a comprendere che la navigazione diventava difficile. Egli aveva tra le sue pazienti anche la figlia di un alto gerarca fascista. La giovane soffriva d' isteria e il caso era complesso. Si pensò ad un consulto col Freud. Il Weiss si recò a Vienna con la malata e il padre di lei. Terminato il consulto, il padre insistette affinché Freud mandasse un suo libro con dedica a Mussolini. L' anziano Maestro, nella speranza di salvare il circolo di Roma, che sapeva minacciato, accondiscese. Questo gesto, che non servì a nulla, gli fu rinfacciato in seguito. La rivista dovette cessare le pubblicazioni.

Sempre negli anni Trenta, si trasferì dalla Germania in Italia Ernst Bernhard, apostolo di Jung. Così anche l'ala dissidente della filosofia dell'inconscio fu rappresentata. Ma la situazione precipitava. La persecuzione antiebraica s'innestò, aggravandola, nella lotta alla psicoanalisi « che era stata inventata da un giudeo ». La stampa fascista trascese all'insulto. Freud fu definito « il rabdomante della sessualità anormale, il sovrano di un satanico regno ». E cosa insegnava la psicoanalisi? « a stendere camicie sporche sui parapetti della passeggiata domenicale ».

Non appena i nazisti entrarono a Vienna, la sede dell'Associazione psicoanalitica, con i suoi Istituti e la casa editrice, venne chiusa e il materiale confiscato. In Italia, i fascisti si adeguarono. Il cenacolo di via dei Gracchi fu disperso. Un agente in borghese stazionò nella portineria, controllando chi entrava e chi usciva. Era il 1938. Cerletti in quell'anno inventò l' elettroshock. Trionfava "l'altra" psichiatria.

Caduto il fascismo, finita la guerra, gli italiani vollero riappropriarsi della psicoanalisi che aveva avuto grande successo in America e ora tornava d'oltre Atlantico sulle navi dei vincitori, insieme con il jazz, i film di Hollywood e le canzoni di Sinatra. Contro Benedetto Croce che aveva confermato il suo giudizio negativo, scese in campo Umberto Saba. A rileggerla oggi, quella polemica ci appare patetica.

La ricostituita Società italiana di psicoanalisi si articolò in due Istituti (uno a Roma, diretto da Perrotti, l'altro a Milano diretto da Musatti) e un centro affidato alla direzione di Servadio. Per gli psichiatri, aspiranti analisti, il training di formazione consiste in cinquecento ore di analisi personale, in cui il neofita viene analizzato da un collega esperto, e cento ore di controllo in cui riferisce a due didatti i risultati dei suoi primi interventi di psicoanalista. Secondo una statistica del "Bulletin of the World Health Organisation", in Italia c'erano nel 1955 soltanto 22 analisti. Dei quindici Paesi presi in esame, l'Italia era al penultimo posto. Gli Stati Uniti erano in testa con 2.800 analisti. Attualmente, gli aderenti alla Società italiana di psicoanalisi sono circa trecento. Vi sono poi gli junghiani e gli esponenti di altre correnti. La cifra complessiva dovrebbe aggirarsi sul migliaio, compresi anche non medici ed i mestieranti. La terapia è lunga e costosa. In parecchi casi, le dottrine di Freud e Jung vengono lasciate, per così dire, « a monte »: le tecniche applicate s'inscrivono nell'area vasta e sfumata della psicoterapia, in una gamma abbastanza ampia che va dalla logoterapia allo psicodramma. Ciò spiega perché fin dal 1953, la Chiesa ha tolto l'interdetto e anche i marxisti (ovviamente da altre posizioni) sono diventati malleabili nei riguardi della psicologia del profondo.

Questa evoluzione ha provocato un contraccolpo anche in campo filosofico. La posizione di maggior rilievo rimane quella di Ugo Spirito, il cattedratico scomparso recentemente. Egli dichiarò un incondizionato rispetto per la dottrina di Freud. Ma condannò le tecniche terapeutiche che, sganciate ormai da quella dottrina, vengono affidate all'abilità personale dell'analista, un superpilota, un superstregone che può provocare danni irreparabili al paziente, non escluso il suicidio.

Il continente della psicoanalisi italiana è ancora semisommerso. In compenso, parole di gergo sono entrate da molto tempo nel linguaggio corrente. Si fa grande scialo di parole come inconscio, frustrazione, repressione, complesso. Ormai le usano anche i parrucchieri per signora.

M. B.

Dialogo immaginario tra due coetanei in treno, attaversando la Toscana

SIGMUND FREUD, conosciuto nel suo tempo come capace medico e del corpo e della psiche ha deciso di partire. Obiettivo della sua vacanza: l'Italia. Ora è sul treno che percorre la linea Aulla-Lucca, vuole visitare la Toscana, patria di Leonardo da Vinci, personaggio che lo affascina e su cui sta scrivendo una biografia psicoanalitica.

Dal finestrino del treno, osserva il sole che sta eseguendo un "tramonto perfetto" in un cielo atmosfericamente arredato da un gregge di lanosi cirri, cumuli e nuvolette.

Toc Toc. "Il posto piccolino accanto al finestrino è occupato? Ci vedo un cappottino appena lì posato, è distrazione o segno di distinzione?".

« No, prego, anzi scusi lei, si sieda, anzi... si distenda. Io, vede, sto qui dall'altra parte, dietro di lei; non si preoccupi, chiuda gli occhi e mi racconti la sua vita. Soprattutto i sogni ».

« Come? scusi? Cosa? Lei mi risponde straniero nella voce e nel linguaggio, mi mette paura e suggestione... ».

« Mi scusi di nuovo, ma per me è una abitudine. Lasci che mi presenti, sono il Dr. Sigmund Freud, da Vienna, di professione medico-neurologo, psicoterapeuta, e con i clienti faccio sempre così... con chi ho il piacere... ».

« Giovanni Pascoli, poeta e professore di lettere nato a S. Mauro di Romagna nel 1855... ».

FREUD: « Quale stranezza, sa che io sono nato a Freiberg in Moravia nel 1856? siamo quasi coscritti, compagni di leva,... ».

PASCOLI: « Ma non mi parli della guerra e dell'esser soldato... io odio la violenza, e anche la mia mammina e le sorelline... ».

FREUD: « Ah! lei ha una mamma e delle sorelle... ».

PASCOLI: « Avevo, avevo, ogni tanto la sento che mi chiama, la bocca piena di terra, Zvanì, Zvanì... e insieme alla sua sento un'altra vocina nel mio cuore stretto dalle ambascie, quella del fanciullino... ».

FREUD: « Un momento, un momento. Dunque, parlavamo dei suoi rapporti con la madre e con le immagini di lei ripetute nelle sorelle, e ora salta fuori la voce di un fratellino? ».

PASCOLI: « No, non è la voce di uno dei cari parentucci, no, è la voce di colui che tutti ci portiamo dentro, il fanciullino è colui che piange e ride senza perché, di cose che sfuggono ai nostri sensi e alla nostra ragione... egli ci fa perdere tempo quando andiamo per fatti nostri ché vuol vedere la cinciallegra che canta, ora vuol toccare la selce che riluce... ».

FREUD: « E questa vocina del fanciullino lei la sente spesso? ».

PASCOLI: « Sempre. Mi detta la poesia migliore, la più pura, la più ingenua ».

FREUD: « Caro signore, secondo me lei non solo è portatore di una chiara forma di isteria schizoide, ma non ha neanche capito niente dei fanciulli. Da quello che dice, lei crede che i bambini siano puri e ingenui, ma guardi che i bambini non sono angeli dipinti sempre ridenti e grassocci, che diffondono il "gratia dei" come caramelle. Il loro senso della vita è acuto ed essi sanno che la vitalità è la base per la sopravvivenza. Lottano ad armi impari contro gli adulti, tutti i giorni, e si perfezionano. La lotta per la sopravvivenza è sessualità, caro signore, e anche se molti non mi capiscono, anzi mi denigrano, e lei sarà con loro, le ripeto che il bambino è un essere che esprime una curiosità di tipo sessuale fin dalla più tenera età, e questo suo modo di esplorare il mondo per scoprire di dove viene, come è fatto, perché il maschio è fatto in un modo e la femmina in un altro, lo condiziona via via nelle esperienze successive.

Caro signore, lei forse non ha osservato bene i piccoli, io sì. Essi non sanno esprimere le idee di un adulto né la sua capacità di lavoro, ma sanno essere terribili. Per questo ho dato il nome di Edipo al "complesso" che caratterizza il difficile rapporto che c'è tra padri e figli, dando in fondo, molta importanza ad Edipo, il figlio di Laio. Lei ama e coltiva le lettere greche, la loro mitologia, ma ha mai riflettuto sul potenziale di "terribilità" condensato nella piccola persona di Edipo?

Egli resiste ai ripetuti tentativi di soppressione del padre e tanto gira e tanto viene aiutato dal destino che alla fine uccide il padre e sposa la madre. Un uomo di successo ».

PASCOLI: « Lei mi stranisce, guardi non si capisce nulla di ciò che dice, il mio fanciullino non si chiama Edipo, non vedo somiglianza né risonanza, e non rinuncerò a lui e ai suoi consigli; proprio l'altro giorno abbiamo scritto insieme una poesia. Io le ho già detto che odio la guerra e la violenza, amo la libertà, e ben l'ho dimostrato partecipando al movimento a favore dell'anarchico Passanante, che attentò ad Umberto I, (e pagai duramente con la prigione il mio coraggio civico) e in nome della libertà, sempre da difendere, ho scritto guardando una cartolina mandatami dal mio amico Luigi Mercatelli che è in Africa a fare la guerra di conquista, una lirica sulle libiche donne che sull'aia sfogliano le pannocchie, senta come bisbiglia il mio fanciullino le tenere parole di libertà e d'amore per i popoli conquistati: « ...e sul cader del ballo / sento l'helleltà: un rigno / equino un canto agro di gallo / di gallo desto sui dormienti, in cima / del tetto; che, quando una stella smuore / grida la vita; prima che il sogno sia finito in cuore ».

PATRIZIA CIMINI

Perchè il D.L.F. in cifre?

Prospettive di un'indagine statistica

NEL 1972 l'Organizzazione dopolavoristica dei ferrovieri volle conoscere, mediante una rilevazione statistica, il numero dei soci interessati alle diverse attività, la consistenza degli impianti, la loro tipologia e l'indice di frequentazione.

I dati raccolti all'epoca, aggiornati poi nel 1975, hanno indubbiamente permesso di « quantificare » una realtà complessa offrendo alla riflessione degli organi aziendali e dopolavoristici uno schema organico descrittivo, analitico fino al particolare, di situazioni diverse riconducibili tutte comunque a criteri ed indirizzi nazionali.

Questo lavoro ha ottenuto già vari riconoscimenti ed ha senz'altro contribuito nel tempo a qualificare l'intervento delle Sezioni dopolavoristiche rendendo possibili valutazioni e decisioni più ponderate che trovavano sostegno nelle statistiche effettuate.

La terza indagine conoscitiva, attualmente in corso di svolgimento e riferita ai dati del 1978, non poteva limitarsi ad aggiornare cifre e percentuali, ma doveva approfondire la conoscenza delle attività dopolavoristiche individuando le cause che determinano la struttura della vita sociale nei diversi campi e settori e analizzare i fenomeni interni ed esterni che possono influire in modo positivo o negativo sulle Sezioni. Si tratta quindi di portare avanti, con metodologie sempre più adeguate e con l'ausilio di moderne macchine elettroniche, un'attività di ricerca che abbia le caratteristiche della continuità e al tempo stesso del coinvolgimento più largo possibile dei quadri responsabili a livello dirigente e tecnico.

Si è dovuto quindi dar vita ad un gruppo di lavoro formato da funzionari dell'Ufficio Centrale D.L.F. e da membri della Commissione Consultiva Centrale a cui si sono aggiunti, per la registrazione ed elaborazione meccanografica, analisti e programmatori della Divisione O.M. dei quadri responsabili.

In questa sede si è ritenuto utile adottare un sistema informativo che non creasse diaframmi e distinzioni tra « soggetto, oggetto, e committenza » della ricerca. I veri protagonisti della terza edizione dell'Indagine sono quindi coloro che quotidianamente operano nel Dopolavoro e ne vivono i problemi assumendosi le responsabilità ed ogni onere derivante; di conseguenza saranno loro stessi a tradurre le esperienze condotte in prima persona in informazioni da inserire nei questionari. In tal modo, oltre a fornire dati reali, le Sezioni saranno le prime a fruire dei risultati della ricerca. Al loro interno i dirigenti e gli operatori tecnici potranno acquisire una più alta coscienza del lavoro che svolgono vedendolo meglio delineato in tutti i suoi aspetti, più collegato in una struttura locale, compartimentale e nazionale, e nel medio tempo suscettibile di sviluppi e modificazioni.

Per gli Organi Centrali l'Indagine costituirà uno strumento essenziale per intervenire sia sul piano normativo che su quello finanziario ed organizzativo; i rischi di compiere anche senza averne l'intenzione, atti demagogici o paternalistici spesso basati su ipotesi astratte e schemi precostituiti possono essere evitati da una lettura ragionata della situazione reale e da una capacità resa più elevata dalla acquisizione di elementi precisi di conoscenza.

Le future scadenze saranno certo affrontate con maggiore consapevolezza professionale da un'Organizzazione che sta formulando piani di investimento per 1 miliardo di spesa e si trova di fronte all'esigenza di accelerare e dare concretezza ai diversi progetti decisi nei precedenti Convegni di Bari e Rimini. Inoltre il D.L.F. organizzerà nella prossima primavera un Convegno Nazionale sul Turismo e dovrà chiamare per la fine del prossimo anno l'intero corpo sociale a partecipare al rinnovo delle cariche elettive. Non si può infine sorvolare anche in questo contesto sulla necessità non più procrastinabile di elaborare quanto prima un disegno organico di riforma che dia certezza giuridica e maggiori possibilità operative e finanziarie all'Istituzione dopolavoristica dei ferrovieri.

ROBERTO GALVANO
ALBA DREI

La premiazione del vincitore della Sezione Pittura, Vincenzo Tavani

Arti figurative a Vercelli

LA SEZIONE DLF di Vercelli si è presentata quest'anno alla ribalta delle manifestazioni dopolavoristiche organizzando, con una serietà ed una competenza encomiabili, la "Mostra Nazionale Ferroviaria di Arti Figurative". Nonostante la concomitanza di impedimenti di carattere oggettivo, come ad esempio la lunga serie di scioperi ferroviari, la riuscita della Mostra è stata di tutto rispetto grazie al grande impegno profuso dai responsabili della Sezione e, soprattutto, dal Presidente Marco Vaccino. La commissione giudicatrice ha dovuto esaminare 228 opere pervenute, suddivise in quattro sezioni: pittura ad olio, grafica varia, arti applicate e scultura. Dopo una rigorosa selezione sono state ammesse 156 opere comprendenti le tre premiate di ogni sezione e 52 segnalate (premi e segnalazioni di particolare importanza in quanto se ne terrà conto al momento di scegliere le opere da inviare, in rappresentanza dell'Italia, alla prossima Mostra internazionale ferroviaria di arti figurative).

L'esposizione è stata allestita nel suggestivo Auditorium di S. Chiara, occupando l'abside e due sale adiacenti, dove si è anche svolta la cerimonia di premiazione alla presenza di autorità ferroviarie e civili. Ricordiamo i nomi dei premiati:

Pittura ad olio

1° Vincenzo Tavani, Civitavecchia, con "Centrale n. 2"

2° Antonio Stanzani, Bologna, con "Paesaggio"

3° Riccardo Cassola, Alessandria, con "Caduta di tubi"

Grafica Varia

1° Claudio Bighignoli, Verona, con "Senza titolo"

2° Enrico Negri, Alessandria, con "Locomotiva n. 1"

3° Francesco Cammarota, Torino, con "Il canto della rassegnazione"

Arti Applicate

1° Bruno Ottavis, Casale M., con "Vicolo dei mercanti"

2° Aldo Turco, Novara, con "Paesaggio primaverile"

3° Egidio Bortolozzi, Portogruaro, con "Cantiere"

Scultura

1° Giovanni Zanfretta, Verona, con "Ritorno dai campi"

2° Domenico Botturi, Torino, con "Subacquea"

3° Renato Porziani, Roma, con "Omaggio a Ciaikowski"

C.V.C.

Pittura estemporanea a Fabriano

Ferrovieri-pittori, provenienti da diverse località della rete, hanno animato con entusiasmo e bravura il "VII Concorso-Esposizione" di pittura estemporanea "Gentile da Fabriano", organizzato dalla Sezione DLF di Fabriano. Motivo di fondo di tutti i lavori, naturalmente, gli angoli più suggestivi della città: interpretazioni a volte molto aderenti al paesaggio, con attenta ricerca dei particolari, a volte in chiave simbolica, ma sempre con un fedele allaccio alla bellezza antica della "città della carta".

Alla fine dei lavori della Giuria sono state stilate due graduatorie, una relativa ai "premi acquisto" e l'altra per i "premi di rappresentanza". Ai primi posti, per i premi acquisto, si sono piazzati, nell'ordine, Gianni De Benedictis (DLF Bari), Rino Rico (DLF Udine), Nicola De Benedictis (DLF Bari), Mario Braidotti (DLF Udine), Ernesto Belloni (DLF Foligno). Questi i primi cinque nei premi di rappresentanza: Elio Carnevali (DLF Brennero), Enzo Marinelli (DLF Falconara), Calogero Urso (DLF Milano), Napoleone Fransanchini (DLF Venezia Mestre), Ermanno Leotardi (DLF Fabriano).

Alla premiazione erano presenti i membri della Giuria, il Vescovo di Fabriano e Matelica, Mons. Luigi Scuppa, l'on. Castellucci, il vice sindaco di Fabriano dr. Teatini, il Presidente della Commissione Cultura del Comune di Fabriano, prof. Pilati. Era, inoltre, presente il Direttore Compartimentale Ing. Loria.

VITTORIO DE SERIIS

Qua e là per i DLF

La sezione canoa-canottaggio del DLF di Venezia ha partecipato anche quest'anno, con entusiasmo, alla Regata Storica. Una gondola a sei remi è sfilata, infatti, in sua rappresentanza, nel corteo sportivo della pittoresca manifestazione lagunare. Il corteo è costituito dalle imbarcazioni di numerose società sportive remiere della Provincia che precedono il vero corteo storico, formato dalle famose "bissone" e dalle imbarcazioni da parata

Il Gruppo Escursionisti-Marciatori del DLF di Vicenza ha organizzato una gara di marcia alpina di regolarità a coppie, riservata a due categorie: una per i soci dei vari DLF e una per i tesserati F.I.E. Il percorso si è snodato sul "quadrilatero" Pian delle Fugazze, Campogrosso, Camposilvano, Sette Fontane, mentre l'arrivo era situato vicino alla casa cantoniera dell'Anas sulla statale del Pasubio. Tale percorso, ricavato nelle zone di rincalzo della prima guerra mondiale, è stato più che mai suggestivo, anche se ha costretto in parecchie occasioni i partecipanti a fermarsi per riprendere un po' di fiato. Questi i piazzamenti nel settore riservato ai DLF:
1) Lusenti e Menegalli; 2) Munaretto e Ceccato; 3) Campanella e Buongiovanni; 4) Zancan e Carta; 5) Nereo e Vasco Rigon.

* * *

La Sezione DLF di Palermo, in occasione della celebrazione della 21ª Giornata del Ferroviere, ha organizzato nei locali del Cinema-Teatro "Dante" uno spettacolo di arte varia. Lo spettacolo è stato allietato dalla presenza di Otello Profazio della RAI-TV, dalla Compagnia di Canti Siciliani e da uno spettacolo di "opera dei pupi".

* * *

Organizzata dalle Sezioni DLF del Friuli-Venezia Giulia, si è svolta, nella Sala Consiliare del Palazzo Municipale di Pontebba, una mostra di "Pittura Compartimentale" cui hanno partecipato 15 espositori, tutti ferrovieri, tra i quali figuravano prestigiosi nomi di artisti della Regione, quali Stanislao Birsa, Rino Rigo, Alfredo Ceschia, Egidio Bortolozzi, Tarcisio Mecchia e Michielli. La mostra ha riscosso un lusinghiero successo di critica e di pubblico.

* * *

Sui campi della Sottosezione di Aurisina del DLF di Trieste si è felicemente concluso il "IV Trofeo del Carso", gara internazionale di bocce. Alla manifestazione hanno partecipato squadre della Slovenia, della Croazia e del Compartimento di Trieste. Il torneo è stato vinto dal DLF Sott. Aurisina, la seconda piazza è invece toccata alla società bocciofila di Postumia. Al terzo posto si è classificata la compagine di Buie d'Istria. Alla premiazione hanno partecipato il Sindaco di Duino-Aurisina on. Skerk e il Presidente del DLF di Trieste sig. Anghelone.

* * *

Si è recentemente aperto, a cura del DLF di Udine, un Centro Sociale a Gemona del Friuli, località tristemente nota per gli eventi sismici del maggio 1976. Il Centro è costituito da un prefabbricato che comprende la Mensa Aziendale-Assistenziale con annesso un piccolo bar, sala giochi, sala riunioni e biblioteca, ed è gestito direttamente dal DLF di Udine con personale privato, regolarmente assunto. L'intero complesso è stato realizzato con i fondi stanziati dall'Azienda e sarà completato, con la costruzione di un campo di pallacanestro ed uno di bocce, parte con i fondi ricevuti a suo tempo da vari DLF, frutto di sottoscrizioni fra i soci, e parte con i fondi stanziati dal DLF udinese.
Attualmente si sta provvedendo a dotare la biblioteca di libri e volumi vari (la consistenza finora è di soli 150 pezzi), ma per completare l'iniziativa si renderebbe necessario l'acquisto di opere in numero più consistente: cosa non facilmente attuabile a breve termine, dato l'elevato costo dei libri e la scarsa disponibilità finanziaria del DLF di Udine. Si fa pertanto appello alla sensibilità di tutti i ferrovieri affinché, qualora ne abbiano la possibilità, inviino materiale letterario di varia natura indirizzando a:
"Centro Sociale di Gemona del Friuli" c/o C. S. Titolare di Gemona del Friuli (Udine).

* * *

I ferrovieri di Novi Ligure hanno allestito una mostra fotografica nei locali della Sede Sociale del DLF, a ricordo dei 125 anni di strada ferrata da Genova al Piemonte. La rassegna, più che un documento fotografico di soggetti ed ambienti, è stata una presentazione di carte, pubblicazioni e tavole da cui si possono rilevare costumi e pratiche che risalgono alla progettazione, costruzione ed esercizio della linea. Vi sono curiosità interessanti che percorrono la storia di quegli anni, dalle lettere patenti di Carlo Alberto, "Re di Sardegna di Cipro e di Gerusalemme", a una lettera di raccomandazione rivolta a Donna Amalia De Pretis, consorte del Primo Ministro Agostino, per l'assunzione in ferrovia di un aspirante manovale.
Non manca, nella rassegna, l'angolo dei fermodellisti.
L'inaugurazione della Mostra ha radunato un folto pubblico, al quale si sono rivolti il Presidente della Sezione Recco e l'infaticabile sig. Mori, animatore di tante iniziative del DLF di Novi. Espressioni di compiacimento e di apprezzamento sono state indirizzate ai ferrovieri da un simpatico intervento dell'on. Armella e dal Sindaco della città.

* * *

Inaugurata a Trani la "4ª Mostra di pittura e grafica", organizzata dal Circolo Ricreativo Ferrovieri della bella città pugliese e dalla Sezione di Bari dell'Associazione Europea Ferrovieri. La cerimonia di premiazione è stata presenziata dal Direttore Comp.le ing. Sangineto, che ha avuto parole di elogio per i molti e qualificati partecipanti alla manifestazione. Erano presenti molti colleghi e autorità ferroviarie e cittadine. Sono stati premiati: Angelo Caputo, Giovanni Colecchia, Lucrezia Nenna, Alberto Luppino, Filippo Giangrande, Mario Flauret, Sergio Amato, Vitantonio Lacalamita, Emilio Stefanizzo, Assunta Stramaglia.

La squadra di calcio del DLF di Vicenza ha partecipato al 2° Torneo di calcio, organizzato dall' Amministrazione provinciale vicentina e con la partecipazione di numerosi Enti ed Aziende, classificandosi 3ª assoluta

---

Hanno collaborato: Marcello Rizzotto, G. Giambanco, A. Pergola-Quaratino, Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Renzo Marello, Tonino La Peccerella, Gennaro Carrano, Benito Belvedere, Laura Facchinelli

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

DOPO quanto ho riferito sul riscatto delle campagne di guerra e sulla valutazione della 13. mensilità — entrambi ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita — mi è rimasto di precisare i miglioramenti concessi dal decreto-legge ai pensionati del periodo 1976-1978, allo scopo di far loro recuperare, anche se parzialmente, gli effetti negativi prodotti sia dalla norma, successivamente abrogata, che di fatto comportava l'attesa di un anno per poter beneficiare del primo adeguamento a titolo di perequazione automatica che dallo slittamento della decorrenza iniziale del rinnovo contrattuale.

Premesso che, secondo notizie ufficiose attinte presso il Ministero del tesoro, le norme regolanti questo aspetto particolare del decreto non hanno subìto variazioni e sono state riprodotte integralmente nel disegno di legge testè approvato dal Consiglio dei ministri, in sostituzione dello stesso decreto-legge poi decaduto, gli anzidetti miglioramenti riguardano due gruppi di pensionati e cioè: 1.) coloro che sono cessati dal servizio nell'arco di tempo compreso fra il 1.1.1976 e la data di decorrenza agli effetti giuridici dei rinnovi contrattuali; 2.) quelli che sono stati posti in quiescenza dopo la predetta decorrenza giuridica.

In favore del primo gruppo sono state previste delle integrazioni mensili spettanti anche sulla tredicesima mensilità. Dette integrazioni sono stabilite in misura differenziata in relazione all'anno di cessazione dal servizio, proprio per l'accennata esigenza di riequilibrio dei trattamenti fra i pensionati del 1976, che hanno fruito della perequazione automatica accertata per l'anno 1978, e i pensionati del 1977 che non hanno conseguito tale beneficio. Le integrazioni competono nelle seguenti misure: a) per le cessazioni dal servizio per le quali il relativo trattamento di quiescenza ha decorrenza a partire dal 1-1-1976 e fino al 1 gennaio 1977 (trattasi delle pensioni decorrenti dal 1. gennaio 1976 al 1. gennaio 1977 compreso, sulle quali è stata corrisposta la perequazione automatica del 9,2 per cento relativa all'anno 1978): L. 20.000 mensili lorde per le pensioni dirette; L. 10 mila mensili lorde per le pensioni di riversibilità; b) per le cessazioni dal servizio successive al 1.1.1977 (trattasi delle pensioni decorrenti dal 2 gennaio 1977 in poi su cui non è stata corrisposta la suddetta perequazione automatica del 1978): L. 40.000 mensili lorde per le pensioni dirette; L. 20.000 mensili lorde per le pensioni di riversibilità.

Gli importi delle integrazioni mensili sono dovute nella misura prestabilita a decorrere dal 1. giugno '79, con l'avvertenza che in caso di pensioni ripartite fra più aventi diritto gli importi stessi vanno attribuiti in proporzione alla quota di pensione in godimento. Per le pensioni di riversibilità aventi decorrenza successiva alla data del 1-6-1979, l'importo della pensione da conferire va determinato sulla base della relativa pensione diretta già maggiorata dalle suddette integrazioni.

Alla corresponsione delle provvidenze di cui innanzi provvederanno d'ufficio (ossia senza domanda da parte degli interessati) le Direzioni provinciali del tesoro, che hanno in carico le rispettive partite di pensioni, allorché il disegno di legge avrà completato l' "iter" parlamentare e sarà divenuto legge dello Stato.

Rientrano nel secondo gruppo i ferrovieri pensionati il cui trattamento di quiescenza decorre dal 2 luglio 1977, ovverosia coloro che erano in attività di servizio almeno alla data del 1. luglio 1977 e sono stati collocati a riposo dopo tale data e sino al 1. ottobre 1978 incluso. Costoro hanno titolo ad una nuova liquidazione della pensione previa determinazione dello stipendio pensionabile da effettuarsi in base alle norme che hanno fissato il trattamento economico ai ferrovieri in attività alla data citata del 1. ottobre 1978 per effetto del nuovo ordinamento giuridico ed economico introdotto dalla L. 6 febbraio 1979, n. 42. Il nuovo trattamento di quiescenza compete dalla predetta data (1-10-1978), che rappresenta la decorrenza economica dei nuovi stipendi corrisposti ai ferrovieri in costanza d'impiego.

Alla liquidazione del nuovo importo pensionistico provvederà l'Ufficio competente della Direzione Generale delle F.S., sempre dopo che le norme saranno divenute esecutive in forza della emananda legge. A suo tempo, ciascun amico rientrante nel secondo gruppo riceverà copia del nuovo provvedimento di quiescenza, che sarà adottato con le note procedure meccanografiche.

Da quanto procede appare evidente che i due benefici della integrazione mensile e della riliquidazione della pensione non sono cumulabili, donde le integrazioni mensili sopra indicate non vanno corrisposte ai pensionati che usufruiranno del trattamento pensionistico determinato sui nuovi stipendi previsti dalla legge n. 42 del 1979.

Infine, aggiungo che sulle pensioni riliquidate in base ai nuovi stipendi non è dovuta per l'anno 1979 la perequazione automatica del 2,9 per cento fissata dall'art. 18 della legge n. 843 del 1979.

Risposte in breve

Ritengo che le notizie surriportate abbiano chiarito i dubbi espressi sulla questione dagli amici qui appresso elencati: **Luigi Ciano** di Torre Annunziata, **Domenico Orefice** di Napoli, **Giuseppe Sirena** di Chiuro, **Giorgio Cornuda** di Roma, **Vincenzo Arena** di Caltanissetta e **Felice Vivarelli** di Genova. Per quest'ultimo soggiungo che, poiché oltre alla pensione ferroviaria egli usufruisce della pensione di vecchiaia da parte dell'INPS, rettamente la D.P. del tesoro gli ha sospeso la corresponsione della quota di aggiunta di famiglia per la moglie a carico, dato che in base alla legislazione vigente la erogazione dell'equivalente assegno di famiglia spetta al predetto Ente previdenziale. Purtroppo, il ritardo nella regolarizzazione dell'emolumento dallo stesso INPS dipende dalla sopraggiunta sospensione della integrazione al trattamento minimo. Allorché la pensione INPS sarà ripristinata nell'importo dovuto, essa conterrà anche l'assegno familiare in favore della moglie.

A questo punto colgo l'occasione delle lagnanze prospettate dal sig. **Giovanni Salvetti** di Milano, circa la mancata estensione dei benefici concessi ai pensionati del periodo 1976-78 a coloro che sono stati posti in quiescenza in epoca precedente, per cercare di dissipare analoghi malintesi ed erronee considerazioni cui potrebbero essere indotti altri amici lettori. Considerato che le leggi, nella loro continua evoluzione, rispecchiano i mutamenti della situazione economico-sociale della propria epoca e modificano, in rapporto ad essi, il precedente ordinamento positivo, non è dubbio che la disciplina del rapporto di pubblico impiego debba anch'essa adeguarsi alla dinamica dell'evoluzione sociale e che in siffatto processo di adeguamento ben possa essere tenuta distinta la posizione del dipendente non più in attività di servizio — consolidatasi nel trattamento attribuito in base alle leggi vigenti al momento della cessazione del rapporto medesimo — da quella dell'impiegato che continua a prestare la propria opera. Da ciò si deduce che la disparità di trattamento lamentata si configura esclusivamente come una mera conseguenza di fatto dovuta al succedersi delle leggi nel tempo. E' del resto intuitivo — e l'ordinamento ne offre molteplici casi anche al di fuori della disciplina del trattamento di attività e di quiescenza dei pubblici dipendenti — che, quando il legislatore ricollega la concessione di un beneficio a determinate condizioni — il più delle volte ancorato alle obiettive disponibilità del bilancio dello Stato, a cui il legislatore medesimo, nell'esercizio del suo potere discrezionale, ben può informare la propria attività — non tutti gli interessati possono usufruire delle provvidenze disposte, senza che con ciò sia vulnerato il principio di eguaglianza, neppure sotto il profilo della giustizia manifesta e della ragionevolezza. Diversamente argomentando, posto che in ogni limite è insito il concetto di disparità in senso assoluto, dovrebbe pervenirsi alla conclusione inconcepibile che siano legittime soltanto le provvidenze indiscriminate. In proposito, la giurisprudenza della Corte dei conti è consolidata nell'affermare che è costituzionalmente legittima l'estensione dei miglioramenti economici ai fini di pensione, conferiti al personale in servizio, anche a coloro che sono stati collocati a riposo durante un certo periodo con la contemporanea esclusione, invece, di tutti quelli cessati precedentemente ad una certa data. Ciò perché nell'ordinamento pensionistico non soltanto difetta il sistema dell'automatismo, cioè della obbligatorietà della riliquidazione delle pensioni in relazione ai miglioramenti economici concessi al personale in attività, ma con la legge n. 177 del 1976 è stato sancito il principio dell'annuale rivalutazione automatica delle pensioni dei dipendenti pubblici alla dinamica delle retribuzioni del personale in servizio, così realizzando una sostanziale equiparazione tra pensioni del settore pubblico e pensioni del settore privato,

Confermo agli amici **Matteo Fenoglio** di S. Michele Mondovì, **Alfio Luzzi** di Montevarchi, **Giuseppe Zitelli** di Recale e **Luigi Pianetta** di Brescia, tutti collocati a riposo ai sensi della legge n. 336 del 1970 con il contingente del 1-1-1977, il loro diritto ad ottenere per l'anno '78 l'incremento 9,2% a titolo di perequazione automatica. In tal senso si è espresso il Ministero del tesoro — Ragioneria generale dello Stato — impartendo le opportune disposizioni a tutti gli uffici competenti, ivi comprese le Direzioni provinciali del tesoro, con circolare telegrafica n. 89 del 2-11-1978. Dette disposizioni sono state ribadite nella circ. n. 10 del 12-2-1979 diramata dalla stessa Ragioneria generale, con la quale è stato precisato che la concessione dell'aumento per il 1978 va esteso anche ai casi in cui nel provvedimento formale di quiescenza vi sia coincidenza fra la data di cessazione dal servizio e quella di decorrenza della pensione, atteso che, nel caso specifico, la cessazione stessa, anche se esplica effetto dal 1-1-1977, è pur sempre avvenuta nell'anno 1976. In effetti, di fronte alla quasi generale attuazione delle disposizioni da parte delle D.P. del tesoro, si è verificato che alcune sedi hanno trovato difficoltà ad estendere l'aumento in questione ai pensionati il cui trattamento decorre dal 1-1-1977. Comunque, mi auguro che, nel frattempo, i casi segnalati siano stati regolarizzati e, nella contraria ipotesi, non mi resta che invitare gli interessati a richiedere la puntuale applicazione delle citate circolari.

è bene saperlo

NOTIZIE UTILI PER VOI E LE VOSTRE FAMIGLIE

Borse di studio "Ing. Salvatore Ciancio"

La SIEMENS DATA S.p.A. ha istituito le seguenti borse di studio intitolate al nome dell'Ing. Salvatore Ciancio, il dirigente delle FS tragicamente deceduto nell'adempimento del dovere.

— N. 5 borse di studio di L. 1.200.000 ciascuna per gli orfani e per i figli di dipendenti (in servizio o a riposo) FS, i quali abbiano conseguito, nel corso del 1979, una laurea di indirizzo scientifico, tecnico od economico, con preferenza per coloro che abbiano compiuto studi attinenti al settore dell'informatica e delle sue applicazioni. Possono partecipare anche i laureati di altri indirizzi, i quali documentino di aver compiuto studi specifici in materia di informatica.

— N. 5 borse di studio di L. 800.000 ciascuna per gli orfani e per i figli di dipendenti FS (in servizio o a riposo), i quali abbiano conseguito, nel corso del 1979, un diploma di istituto tecnico o di maturità scientifica, con preferenza per coloro che abbiano seguito un insegnamento di informatica. Possono partecipare anche i diplomati di altri indirizzi i quali documentino di avere svolto ricerche o studi in materia di informatica.

Le borse di studio verranno assegnate, con decisione insindacabile, dal Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani ((C.I.F.I.) e dal Presidente del Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (C.A.F.I.), in base ad una graduatoria di merito formulata da una apposita commissione.

I vincitori delle borse di studio saranno ammessi a frequentare gratuitamente i corsi di specializzazione della SIEMENS DATA S.p.A.

Modalità di concorso

Le domande di partecipazione dovranno essere spedite per raccomandata entro il 31 gennaio 1980 al seguente indirizzo: C.I.F.I. (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) Via Giolitti 34 - 00185 ROMA. Le domande, compilate su carta libera, dovranno contenere i seguenti dati: nome e cognome, data di nascita ed indirizzo del partecipante; generalità del genitore dipendente FS, con indicazione della qualifica o del profilo professionale rivestito e dell'impianto presso cui presta o prestava servizio prima del suo collocamento a riposo; indicazione dell'eventuale condizione di orfano di dipendente FS; specificazione del diploma o della laurea conseguita; indicazione della documentazione allegata.

Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

Per le borse di studio riservate ai laureati:

— certificato dell'Università dal quale risultino i voti conseguiti negli esami nonché il punteggio di laurea e la data nella quale è stata conseguita;

— copia della tesi di laurea e di eventuali tesine o pubblicazioni attinenti all'informatica.

Per le borse di studio riservate ai diplomati:

— copia del diploma con l'indicazione dei voti ottenuti e dell'anno scolastico in cui è stato conseguito;

— copia di eventuali ricerche o studi compiuti attinenti all'informatica o all'elettronica.

Genio Ferrovieri

E' indetto l'arruolamento volontario nella specialità Genio Ferrovieri dell'Esercito di: 55 allievi capitreno; 80 allievi macchinisti; 90 allievi manovratori deviatori; 70 allievi ferrovieri.

Le domande di ammissione dovranno essere presentate o fatte pervenire, entro il 30 novembre 1979, ai Distretti Militari.

Gli ammessi saranno incorporati: il 1° luglio 1980: allievi capitreno, allievi macchinisti ed allievi ferrovieri; il 15 luglio 1980: allievi manovratori-deviatori.

I giovani arruolati contrarranno una ferma biennale o triennale (a loro scelta) decorrente dal giorno dell'incorporazione.

Al termine della ferma volontaria contratta possono essere concesse le rafferme annuali occorrenti per l'acquisizione dell'anzianità richiesta per il passaggio nei ruoli del servizio permanente o per l'assunzione nelle FS.

Biblioteca DG

Nuove accessioni

Ministero dei Trasporti: 1ª Conferenza Nazionale Trasporti - 2° volume - I lavori nelle Commissioni

Ministero del Tesoro - Ragioneria Generale dello Stato: Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979

U.I.M.C. - XV Congresso Internazionale

Commissione delle Comunità Europee: Lo stato dell'ambiente

PERIODICI

Centro Studi sistemi di trasporto: quaderno n. 13 "La pianificazione aeroportuale"; quaderno n. 14 "La programmazione dei trasporti in un Paese socialista"

Commissione Comunità Europee - Bollettino di terminologia e Schede Europee

Euroforum - Periodico della Comunità Europea

Comuni d'Europa

Amici della Ferrovia Italia - bimestrale

Rail Engineering International

Eurocooperazione - Rivista di Studi economici europei edita dal Banco di Roma

VIAGGIO TRA LA STAMPA AZIENDALE / 1

La Tecnica Professionale

I NOSTRI lettori certamente sapranno che il panorama della stampa aziendale ferroviaria non si esaurisce con « Voci della rotaia », Sono molte, infatti, le testate che rappresentano le varie e articolate componenti della vita aziendale: si va dalla stampa specializzata, dedicata a particolari categorie del personale, alla stampa sindacale, dai periodici a larga diffusione ai bollettini compartimentali. Si può dire, insomma, che davvero in casa FS ciascuno ha la possibilità di trovare il « suo » giornale, e questa è una realtà largamente positiva. Soprattutto se si fa in modo che questa stessa realtà sia opportunamente conosciuta. Ed è proprio per raggiungere questo obiettivo che « Voci » inizia da questo numero una rassegna dei giornali più importanti che, nei vari settori, si rivolgono ai ferrovieri. Naturalmente questa iniziativa nasce dalla convinzione che tali giornali siano l'un altro complementari e che, lungi da quella che sarebbe una sterile concorrenza, debba esserci fra loro — anzi fra noi — la più ampia collaborazione e il più disponibile confronto. Siamo certi, infatti, che solo così sarà possibile raggiungere risultati ancora più proficui sia per la qualità e l'ampiezza dell'informazione, sia per il grande pubblico dei lettori. Un pubblico sempre più preparato e, giustamente, sempre più esigente.

* * *

Il nostro giro d'orizzonte sulla stampa periodica ferroviaria inizia con « La Tecnica Professionale », il periodico mensile edito dal C.I.F.I. (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) con il precipuo scopo di contribuire alla preparazione e all'aggiornamento tecnico del personale. Finalità che realizza una coincidenza quasi perfetta fra interesse aziendale e interesse del singolo lavoratore. Una più profonda preparazione del personale, infatti, offre all'Azienda una maggiore garanzia di efficienza, regolarità e sicurezza del servizio, e al lavoratore una più profonda motivazione nell'esplicare la propria attività, capace di allontanare il pericolo di quei tipici fenomeni di stress psicologico che intervengono nel momento in cui un individuo si sente parte spersonalizzata di un meccanismo del quale non conosce né le regole di funzionamento, né gli obiettivi. Una tale esigenza è diventata più pressante in questi ultimi anni, sia per l'Azienda, a causa dell'introduzione di tecnologie sempre più sofisticate, sia per l'individuo che si presenta oggi con una cultura di base nettamente superiore al passato. Anche tenendo conto di tutto questo si è voluto dare recentemente un ulteriore impulso a pubblicazioni tecniche quali « La Tecnica Professionale », che dal gennaio di quest'anno ha operato l'unificazione delle sue tre tradizionali edizioni (Movimento e Commerciale, Trazione, Lavori e Impianti Elettrici). « La Tecnica Professionale » appare oggi un giornale completamente rinnovato nella veste grafica, più moderna e gradevole, e si propone, principalmente, di rappresentare l'immagine di un modo nuovo d'intendere l'istruzione professionale e, più in generale, la cultura ferroviaria, cultura non più suddivisa per settori di attività, ma integrata e volta a sottolineare l'unicità dell'obiettivo d'istituto delle FS: il trasporto sicuro, rapido e regolare, di grandi masse di viaggiatori e merci. Quindi un rinnovamento che ha riguardato non solo l'aspetto grafico ma lo stesso progetto editoriale della rivista. E la scelta, almeno a giudicare dal numero delle nuove adesioni, sembra avere incontrato il gradimento dei lettori.

Ma « La Tecnica Professionale » ha rinnovato anche il sistema di abbonamento. Gli interessati che volessero abbonarsi alla rivista possono farlo, adesso, durante tutto l'anno, tramite la propria segreteria di impianto o, personalmente, inviando a « La Tecnica Professionale », Via Giolitti 34 - Roma, con posta di servizio, il tagliando riprodotto in calce, debitamente compilato, oppure indicando chiaramente su carta semplice i dati richiesti, in particolare l'Impianto di appartenenza.

DIREZIONE GENERALE F.S.
SERVIZIO RAGIONERIA
Piazza della Croce Rossa - 00161 ROMA

Il sottoscritto
Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Matricola .....
Dipendente da .....
autorizza la propria sede contabile a trattenere annualmente a partire dall'1-1-1980 L. 1.000 per abbonamento annuo a « LA TECNICA PROFESSIONALE ».
Data .....
Firma .....

Alla Amministrazione de
« LA TECNICA PROFESSIONALE »
Via G. Giolitti, 34 - 00185 ROMA

Il sottoscritto
Cognome ..... Nome .....
Qualifica ..... Matricola .....
Impianto .....
sottoscrive l'abbonamento annuo a « LA TECNICA PROFESSIONALE ».
Data .....
Firma .....

tuttarete

Il 3 ottobre la «Giornata del Ferroviere»

La tradizionale « Giornata del Ferroviere » si è svolta in tutti i Compartimenti il 3 ottobre, tranne che a Roma dove la cerimonia è stata spostata all'8 novembre per farla coincidere con la visita di SS. Giovanni Paolo II ai ferrovieri. A questo eccezionale avvenimento « Voci » dedicherà un ampio servizio sul prossimo numero. In rappresentanza delle cerimonia svoltesi in tutti i Compartimenti abbiamo invece scelto, per evidenti ragioni di spazio, quelle di Genova e Bari. Si tratta di una scelta per modo di dire, perché siamo certi che lo spirito con cui i ferrovieri celebrano la loro Festa sia uguale in tutta la rete.

BARI

Anche quest'anno molte autorità sono intervenute alla Giornata del ferroviere. Tale presenza, ancora una volta, ha evidenziato che la nostra festa è conosciuta e sentita anche oltre i binari. Tra gli altri, abbiamo notato il Questore dott. Roma, il Procuratore della Repubblica dott. Lerario, il sen. Rosa, molti alti ufficiali di tutte le armi. Ma quello che ci preme soprattutto sottolineare è il gran numero dei ferrovieri presenti. Il capannone della Squadra Rialzo di Bari, dove è stata celebrata la messa, era infatti veramente gremito in ogni ordine di posti. Nel corso del rito religioso, il raccoglimento e la meditazione sono stati sovente interrotti dal giro di uno scambio, dalla voce del capomanovra, dal fischio di una locomotiva, dal transito lento di un treno: costituivano quasi i tempi di un concerto in chiave ferroviaria. Alla benedizione delle tre targhe-ricordo, qualche familiare ha colto l'occasione per rendere un saluto alla memoria dei propri cari. Al tronco di un albero, già carico d'anni, era stato legato un mazzo di rose.

Nel discorso celebrativo, il cav. Croce, Presidente compartimentale dell'Associazione Caduti, Invalidi e Feriti in servizio, ha sottolineato che nell'arco dell'ultimo anno fortunatamente non c'è stato alcun incidente mortale sul lavoro. Tra l'altro, egli si è detto lieto per il fatto che, finalmente, l'Azienda ha deciso di assumere, senza concorso, il congiunto di un caduto in servizio.

Il Direttore Compartimentale di Bari, ing. Sangineto, ha detto che questa Giornata vuole essere non solo un momento di riflessione, perché tutti si sentano esortati ad amare il proprio lavoro, ma soprattutto un monito per coloro che nell'adempimento del dovere, sono noncuranti del rischio. Dopo aver enumerato le attività svolte nel corso dell'anno passato e aver indicato quanto è stato fatto per il personale e i lavori eseguiti per l'adeguamento delle infrastrutture, l'ing. Sangineto ha soggiunto che tutte le unità operative devono ora essere tese alla realizzazione delle opere previste dal Piano Integrativo, punti essenziali per migliorare l'esercizio ferroviario.

Com'è tradizione, nel corso della cerimonia, sono stati commemorati i caduti in servizio. Ai mutilati e ai feriti per cause di servizio sono stati consegnati brevetti e distintivi.

Oltre questi riconoscimenti l'ing. Sangineto ha voluto consegnare personalmente la medaglia d'oro a tutti gli « anziani della rotaia » presenti. Sovente la stretta di mano si trasformava in affettuoso abbraccio. In quel momento forse si ritrovavano il capo reparto e l'operaio in una notte trascorsa all'addiaccio per ripristinare la linea. Molti avevano all'occhiello il segno di riconoscenza dell'Azienda per una vita interamente dedicata al lavoro. Sui volti si leggeva la soddisfazione di aver trascorso insieme un'ora serena. Il tutto è stato allietato da una splendida giornata di sole quasi estivo, come sovente accade a ottobre nel nostro sud.

ANTONIO BOZZI

GENOVA

Quest'anno la Festa del Ferroviere giunge in uno strascico d'estate: la brezza quasi primaverile di questo incredibile ottobre pulisce il cielo di Sampierdarena, mentre nello specchio dell'aria si innalzano nitidi i vapori delle fabbriche.

E' un'atmosfera che sa di lavoro, impregnata dell'afrore del treno e della rotaia, quella che circonda il rettangolo di terreno incastrato tra i binari ove abitualmente si gioca a bocce, che ora si popola a poco a poco di gente e di ricordi. Ferrovieri di ogni impianto si accalcano lentamente in attesa dell'inizio del programma, alcuni hanno il volto ancora giovane, altri le tempie bianche: strette di mano e saluti si intersecano, si rinnovano antichi discorsi, commenti di fatti nuovi, avvenimenti che corrono sul filo del tempo.

Un Direttore che se ne va, un altro che arriva, mentre il fischio dei treni che incrociano nella congerie di linee che si dipanano dalla matassa di Sampierdarena saluta il 140° anniversario delle Ferrovie Italiane.

Molta acqua è passata nella nostra storia da quella lontanissima data della Napoli-Portici e varie generazioni ne sono rimaste coinvolte.

Ora è la volta della « generazione bruciata » all'appuntamento dell'anzianità: sono le leve dei « ragazzi », che i più adulti accompagnarono per mano nella guerra, a tagliare il 35° traguardo.

Ma non è solo la loro giornata, questa: per altri meno fortunati c'è il mesto ricordo di un sacrificio pagato alla ruota di ferro, ricordo siglato dalle accorate parole della liturgia cristiana durante la messa in suffragio, dall'omelia stringata di Don Molinari che celebra all'aperto.

Il pesante rumore dei Diesel in manovra interrompe a tratti il coro di preghiere, ma si accorda al senso di questa giornata che festeggia il lavoro e il mondo della rotaia.

Dal sacro rito che è momento di riflessione e di raccoglimento, la seconda parte della festa riporta alla vita che continua con i suoi problemi, le sue esigenze, forse anche le sue banalità.

Ed è un rito anche questo che ha i suoi risvolti umani e psicologici, un momento di incontro, una pausa dall'ossessivo tran tran di ogni giorno.

Nei locali del Cinema ABC del Dopolavoro Ferroviario di Sampierdarena c'è moltissima gente che attende. E' un'attesa che ha un duplice interesse: il ritiro delle medaglie e dei diplomi, l'esordio in pubblico a Genova del nuovo Direttore Compartimentale.

E si stabilisce subito un clima di reciproca affabilità, di sicurezza, che si rafforza col dialogo che l'ing. Mori improvvisa coi singoli premiati che si avvicendano per ricevere il diploma e la medaglia.

La cerimonia si conclude a Pietra Ligure dove gli « anziani della rotaia » giungono con un treno straordinario. Nel Salone delle feste dell'Hotel Ristorante Casella si incrociano brindisi e auguri in una cornice di fiori e di verde, sotto un sole caldo di riviera.

AURELIO BATTAGLIA

Una visione del capannone della Squadra Rialzo di Bari, dove è stata celebrata la "Giornata del Ferroviere"

La razionalizzazione dei consumi nel trasporto su rotaia

ALLA vigilia dell'inaugurazione della ripristinata Cuneo-Ventimiglia-Nizza, di fronte ed in risposta alle obiezioni di quanti dichiaravano che la nuova linea era «nata già vecchia» perché non elettrificata, è stata tenuta ai giornalisti specializzati delle più importanti testate italiane una conferenza stampa dell'Ing. Piccoli, amministratore della Fiat Ferroviaria Savigliano e responsabile del settore Prodotti e Sistemi Ferrovieri dell'azienda torinese.

Prendendo spunto dal fatto contingente di quella inaugurazione, durante l'incontro è stato ampiamente illustrato come la crisi energetica rivaluti vieppiù l'economicità e la funzionalità del trasporto su rotaia. E' ormai data per scontata, quindi, questa tendenza di carattere universale, che implica certamente delle scelte fondamentali, per favorire le quali la Fiat, in linea con il « Progetto Finalizzato Trasporti » elaborato dal C.N.R., ha varato un programma di studio e di sperimentazione tanto nel campo della trazione elettrica quanto in quello della trazione diesel.

Oggi come oggi, però, è ancora da risolvere in via definitiva il dilemma se sia da privilegiare l'un tipo di trazione oppure l'altro, soprattutto al fine di raggiungere la più alta razionalizzazione dei consumi.

A tale proposito è fuori dubbio che nel settore dei trasporti ferroviari l'unico vero risparmio energetico è quello di far viaggiare il maggior numero possibile di persone e merci, offrendo servizi più rapidi, frequenti, puntuali ed anche economici. Se il traffico è grande, infatti, le economie di esercizio possono assorbire il maggior costo dell'elettrificazione e le spese specifiche relative, mentre con un traffico insufficiente detto assorbimento non risulta più possibile. Il punto d'inversione di convenienza fra le due soluzioni, cioè trazione diesel od elettrica, si ha grosso modo quando il consumo di combustibile supera i 60.000 litri di gasolio al km. sul semplice ed i 90.000 litri sul doppio binario; ciò vuol dire: basso e medio traffico trazione diesel, traffico intenso (un treno ogni 15-20 minuti) trazione elettrica.

Per quanto concerne poi, in particolare, l'elettrificazione delle linee di medio e scarso traffico, essa si basa sovente sulla convinzione che soltanto la trazione elettrica consenta un sostanziale aumento della velocità.

E' stato ampiamente dimostrato, invece, che il motore diesel è in grado di fornire le stesse prestazioni di quello elettrico, con un costo globale pari alla metà di quello richiesto dalla elettrificazione. In termini energetici la costruzione di un'elettromotrice costa infatti il doppio di un'automotrice e, mentre sulla linea elettrica la tensione è continua, cioè 24 ore su 24, anche quando non ci sono treni da alimentare, sulla locomotiva diesel il motore funziona soltanto quando è necessario. L'impianto di elettrificazione, inoltre, costa 200.000 kwh per km: un costo energetico molto elevato, che le linee con scarsa utenza non sono in grado di giustificare.

Attualmente l'Italia dispone di un'altissima percentuale in chilometri di linee elettrificate rispetto alla totalità di quelle in esercizio: il 51,18 per cento, che, su un totale di oltre 16 mila km, significa circa 8.300 km; trattasi d'una percentuale senz'altro elevata, specie se si osserva che essa è in Francia del 27,19 per cento, in Spagna del 35,17 per cento, in Germania occidentale del 36,59 per cento, in Inghilterra del 20,85 per cento, in Polonia del 26,38 per cento ed in Belgio del 32,47 per cento.

Secondo l'Ing. Piccoli, dunque, mentre per le grandi direttrici la scelta dell'elettrificazione è sempre giustificata dal limite di potenzialità della linea, per quelle secondarie o complementari, dove la domanda di traffico è ancora molto al di sotto della possibilità della stessa trazione diesel, la scelta della elettrificazione non ha senso, poiché essa rappresenta un considerevole svantaggio economico. E' perciò indispensabile che ogni decisione riguardante la trasformazione di un esercizio da trazione diesel ad elettrica sia preceduta e sostenuta da un approfondito confronto fra i costi delle due soluzioni, tenuto presente che anche un mezzo complementare quale è la trazione diesel dispone di veicoli e di materiali idonei a tutte le esigenze del servizio in termini di velocità, comfort, quantità di traffico, costo del prodotto e di esercizio.

Il Direttore Compartimentale, Ing. Marino, pure presente alla conferenza stampa, è intervenuto per far rilevare come la rete italiana sia un'unica entità, per la quale — indipendentemente dalle scelte dei politici — non è categoricamente da escludere che risulti alla fin fine un fatto antieconomico l'introduzione di sistemi di trazione discontinui o disomogenei fra settore e settore; ciò perché anche le linee oggi considerate secondarie potrebbero, in fase d'attuazione d'un futuro piano di sviluppo più ampio, diventare direttrici alternative, a sollievo di quelle principali, ed essere quindi suscettibili dell'adozione di qualsiasi sistema di trazione che, proprio in una visione globale ed a prescindere dal fattore dei consumi, ne garantisca una potenzialità atta a smaltire un probabile ed auspicabile incremento di traffico a maggiori velocità commerciali.

RENZO MARELLO

Un locomotore diesel della FIAT sullo sfondo di New York

Il Direttore Generale a Bari

Nel quadro di una serie di visite nei vari Compartimenti della rete, il Direttore Generale, dott. Semenza, è stato di recente a Bari. Lo accompagnavano il Direttore del Servizio Lavori, ing. D'Alessio, del Servizio Impianti elettrici, ing. Proia, gli ingegneri Cardini e Midolo, rispettivamente dei Servizi Trazione e Movimento, e il prof. Coletti del Servizio Personale.

Nel corso di un lungo confronto con i rappresentanti locali delle Organizzazioni Sindacali e il Direttore Compartimentale, ing. Sangineto, sono stati affrontati i maggiori e più urgenti problemi del Compartimento, alla luce delle situazioni esistenti, delle opere in corso di realizzazione e delle provvidenze contemplate dal piano ponte, da quello di interventi straordinari e dalle previsioni incluse nel programma integrativo, che si spera sia presto approvato dal potere legislativo.

Oggetto di discussione è stata pure la situazione del personale e i problemi riguardanti la nuova organizzazione del lavoro.

Nel corso di un successivo incontro il Direttore Generale ha voluto conoscere personalmente i dirigenti del Compartimento; ad essi ha rivolto parole di cordiale simpatia per l'opera che ogni giorno svolgono al servizio dell'Azienda.

A conclusione del soggiorno barese, il dott. Semenza ha visitato il grande scalo merci di Bari Lamasinata, che è in corso di avanzata realizzazione.

ANTONIO BOZZI

E' uscito "FS 1978"

Anche quest'anno è stato presentato, in occasione della "Giornata del Ferroviere", il volume "FS 1978" curato dall'Ufficio Relazioni Aziendali.
Il volume contiene come sempre un' ampia sintesi dell'attività dell'Azienda nel corso dell'anno e illustra i programmi relativi all'immediato futuro.
Come sempre, si tratta di un esame ampio ed obiettivo, svolto in chiave divulgativa, della vita dell'Azienda ferroviaria e dei suoi problemi, con frequenti riferimenti al quadro generale dell'economia e dei trasporti del Paese. Da rilevare che anche quest'anno la veste grafica è stata particolarmente curata grazie ad un' ottima selezione fotografica che talora è stata trattata con soluzioni tecniche d'avanguardia.

Per l'acquisto del volume, vaglia postale di lire 5.000 indirizzato a: Ufficio Relazioni Aziendali FS. Piazza della Croce Rossa 1, Roma.

Anche quest'anno la CRI ha premiato per le donazioni effettuate a favore del gruppo donatori di sangue FS i seguenti colleghi: Pasquale Eufemia, Alvaro Poggesi, Bruno Maroncrilli del Pers. Viagg. Roma Città; Francesco Gioia, Gioacchino Colatei, Enzo Crialesi, Sergio Fabrizi, Massimo Trentin del Dep. Loc. San Lorenzo; Enzo D'Amico e Maurizio Valeriani del Dep. Loc. Smistamento; Giuseppe Accardo del CEU Prenestina; Giovanni Rizzo del pers. Staz. e Linea. Nella foto, il gruppo dei premiati.

L'ing. Melis lascia il Compartimento di Genova

Il Direttore Compartimentale Ing. Melis ha lasciato in questi giorni l'Azienda per limiti di età dopo oltre quaranta anni di servizio.
Assunto all'Ufficio IES di Trieste nel lontano 1938, Melis appartenne alla schiera dei giovani ingegneri che si dedicarono al settore degli impianti elettrici, allora in pieno sviluppo, e agli studi e progettazioni di apparati centrali e impianti di sicurezza in particolare; appartenne anche alla generazione che operò la ricostruzione sulle rovine della guerra.
Approdato a Genova una ventina di anni fa — dopo un iter ferroviario che va da Udine a Roma, da Verona a Padova e Venezia — per assumere qui la dirigenza della Sezione apparati centrali elettrici di cui era intanto divenuto uno dei funzionari più esperti della Rete, Melis si impose all'attenzione, oltre che per la sua competenza e conoscenza aggiornata dell' evoluzione tecnologica, per il tratto umano, la signorilità, la riservatezza, la disponibilità ad ascoltare, in chiave squisitamente psicologica, le istanze del personale.
Divenne dopo qualche anno Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici e, nel 1973, Direttore Compartimentale, nelle cui funzioni ha saputo superare egregiamente le non poche difficoltà della nuova e diversa dimensione del compito assegnatogli.
Con pazienza e tenacia tutta sarda (Melis è nato a Buggerru nel Cagliaritano) ha saputo conquistare i gangli del mondo genovese e ligure, complesso e psicologicamente difficile, in cui l'Azienda, soprattutto per i suoi meriti, ha recitato un ruolo di primo piano e si è fatta sentire con voce autorevole.
Melis — ce lo ha confessato senza reticenze — prova ora una profonda nostalgia della ferrovia, una grande tristezza nell'allontanarsene: vi ha trovato soddisfazioni, motivi di vita. In tutto gli rimane solo un cruccio, uno solo: il terzo valico per il collegamento del Porto di Genova con l'entroterra, rimasto solo un progetto, forse ormai un sogno.
Noi tra gli auguri più belli che sentiamo di formulargli auspichiamo che questo progetto possa un giorno realizzarsi.

AURELIO BATTAGLIA

Mostra Nazionale fotografica sulle Ferrovie Italiane

La Bayard alla testa del primo treno italiano Napoli-Portici (3 ottobre 1839). Questa, a destra, è una delle 1.200 fotografie esposte nella mostra Nazionale sulle FS, allestita con grande successo di pubblico dal Fotocineclub di Ortona. Le foto sono state selezionate fra circa 13.000 dal collezionista Ennio Grilli, C.S. Sup. a.r., dal Capo Gest. Mario Cesarii e dal tecnico fotografico Franco Del Forno. La mostra parte dal 1802 per giungere ai tempi nostri, presentando una imponente carellata di immagini che documentano le principali tappe del progresso ferroviario. Dopo Ortona e Sulmona, ove è stata ospitata da quel D.L.F., la mostra si sposterà nelle stazioni che ne faranno richiesta.

Una festa per Mennea

Il 5 ottobre a Barletta, Pietro Paolo Mennea è stato ufficialmente festeggiato per il suo fantastico mondiale: 200 metri in 19" e 72! Per l'occasione la simpatica città pugliese s'è pavesata a festa ed una banda musicale ha aperto un lunghissimo corteo di atleti di tutte le età e di tutti gli sport, che è confluito allo stadio per una sfilata. Promotore e animatore della manifestazione, patrocinata dal Comune e dalla Provincia, un ex ferroviere, Cosimo Puttilli, che nel 1938 e nel 1947 fu campione italiano di marcia sui 50 km. L'energia fisica e mentale di cui ancora gode questo nostro collega, pensionato da un pezzo, è ammirevole e la sua figura forte e massiccia contrastava singolarmente con le magre e nervose fattezze di Mennea, allorché si sono abbracciati sul podio all'atto della premiazione. Fra le autorità presenti spiccava il Presidente della FIDAL, Primo Nebiolo.
Una nota di particolare colore poetico l'ha fornita per la circostanza il collega Massimo Sirani, che ha voluto dedicare a Mennea una bella poesia, calorosamente accolta dal pubblico e riprodotta, poi, in migliaia di copie a spese del Comune.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli Tel. 3750
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 2728
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Rag.ria: Marcella Mancianti Tel. 38883

Ancona

Binario 10. Quasi ogni mese diamo notizia di figli di agenti e, qualche volta, di colleghi che si sono distinti negli studi. Ma quanto riferisce ora il Manovale Spec. Mario Troiano, della Zona 23.1 IE di Pescara, sul conto della figlia Giovanna, impone all'attenzione di noi tutti una vicenda umana che si colloca su un piano diverso e fa riflettere. Ascoltiamolo insieme: « ...vi invio il ritaglio di un giornale di Bologna dove si possono leggere i voti dei giovani che hanno frequentato il Liceo Linguistico Internazionale; fra questi anche mia figlia Giovanna che ha conseguito la maturità col massimo dei voti (60). Come vedete sono pochissimi i 60 e se il compito può essere stato facile per gli altri, non così per Giovanna, perché la sventurata mia figliola ha dovuto studiare tutto con la punta delle dita essendo priva della vista. Pertanto lascio a voi considerare le difficoltà, eppure ha superato brillantemente l'esame, lodata dalla Commissione... ».

Alla bravissima Giovanna non possiamo che inviare le nostre più sincere congratulazioni.

Deposito Locomotive di Fabriano. Le più vive felicitazioni al Manovale Luigino Moretti ed alla gentile Signorina Rosanna Bordi, convolati a nozze. Congratulazioni ai genitori ed auguri di ogni bene ai piccolissimi Luca Mancini, figlio di Giovanni, Stefano Grandoni di Domenico, Monica Mazzoli di Dino, Graziano Burattini di Francesco, Paola Romanini di Giovanni e Lorenzo Picchi di Walter. Hanno lasciato il servizio per godere il meritato riposo, festeggiati dai Colleghi del Deposito, i Macchinisti Armenio Giulietti, Eliseo Scopa, Marco Stroppa, Dalio Venturi e l'Op. Qual. Giovanni Borioni. A tutti i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Bari

La cicogna ha portato Claudia all'ing. Pietro De Caro, Capo Sezione II dell'Ufficio Lavori; il secondogenito Marco a Vito Casino, C.S. di Potenza Inferiore.

Fiori d'arancio per Lidia Iscaro e Angelo Vicinanza, Capotec. dell'Officina G.R. di Foggia; Nunzia Tarriconi e Matteo Piccareta, Op. Qual. del Reparto 11/E I.E. di Barletta; Anna Michielli e Ferdinando Brandonisio, Op. Qual. dell'Officina G.R. di Foggia; Laura Anelli e Giuseppe Turturo, Op. Qual. del Reparto 11.2 IE. di Molfetta; Vito Manzari e Giulia Magaletti, figlia dell'Appl. Capo Vito dell' Ufficio Movimento.

Lunga e serena quiescenza al dott. Andrea Fanelli, Segr. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Ragioneria; Vincenzo Berardinelli, Tecnino I.E. del Reparto A.C. di Bari; Mario Tomasino, Capo Gest. Sovr. della stazione di Bari Centrale; Lucio Sottili, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Trazione.

Le nostre condoglianze alla famiglia Barberio per la morte del Capo Gestione Alfredo della stazione di Taranto; al collega Savino Curci, Appl. Tecn. dell'Ufficio I.E. per la morte del padre; a Pasquale Martiradonna, Segr. Sup. dell'Ufficio Personale, per la morte della madre.

25 anni fa, a seguito di infortunio in itinere, decedeva il Cav. Gaetano Marigliano, Ispett. P.le dell'Ufficio Commerciale. I figli, Cav. Vincenzo, Segr. Sup. 1ª cl., dello stesso Ufficio, e dott. Mario, Segr. Sup. presso l'Ufficio Ragioneria, lo ricordano a quanti lo conobbero e lo stimarono.

Cagliari

Una simpatica manifestazione d'affetto ha coronato il servizio ferroviario di cinque colleghi dell'Ufficio Movimento e della Stazione di Cagliari: Eugenio Acri, Paolo Pippia, Eusebio Lai, Flavio Loddo e Agostino Palmas. Li ha salutati il Capo Ufficio Movimento Ing. Raniari, che ha sottolineato l'ottimo servizio reso da ognuno di essi.

Gli altri neo-pensionati sono: la Guardiana di 1ª cl. Ester Chessa, l'Ass. Capo Augusto D'Uffizi e il Segretario Tecnico Superiore Gino Paolinetti. A tutti lo augurio di lunga e serena quiescenza!

Sono nate due belle e vispe bambine: Giada Marinelli, terzogenita del dr. Savino, Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico e Michela Spiga, figlia primogenita dell'Aiuto Macchinista Marco, nonchè nipotina del Macchinista in pensione Salvatore. Alle bimbe ed ai felici familiari i nostri auguri.

A Olbia Isola Bianca gli agenti della stazione hanno festeggiato la promozione di due simpatici colleghi di lavoro: Ottavio Ballarotto neo Capo Stazione e Ignazio Piras neo Capo Gestione. Congratulazioni!

Le belle notizie: Anna Corrias e Alessandro Villeggia sono stati assunti in qualità di Segretario presso il Magazzino Approvvigionamenti, Vincenzo Mulas e Agostino Matta come Segretari Tecnici presso l'Ufficio Lavori, Alessandro Mulas, Marco Salvatori, Paolo Vargiu e Ciro Tizzano come Assistenti di Stazione e gli ingg. Lucio Santangelo e Salvatore Manca in qualità di Ispettori presso l'Ufficio Movimento. Ai nuovi colleghi gli auguri di un buon lavoro.

Lutti. Claudio Argiolas, nell'adempimento del suo servizio di Manovratore, è deceduto tragicamente, la sera del 15 ottobre, nella stazione di Cagliari. Collega molto apprezzato per la bontà del suo carattere, lascia un grande rimpianto in tutti coloro che hanno avuto modo di conoscerlo.

Alla moglie, ai quattro figlioletti e ai genitori, le profonde condoglianze di "Voci".

Sono deceduti il Rag. Giovanni Cocco, già Capo dell' Ufficio Personale Compartimentale, Francesco Deana, ex Capo Gestione della Stazione di Macomer, Giorgio Giorgetti Assistente Viaggiante del D.P.V. di Cagliari, Alessandro Deiana figlio dell'Op. Spec. in pensione Giuseppino, ed Emanuele Siddi, noto come Lello, Capo Personale Viaggiante dell'Ufficio Movimento. Alle rispettive famiglie, colpite così duramente negli affetti, le nostre condoglianze.

Firenze

Culle. Valentina Cinti ha un fratellino. Sua mamma Beatrice Belli, Segretaria dell'Ufficio 7°, ha dato alla luce un bel maschietto, Fiorenzo. Ai coniugi Beatrice e Carlo ed a Valentina le più vive congratulazioni; a Fiorenzo un caloroso augurio.

La casa della collega del C.V.B. Maria Antonietta Giusti Fiumicelli è stata allietata dalla nascita di Mattia. Rallegramenti ai felici genitori ed un augurio particolare al piccolo Mattia.

E' nata Stefania Banchelli. Suo padre Stefano, che molti del Servizio Trazione ricorderanno con simpatia, lasciò alcuni anni fa le Ferrovie per altro impiego. Oggi Stefano è felice. La moglie, signora Angela ha dato alla luce una bella bambina. Ai genitori un caro abbraccio, a Stefania un sereno augurio di benvenuto e complimenti ai nonni, in particolare alla nonna Anna.

Rallegramenti ed auguri a Maria Giuseppina Fuscà per tutte le sue brillanti affermazioni scolastiche. Da suo padre, nostro compagno di lavoro, Antonino abbiamo saputo solo adesso dell'eccezionale punteggio riportato negli esami per il conseguimento del diploma di ragioniera. Compiacimenti vivissimi ad Antonino Fuscà ed alla signora Anna.

Auguri di buon lavoro ai nuovi assunti da concorso pubblico per Segretario Tecnico, periti industriali Sergio Aglietti, Angelo Costantino, Antonino Costantino, Mario Vito Difonzo, Graziano Fantoni, Moreno Giorgetti, Stefano Giovenco, Francesco Paolo Grisanzio, Oreste Pucci, Enrico Rulli, Aniello Santarpia, Salvatore Strozza, Giovanni Veltri.

Un saluto con tanti vivissimi auguri, ai colleghi che hanno lasciato il servizio: Guglielmo Bartumioli, Segr. Tecn. Sup.; Rolando Boni, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl.; p.i. Rolando Bracci, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl.; Sabatino Brizzolari, Op. Spec.; Pietro Chirico, Appl. Tecn. Capo; Pietro La Scola, Appl.; Guglielmo Marchesini, Segr. Tecn. Sup.; Remo Ninci, Manov. Spec.; Osvaldo Pecini, Capo Tecn. Sup.; p.i. Enzo Pieratti, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl.; Heinz Kurt Somigli, Appl. Tecn. Capo; p.i. Adriano Tosini, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl.; Renzo Zei, Appl. Tecn. Capo. Nonché ai dimissionari: Franco Gradi, Appl.

Capo; Marcello Sarti, Segr. Tecn. Sup.; Renzo Mariani, Segr. Tecn. Sup.; Vanna Cortopassi in Ceccatelli, Segretario.

Lutti. Condoglianze al collega Moreno Giorgetti dell'Ufficio 7° per la scomparsa del padre.

Firenze

Un. dist.

Cicogna Express. Il Segretario Massimo Proietti è felice padre del piccolo Emiliano. Ai genitori e al neonato i più cordiali auguri di "Voci".

Un piccolo fiocco rosa di nome Alessia anche per il nonno Giotto Nardi, Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria M.T. Al felice nonno, ai genitori ed alla nipotina tanti carissimi auguri da parte di tutti gli amici.

Lauree. Le più vive congratulazioni al Segr. Sup. 1ª cl. Renato Terrosi del Controllo Viaggiatori e Bagagli il cui figlio Fabio ha di recente conseguito la laurea in Ingegneria.

Commiati. Un cordiale e sincero augurio di lunga e felice quiescenza all'Appl. Capo Guido Borgioli del Controllo Viaggiatori e Bagagli che dal 2-9-1979 ha lasciato il servizio per dimissioni.

Lutti. Amorevolmente assistito è mancato il Sig. Aliso, padre dell'Applicato Silvana Mugnaini della Divisione Contabilità Prodotti.

Alla collega, in questo momento così doloroso, esprimiamo le più sentite condoglianze.

Genova

Nel Salone dei ricevimenti di Palazzo Tursi, gentilmente concesso dal Comune di Genova, si è svolta l'annuale premiazione degli impianti che hanno partecipato al Concorso "Abbellimento e decoro". L'Assessore al Turismo Guglielmino ha porto ai numerosi convenuti il saluto e l'apprezzamento della Civica Amministrazione sottolineando l'importanza del servizio ferroviario e, nel suo contesto, anche l'accoglienza gradevole e confortevole degli impianti ben curati. Si è quindi proceduto alla consegna di coppe, targhe, medaglie, boccali ed altri premi dopo il saluto dell'ing. La Torre che sostituiva il Direttore Compartimentale ing. Melis, purtroppo impedito da motivi di salute. All'invito del Cav. Retteghieri, organizzatore e presidente della Commissione giudicatrice, sono sfilati ad uno ad uno i premiati, tra cui si sono maggiormente distinti: G.B. Damiano di Quarto dei Mille, Andrea Botta di Imperia P.M., Ugo Parodi di Stazzano, Goffredo Battaglini di Ospedaletti, Vincenzo Turturro del Circolo Rip. Veic. di Genova Brignole e Pietro Brezzi che ha visto designare la sua stazione, Cogoleto, come la più ben tenuta e curata negli ultimi sei anni.

La cerimonia si è conclusa con una eccellente esibizione musicale del Capo Tecnico Primo Carloni, clarinettista.

Ferrovieri al traguardo di premi letterari: Roberto Dalla Vedova, Capo Gestione a Genova Marittima, ha vinto il primo premio al Concorso di Narrativa "Marguttiana

delle Arti" di Massa Carrara, in cui l'inarrestabile Armando Giorgi, A. Macchinista di Genova Rivarolo, si è classificato al secondo posto. Pasquale Bagnato, infine, secondo premio alla Penna d'Oro di Ancona, ha vinto il premio ex aequo di Poesia al Concorso "Pasolini Sud" di Scilla. Ai tre premiati le nostre felicitazioni e auguri di luminoso avvenire.

Patrizia Pertino, figlia del Segretario Tecnico Superiore Pierino, ha conseguito la maturità scientifica al Liceo "Grassi" di Savona col punteggio di 60/60. Congratulazioni ed auguri.

Fiori di arancio per Cristina Ballaccomo e l'ing. Vincenzo Baio dell'Ufficio Lavori, per Ernestina Buffardi e Luigi Pastorino, Operaio Qualificato a Campoligure. Alle due coppie auguri di lunga felicità.

La cicogna ha portato Valentina in casa dell'Operaio Giovanni De Astis del D.C.O. di Genova Rivarolo; Daniela in casa di Maria Rando e Giovanni Marchetti entrambi Applicati; Guido Andrea in casa dell'Assistente Capo Raimondo Scicolone. Le nostre felicitazioni ai genitori e ad Andrea Rando, Assistente Capo a riposo, che è nonno di Daniela e di Guido Andrea.

Esprimiamo le più sentite condoglianze alla famiglia del Capo Stazione Ugo Penna di Genova P.P. recentemente scomparso in ancor giovane età e alla vedova e ai due figli del pari qualifica Antonio Casavola vittima di una mortale caduta in montagna.

Milano

Il personale dell'Ufficio Commerciale e Traffico ha cordialmente festeggiato il Dott. Giuseppe Rizzo, già Capo di quell'Ufficio, promosso Dirigente Generale e destinato al Servizio Commerciale e del Traffico con funzioni di sostituto del Direttore. Al dott. Rizzo, che a Milano ha già quasi compiuto un trentennio di vita ferroviaria, formuliamo calorose congratulazioni. Da Genova arriva a dirigere l'Ufficio C.T. milanese il dott. Ferruccio Battaglini al quale va l'augurio di buon lavoro.

Il P.L. di Trecella è stato soppresso e la linea Milano-Venezia ha conseguentemente risolto un grave problema con la viabilità stradale. Infatti, è stato finalmente inaugurato dal Comune di Pozzuolo Martesana un sottovia carrabile che consente lo scorrimento dell'intenso traffico autoveicolare di una zona molto industrializzata e popolata.

Quiescenze. I colleghi del Deposito Locomotive di Milano C.le formulano al Macchinista Giuseppe Sgaria vivi auguri di serena pensione.

Marcia nuziale. Giuseppe Gallo del D.L. Milano S.to, ha sposato la gentile signorina Maria Concetta Leonetti. Felicitazioni.

Binario dieci. Stellario Accolla, Capo tecnico presso l'Ufficio Collaudi M.T. di Milano, si è laureato in Ingegneria presso l'Università di Padova. Vivissime congratulazioni.

Cicogna express. E' nata Annamaria, per il collega Vincenzo Caputo, del D.L. Milano C.le. Felicitazioni da tutto il Deposito.

Lutti. Un incidente stradale ha stroncato l'Operaio Q.to Angelo Cenfi. I colleghi del D.L. Milano C.le porgono sentite condoglianze ai familiari.

Napoli

Lauree. Il Segr. Tecn. Superiore Antonio Romano, del 7° Rep. Lav. di Avellino, si è laureato in Architettura presso l'Università di Fribourg (Svizzera); Giovanna Rinaldi, Segr. presso l'Ufficio Movimento, si è laureata in Matematica; Antonio Oliviero, Assist. di Staz. di Napoli Marittima, ha conseguito la laurea in Giurisprudenza; il Conduttore Antonio Amato, del D.P.V. di Napoli C.le, ha conseguito la laurea in Giurisprudenza; Aldo e Lucio Casadio, figli del Segr. Tecn. Sup. 1ª Cl. a.r. Riccardo, già dell'Ufficio Lavori, si sono laureati rispettivamente in Ingegneria Civile-Trasporti ed in Geologia (110/110 e lode); Enrico Flaminio, figlio del Segr. Sup. 1ª Cl. dell'Ufficio I.E. Gaetano, si è laureato in Ingegneria Elettronica (110/110); Renato Lisi, figlio dell'Appl. Tecn. Capo dell'Ufficio I.E. cav. Alfredo, si è laureato in Ingegneria Civile-Edile; Felice Ruggiero, figlio dell'Appl. Capo dell'Ufficio Collaudi Gaetano, si è laureato in Architettura; Raffaele Delli Paoli, figlio del Capo Treno a.r. Antonio, già del D.P.V. di Benevento, si è laureato in Medicina e Chirurgia (110/110 e lode); Caterina Nasto, figlia del Tecn. I.E. a.r. Vincenzo, si è laureata in Lingua e Letteratura Inglese (110/110 e lode); Fulvio Turrà, figlio del C. Gest. Sup. Domenico, della Biglietteria di Napoli C.le, si è laureato col massimo dei voti in Medicina e Chirurgia; pure in Medicina e Chirurgia si è laureata Giuseppina Panico, figlia del Capo Tecn. Sovr. dell'Ufficio I.E. cav. Giorgio (110/110 e lode); Vincenzo Iervolino, figlio dell'Appl. Capo a.r. Aniello, già dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna, si è laureato in Ingegneria Chimica (110/110 e lode); Domenico ed Enzo Messore figli del Macch. Vincenzo del Dep. Loc. di Napoli Sm.to, si sono rispettivamente laureati in Giurisprudenza (110/110) ed in Ingegneria Elettronica (110/110 e lode). A tutti auguri di maggiori successi futuri.

Nascite. Maria Carolina è nata alla sig.ra Annamaria Fiore, consorte dell'Ispett. P.le dell'Ufficio Lavori ing. Antonio De Pasquale; Isabella è nata alla sig.ra Maria Bellina Grasso, moglie del Capo Tecn. Dirigente del 14° Tronco Lavori di Boiano Francesco Angelone. Felicitazioni vivissime.

Nozze d'argento. Il Capo Staz. di Napoli Sm.to Luigi Paonessa e la consorte sig.ra Giuseppina hanno festeggiato, con figli, parenti ed amici, il 25° anniversario del loro matrimonio. Rallegramenti.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: Salvatore Amelia e Carmine Guerriero, Macchinisti del Dep. Loc. di Napoli Sm.to; Francesco Biondo, Verif. della Sq. Rialzo di Napoli Sm.to; Alfredo Bosco, A. Macch. del Dep. Loc. di Salerno; Saverio Marino, Assist. di Staz. a Villa Literno; Renato Volpicelli, Manovale della Staz. di S. Giovanni-Barra; Benedetto Mastrangeli, Capo Treno a.r. del D.P.V. di Caserta, padre del Macch. del Dep. Loc. di Napoli Sm.to Antonio e del Capo Staz. Sovr. Domenico, titolare della Staz. di Aversa; Pasquale Ferola, Op. Spec. a.r. dell'Off. di Napoli Pietrarsa, padre dell'Assist. di Staz. di Napoli C.le Ciro e suocero della sig.ra Anna Davide, della Segreteria del Direttore Compartimentale; Ernesto Lauro, Segretario Superiore; e Aurelio Ilardi, Commesso, dell'Officina G. R. S. Maria La Bruna. Alle famiglie le nostre sentite condoglianze.

Quiescenza. Il Capo Tecnico Superiore Giuseppe Giannetti, dell'Off. G.R. di S. Maria La Bruna, è stato collocato a riposo dopo 30 anni di servizio.

Al collega Giannetti gli auguri più fervidi di "Voci".

Palermo

Lauree. Si sono laureati: in Scienze Biologiche, l'Aiuto Macchinista G. Battista Maggì, del Deposito Locomotive di Palermo; in Filosofia, con la votazione di 110 e la lode, Gaetano La Mantia, figlio dell'A. Macchinista Antonino, del Deposito Locomotive di Palermo; in Medicina e Chirurgia, Annunziata Gattarello, figlia del Capo Squadra Manovali Giovanni, del Reparto Magazzino Approvvigionamenti di Messina.

A tutti i neo-dottori complimenti ed auguri di una brillante carriera.

Nozze. Duplice avvenimento in casa del collega Guido Musumeci, Segretario Superiore dell'Ufficio Personale Compartimentale: la laurea in Architettura ed il matrimonio del figlio Salvatore Ernesto con la gentile Sig.na Giusy Romano.

Al caro Guido ed ai novelli sposi formuliamo vivissimi auguri.

Binario dieci per Paola Ripa, figlia del Capo Tecnico Superiore Francesco, dell'Officina Compartimentale I.E., che ha conseguito la maturità classica con la votazione di 60 sessantesimi.

Onorificenze. Apprendiamo con compiacimento che i seguenti colleghi sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere dell'ordine al merito della R.I.: dott. Antonino Lo Monaco, Ispettore Principale presso l'Ufficio Movimento, i Capi Stazione Sovrintendenti Giuseppe Cociloro e dott. Isidoro Trovato, i Capi Stazione Superiori Carmelo Collura e geom. Giuseppe Piparo, il C.S. Sovr. Fortunato Giambrone, l'Applicato Capo Carlo Bucoleri, il Revisore Superiore di 1ª classe rag. Rosario Floridia, il C.G. Sovr. Pasquale Piraino, il C.G. Sup. geom. Alessandro Cerantola, l'Applicato Capo Angela Cardillo Aiello.

Cicogna express per Rita Pellerito, figlia dell'Assistente Capo Filippo, della stazione di Palermo Sampolo, e nipote della collega Concetta Pellerito, del Reparto Avanzamenti dell'Ufficio Personale Compartimentale, per Marinella, figlia dei Capi Stazione Pasquale Angelo e Lorenza Caruso, entrambi della stazione di Alcantara.

Il C.S. Sovr. Cav. Giorgio Spadaro, titolare della stazione di Licata C., è diventato nonno. La figlia Elena ha dato alla luce un vispo maschietto al quale è stato imposto il nome di Angelo.

Complimenti.

I nostri lutti. Ai seguenti colleghi recentemente colpiti da gravi lutti, formuliamo le nostre più sentite condoglianze: Assistente Capo di stazione Antonino Passantino, per la morte del padre, Aiutante a riposo; Capo Tecnico Sovr. a riposo Giuseppe Cacciala, già in servizio presso l'Officina G.R. di Catania Aquicella, per la morte della moglie; Verificatore Umberto Spedale, del Posto Verifica di Catania, per la morte del padre.

Reggio Cal.

Fiori d'arancio. Auguri al collega Antonino Marino, Conduttore del DPV di Crotone, che ha sposato la gentile signorina Domenica Tripodi.

Massimo Guglietti, Segretario presso l'UPC, ha coronato il suo sogno d'amore portando all'altare la gentile signorina Rita Meduri.

Antonio De Bonis, del DL di Cosenza, si è sposato con Anna Maria Colonna. La cerimonia nuziale si è svolta a Torano Scalo.

La dottoressa Raffaelina Fava, Assistente di stazione a Cosenza, si è unita in matrimonio con il professor Ugo Zoranne.

A tutti gli auguri più fervidi da parte di "Voci".

Cicogna express. La signora Nicoletta Caruccio, figliola del CS Superiore ad Agropoli, Ferdinando, è diventata mamma di un paffuto maschietto chiamato Pierluigi. Al papà (il ragionier Silvio Petrillo), alla mamma e soprattutto al "nonno per la prima volta" Ferdinando Caruccio, i nostri più cari auguri.

E' nato Pietro, primogenito del Segretario dell'Ufficio Sanitario Antonio Cartellà e della signora Ida Romeo. Auguri.

La signora Caterina Baccillieri ha dato alla luce il piccolo Antonio. Auguri al felice papà, Angelo Costantino, Macchinista del DL di Reggio.

Auguri al Guardiano Salvatore Romolo, in servizio a San Marco Roggiano, ed alla gentile consorte Olimpia Paone per la nascita del figlio Carlo.

Maria Antonia Anna è arrivata a San Marco Roggiano per la felicità del papà, il collega Francesco Stella, e della signora Serafina Chiarelli. Auguri.

Laurea. Presso l'Università di Pisa con 110 su 110 si è laureato in Medicina e Chirurgia il giovane Giuseppe Guarnieri, figlio del CS Superiore Alberto della stazione di Roccella.

Giovanni Galtieri, figlio del CS Sovrintendente di Reggio Calabria Centrale, si è laureato con brillante votazione in Medicina e Chirurgia presso l'ateneo messinese. Tra l'altro, Giovanni Galtieri è stato per due volte campione italiano universitario di lotta libera.

Al collega Agostino Strati, Segretario Superiore a.r. è stata conferita l'Onorificenza di Cavaliere dell'Ordine "Al merito della Repubblica Italiana". Congratulazioni.

Lutti. Si è spento Santo Alampi, padre del Verificatore Francesco, della Squadra Rialzo di Villa e suocero del collega Pietro Neri del DPV di Reggio.

Condoglianze sentite al Segretario Tecnico di Cosenza Aldo Perri per la morte del padre Luciano Santo ed al collega Giuseppe De Fusco, Conduttore del DPV di Cosenza, per l'improvvisa dipartita della cara moglie Elena Esposito.

Roma Impianti

Binario X. Con 110 e lode, si è laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università degli Studi di Roma Roberto Sobrino, figlio del C. Staz. Sup. Francesco, in servizio a Bagni di Tivoli.

Al neo-medico gli auguri più belli di "Voci".

Cicogna express. E' arrivato Marco in casa del nostro ex-compagno di scuola, amico e collega Francesco Tulli, Capo Gest. Sup. della Segreteria di Stazione di Roma Termini. Ne sono contenti in tanti, ma in particolare il fratellino Claudio, mamma Margherita e le due nonne.

E' nato anche Giovanni, figlio di Ernesto, Primo Cittadino di Introdacqua e pri-

mo nipotino di Giovanni Ventresca, Assist. Capo a riposo, già in servizio presso la Stazione di Sulmona e nipotino di zio Pasquale, Capo Staz. Sovr. a riposo, già 1° Aggiunto a Roma Termini.

Diamo, infine, il nostro più cordiale "benvenuto" a Lorenzo Marinelli, figlio dell'Applic. Alessandro dell'Ufficio Materiale e Trazione di Roma, venuto a far felice la piccola Alessandra e mamma Stella.

Festa a Oricola. Il Capo Stazione Sovrintendente Giuseppe Segna dopo un lungo e onoratissimo servizio ha lasciato l'Azienda e con essa la titolarità della Stazione di Oricola.

Con l'impareggiabile regia del Titolare di Carsoli, Sig. Marzialini, è stato festeggiato da numerosi amici e colleghi della linea di Sulmona, tra cui un folto gruppo dell'I.E. che si sono riuniti in un elegante locale della zona.

Unitamente all'amico Segna, con lo stesso calore, è stato salutato l'Ausiliario Raffaele Angelini di Carsoli, anche egli posto in quiescenza per limiti di età.

Il "legale" in pensione. Con 38 anni di servizio ferroviario al suo attivo e una infinita stima guadagnata sul campo di lavoro, ha lasciato l'azienda il Segr. Sup. di 1ª cl. Bernardo Colella, Capo Reparto Legale e Infortuni dell'Ufficio Comm.le e Traffico di Roma.

In tanti anni di qualificata e competente dirigenza in un Reparto così delicato, Bernardo Colella può menare il vanto di essere riuscito (quando l'Azienda è stata chiamata in giudizio) a non farle perdere una sola causa.

A lui l'augurio di "vincere" sempre, anche da pensionato!

I nostri lutti. E' venuto a mancare all'affetto dei suoi cari il Macchinista a riposo Aldo Brandini, Cavaliere di Vittorio Veneto, ferroviere di antico stampo della valida terra d'Abruzzo, padre del C. Gest. Sovr. Walter, Dirigente dell'Ufficio Telegrafo di Roma T.ni. Alla famiglia giungano le profonde condoglianze di "Voci".

Roma Servizi

APPROVVIGIONAMENTI

Lutti. E' venuto improvvisamente a mancare il Dr. Gastone Maracci, Capo dell'Ufficio 2° del nostro Servizio. "Voci della rotaia", nell'esprimere alla famiglia le più sentite condoglianze, si unisce a tutti coloro che lo hanno conosciuto e che lo ricorderanno sempre con stima e affetto.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: il Dirigente Superiore dr. Domenico Gialli, Capo dell'Ufficio C.le 1°; il Dirigente Superiore dr. Giovanni Ginanneschi, Capo dell'Ufficio C.le 4°; il Dirigente Superiore ing. Luigi Eugeni; l'Ispettore Capo Sup. dr. Silvio Munno. A tutti auguri di una lunga e felice quiescenza.

Nascite. Infiniti auguri alla collega Vittoria Amodeo Ballarin, Segretario dell'Ufficio C.le 6°, per la nascita della figlia Stefania.

COMMERCIALE

Primo piano. Per raggiunti limiti di età ha lasciato il servizio attivo il Dottor Giovanni Vassallo. A sostituirlo è stato chiamato il Dottor Giuseppe Rizzo già Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico di Milano.

Mentre auguriamo una lunga e serena quiescenza al Dottor Giovanni Vassallo, diamo un fervido augurio di buon lavoro al Dottor Giuseppe Rizzo.

Promozione. Il Dottor Salvatore Amato è stato promosso 1° Dirigente ed è stato chiamato a dirigere la 2ª Divisione dell'Ufficio Traffico Viaggiatori.

Al neo dirigente vivissime congratulazioni ed auguri di buon lavoro.

ISTITUTO SPERIMENTALE

Fiori d'arancio. Il Dr. Michele Santarella, Ispettore Capo Aggiunto, dell'Ufficio 4°, è convolato a giuste nozze con la gentile signorina Rita Napoletano.

Auguri vivissimi.

LAVORI

Fiori d'arancio. Hanno coronato il loro sogno d'amore il Segr. Antonietta Russo e il Segr. Tecn. Rosino Bellini. I colleghi, con il capo Rep. Segr. Sup. 1ª Cl. De Cristoforo in prima fila, augurano agli sposi tanta felicità.

Attraverso "Voci", vogliamo ricordare il collega Enzo Belvedere, prematuramente scomparso. I componenti l'Ufficio Centrale 1°, gli amici, i conoscenti, esprimono le più sentite condoglianze alla moglie, ai figli ancora in tenerissima età, ai genitori dello scomparso.

Cicogna express. E' nato Luca, primogenito del Segr. Bruno Forte, dell'Ufficio C.le 6°. Al piccolo, a Bruno e Daniela auguri vivissimi.

Si è brillantemente laureato, 110 e lode, in Ingegneria Elettronica Raffaele Mele, figlio del Segr. Sup. 1ª Cl. Alfredo. Al nostro collega e al neo-ingegnere le più vive felicitazioni.

MOVIMENTO

Felicitazioni vivissime al Primo Dirigente dott. Renato Soldateschi per le funzioni di Ispettore Generale di questo Servizio, proprie della qualifica di Dirigente Superiore, conferitegli con recente decreto ministeriale.

Nozze. Il Capo Stazione, Dr. Carmelo Vella, ha recentemente sposato la collega, Dott.ssa Marta Agazzani. Alla felice coppia i fervidi auguri di "Voci".

Culle. Sono nate Ilaria Bigliazzi e Paola Tirabassi, la prima dai coniugi Mario Bigliazzi e Daniela Caratelli, rispettivamente applicato del Servizio Movimento e segretario degli I.E., e la seconda dall'ing. Fernando Tirabasi e dalla dottoressa Rita, figlia, quest'ultima, del Capo treno Alfredo Del Re.

A tutti gli auguri di "Voci".

Quiescenza. Formuliamo fervidi voti di lungo e sereno riposo al Segretario Superiore di 1ª classe Michele Molinini, andato volontariamente in pensione.

Lutto. Profonde condoglianze ai congiunti del Revisore Superiore di 1ª classe Domenico Marziali, deceduto recentemente, ed in particolare al fratello Giuseppe, Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio centrale III.

PERSONALE

Si è brillantemente laureato in giurisprudenza il Segretario Luciano Stocchi. Al neo dottore gli auguri sinceri di "Voci".

Auguri vivissimi a Rosalba Del Galdo per la nascita della secondogenita cui è stato imposto il nome di Agnese.

I più cordiali auguri a Ernesto Di Nicola che recentemente si è sposato con la gentile signorina Rosa Morese.

Dopo moltissimi anni di servizio ferroviario, il 2 ottobre, ha lasciato l'Azienda F.S. Doroteo Iviglia. Da parte di "Voci" i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

RAGIONERIA

Nella stupenda cornice della Chiesa delle "Casaline" in Spoleto, si sono uniti in matrimonio i colleghi Marcella Mancianti e Gustavo Riccio, ambedue Segretari Superiori. All'amica Marcella, da pochi mesi collaboratrice del nostro giornale, e al felice marito giungano i più fervidi auguri di "Voci".

Torino

Esodi. Ancora ci pervengono segnalazioni di cerimonie di commiato tenutesi per altri colleghi, che, volontariamente o per limiti di età, hanno di recente lasciato l'Azienda. Ecco i loro nomi: C.P.V. Giuseppe Barera del DPV di Torino PN; CS Sup. Luigi Davite della stazione di Valenza; CS Sup. Giuseppe Ratti di Alessandria Smistamento; dal DL di Cuneo i Macch. Egidio Abbene, Antonio Babolin, Francesco Bosia, Francesco Clerico, Guido Dutto, Carlo Gianoglio, Pietro Giraudi, Domenico Peano, Battista Risso, Pierino Risso e Stefano Stassi, gli A.M. Giuseppe Ghibaudo e Gilberto Rosselli, l'Op. Sp. Gino Gallani e l'AM. TM. Gregorio Zenga. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci: la giovane Paola Belardi, figlia del Segretario Sup. Fernando, in servizio presso il Controllo Merci, ha ultimamente conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Torino, riportando il punteggio di 110/110 e la lode. Vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale ad Alessandria C.le per: l'Assistente Capo Giuseppe Calascibetta con la Sig.ra Maria Bellagamba, il p. q. Aldo Grassano con la Sig.na Gerardina Lisanti, il Manovr. Leonardo D'Amato con la Sig.na Luciana Zanzi; al DL di Cuneo per gli A.M. Andrea Crosetti con la Sig.na M. Elisabetta Taricco, Pietro De Meo con la Sig.na Giuseppina Montanaro, Nicola Padula con la Sig.na Giovanna Giaccio e Giovanni Santamaria con la Signorina Francesca Maria Repici. A tutti tanti auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express: all'Ufficio Ragioneria Enzo al Segr. Sup. Michele p.i. Loporcaro e Cristina al C.G. Franco Rangone; al D.P.V. di Cuneo Francesco al Cond. Lorenzo Pellegrino; Emanuele ai fer-coniugi Maria Orla, Appl. dell'Uff. Commerciale, e Pietro Aliprandi, Op. Sp. dell'OGR; ad Alessandria C.le Luisa al C.G. Lucia Perfumo Cavagnoli, Elena al Manovr. Giancarlo Breda e Manuela al Manovr. Giuseppe Frattini; al DL di Cuneo Alessandro all'A. M. Luciano Boch. Rallegramenti ai genitori ed auguri ai piccoli.

Lutti. Per un incidente in montagna è deceduto il Macch. TM. Antonio Dalmasso del DL di Cuneo, di trent'anni, emerito maestro di sci di Limone Piemonte. Alla giovane consorte, alla figlioletta ed alla mamma i sensi del nostro più profondo cordoglio, che estendiamo al Cond. Mario Canepari, del DPV di Alessandria, per la morte, in seguito ad incidente stradale, del fratello Luigi, Manovale di Alessandria C.le.

Sentite condoglianze porgiamo pure all'Op.q. Aldo Sibilla, del DL di Cuneo, per la scomparsa del padre Sig. Gerolamo ed al C. S. Sup. Luciano Ceriana, di Alessandria Smist. per la dipartita della madre.

Trieste

I funzionari e gli agenti dell'Ufficio Personale Com. le rivolgono un "ben arrivato" tra noi al dottor Alessandro Sciarelli, di recente assunto quale idoneo del concorso pubblico ad Ispettore i.p. indetto con D.M. 2514/1977.

Marcia nuziale per l'Ispettore i.p. dell'Uff. Personale Comp.le dr. Guido Cardamone unitosi in matrimonio, a Roma, con la gentile signorina Maria Concetta Di Benedetto. Confetti e fiori d'arancio per il Segretario dott.ssa Marina Donati, del locale Ufficio Ragioneria, e il Guardiano del 1. Tronco Linea di Trieste C.le Sabadin Livio, che si sono uniti in matrimonio nella suggestiva Chiesa di "Maria Regina del Mondo" di Villa Opicina. A Reggio Calabria, presente una folta schiera di parenti e di amici, il Segretario dell'Ufficio Ragioneria, rag. Carlo Marchese ha sposato la signorina Francesca Rosalba Fortunio. Sempre a Reggio Calabria il guardiano i.p. Antonino Amaddeo del 6. Tr. Linea di Portogruaro, ha coronato il suo sogno d'amore sposandosi con la gentile signorina Rosalia Gonzales. Nella Chiesa di S. Valentino in Staranzano l'Assistente di Staz. Caterina Comar, della stazione di Villa Opicina, ha contratto matrimonio con il signor Rosario Maccarone. Ai novelli sposi giungano auguri di felicità da parte degli amici e di "Voci".

La casa dei guardiani i.p. Anna Maria Sanna e Salvatore Iati, entrambi del 6. tronco Linea di Portogruaro, è stata allietata dalla nascita di una graziosa bambina che i felici genitori hanno chiamato Giovanna. Alla neonata e ai genitori giungano gli auguri di ogni bene da parte degli amici e di "Voci".

Sono mancati all'affetto dei loro cari l'Ausiliario Silvestro Briscech e l'Operaio spec. Renato Cernitz, entrambi del D.L. di Trieste C.le. Lutto in casa del Capo Gestione della Stazione di Portogruaro Lino Mio per la morte dell'adorata moglie signora Ottavia Rezzadore. Ai familiari dei colleghi scomparsi ed al Capo Gestione Mio, gli amici e "Voci" porgono sentite condoglianze.

Hanno lasciato di recente il servizio ferroviario, il Commesso Capo dell'Uff. Personale Comp.le Nunziatina Di Fede, l'Applicato Capo dell'Ufficio Ragioneria Leonardo Grieco, il Segretario Sup. di 1. Cl. rag. Emanuele Sammaruca, Capo del Reparto Piante Organiche dell'Ufficio Movimento, l'Oper. spec. armam. Benito Del Piccolo del 6. Tr. Linea di Portogruaro, l'Assist. di staz. Felice Ceccotini della staz. di Trieste Servola, l'A. Macch. T.M. del D.L. di Trieste C.le Galliano Calignano, il Capo Staz. Sovr. titolare della stazione di Portogruaro Basilio Marzinotto e il Capo Staz. Sup. Angelo Bravin della Stazione di Portogruaro. Ai cari amici giungano gli auguri di lunga vita e di serena quiescenza da parte dei colleghi e dei superiori.

Venezia

Lauree. L'Ispett. Tresilio Tomasetti, in servizio presso l'Ufficio Commerciale, si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università di Pescara discutendo una tesi sul Porto di Venezia con particolare riferimento alle comunicazioni ferroviarie. Al neodottore le più vive congratulazioni e l'augurio di una brillante carriera.

Molti i matrimoni celebrati nel mese di settembre. L'ing. Giancarlo Bonani, Ispett. dell'Ufficio I.E., si è unito in matrimonio con la signorina Anna Patrizia Rigo. L'Appl. Tecnico I.E. Fernando Richetto si è sposato con la signorina Antonella Vallotto. Fiori d'arancio per il Segr. Tecnico geometra Antonella Conte che si è sposata con il sig. Giovanni Padovan. E ancora marcia nuziale per Giuseppe Masiero e Renato Marzafin, entrambi Segretari Tecnici dell'Ufficio Lavori, che si sono sposati in questi giorni: con la sig.na Mirna Zorzutti il primo, con la signorina Maria Nives Zago il secondo. A tutti gli sposi il più affettuoso augurio di una lunghissima, felice convivenza.

Un'altra bella notizia: sono stati recentemente insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana i signori Corrado Bottone, Florindo Borin ed Elvi Broi, Presidenti, rispettivamente, dei DLF di Treviso, Pordenone e Belluno. Ci congratuliamo con i neo-cavalieri per il meritato riconoscimento.

Nascite. Il Capo Gestione rag. Giovanna Biasio in Benvegnù, in servizio a Treviso, ha dato alla luce una bellissima bambina, Claudia. Il Segretario Tecnico dell'Ufficio I.E. Armando Boldrin è diventato papà del piccolo Mauro. Grande la gioia dell'Op. Qual. I.E. Ernesto Fardin, della zona 15.4. di Conegliano, per la nascita del figlio Francesco e del Guardiano Virginio Bilibio per l'arrivo del piccolo Stefano. A tutti i bambini e ai loro genitori i più affettuosi auguri di "Voci".

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

NE' IO SOLO, NE' TU
NE' CENTO, NE' MILLE...

...ma tutti insieme, con il minimo sacrificio possiamo dare un concreto aiuto ai nostri compagni di lavoro che hanno un congiunto handicappato.

Su «Voci della Rotaia», sul tuo giornale sindacale e presso la segreteria del tuo Impianto troverai la scheda per esprimere la tua solidarietà con un contributo di 150 lire al mese.

la tua adesione per l'impegno di tutti

A CURA DELL'UFFICIO RELAZIONI AZIENDALI
DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI
E DELLA BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

FS

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70 mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO
ANNO XXII - N. 11 - NOVEMBRE 1979

Redazione: P. della Croce Rossa, 00161 Roma / Sped. in abbon. post. Gr. III/70

IL PAPA E IL FERROVIERE

A Roma Smistamento l'incontro con Giovanni Paolo II

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

studio savina

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 11 - Novembre 1979

in questo numero

4 Il Papa tra i ferrovieri

Lo storico incontro è avvenuto nel corso della 21ª Giornata del Ferroviere celebrata a Roma Smistamento. La cronaca dell'avvenimento e i testi integrali dei discorsi pronunciati nella circostanza dal rappresentante del Consiglio dei Delegati dell'Impianto, dal Direttore Generale, dal Ministro dei Trasporti, e dell'Omelia di Giovanni Paolo II.

16 Tre anni dopo in Friuli

La visita del Ministro dei Trasporti nella regione sconvolta dal sisma nel 1976, per inaugurare il Centro Sociale FS di Gemona e le stazioni ricostruite.
I criteri costruttivi che hanno ispirato le varie fasi dei lavori.

27 Cosa è successo sulla Ponte nelle Alpi-Calalzo?

Una Tavola rotonda organizzata da "Voci della Rotaia" sulle cause che hanno portato alla decisione di chiudere temporaneamente all'esercizio la linea.
I lavori in corso e i tempi previsti per la riapertura.

30 L'analfabeta di domani

La crisi dell'Università e dell'occupazione giovanile: due problemi drammaticamente rappresentativi della società contemporanea.

Flash 19 / Dicono di noi 20 / Le Rubriche 21 / L'Iniziativa a favore degli handicappati 32 / Per voi amici in pensione 33 / Attività D.L.F. 34 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Minialmanacco 43

Associato all'USPI: USPI — Unione Stampa Periodica Italiana

lettere a "voci"

A che punto sta l'OPAFS? Risponde il Direttore Generale

Sig. Direttore,

anche tramite « Voci » continuano a pervenirmi lettere di ferrovieri, che riguardano l'attività e la funzionalità dell'OPAFS. Chiedo, quindi, l'ospitalità del giornale per rispondere ad alcuni quesiti che ritengo giusti e pertinenti e che, essendo di carattere generale, mi danno la possibilità, seppure in modo sintetico, di esporre anche la situazione dell'Ente, in modo che sia portata a conoscenza di tutta la categoria dei ferrovieri.

Tali quesiti vertono soprattutto su due punti:

1) la buonuscita ad un dipendente viene corrisposta dopo 30 giorni dalla quiescenza;

2) la gestione delle Colonie, dopo tre anni, viene ancora affidata agli Organi dell'Azienda FS.

Anzitutto occorre evidenziare che l'OPAFS, ottenuta l'autonomia dall'Azienda FS con Legge 14-12-73 n. 829, per vari motivi ed ostacoli, non riusciva a realizzarla tanto è vero che è stata necessaria una legge di proroga, la 792 scaduta il 31-12-78. Solo agli sgoccioli della validità della legge 792, l'OPAFS riusciva a staccarsi dalla Direzione Generale FS, realizzando una propria sede, l'attuale di Via Caravaggio, e raggruppando in essa tutti i suoi dipendenti, prima sparsi fra Villa Patrizi, Via Nizza ecc. Evidentemente la sede non basta, occorre lavorare (cosa già avviata) per darsi una struttura organica, un'organizzazione del lavoro, i necessari strumenti — telefoni, calcolatori elettronici, video collegato con il CEU ecc. — e quant'altro utile per un Ente che voglia essere efficiente, funzionale e, soprattutto, puntuale nell'erogare le prestazioni obbligatorie e facoltative previste dalla Legge 829.

Perché poi l'organizzazione sia efficiente necessita avere coperto anche l'organico previsto nelle varie qualifiche. E qui si apre un'altra nota dolente: infatti, pur avvalendosi ancora oggi di dieci ferrovieri, la pianta organica dell'OPAFS è scoperta per il 25% e non è possibile coprirla assorbendo per il 50% dagli Enti « inutili » in via di soppressione e per il rimanente 50% per concorsi pubblici; perché a tutt'oggi il D.P.R. che sancisce che il nostro Ente resti integro per prestazioni previdenziali e assistenziali, comprese Colonie e Casa di Riposo, non viene registrato dalla Corte dei Conti e quindi pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Ho cercato di spiegare, seppure per sintesi, lo stato dell'Ente che parte da zero (prima provvedeva, nel bene e nel male, ma a tutto, l'Azienda FS) per cui stiamo lavorando con l'impegno necessario a far fronte a tutti gli obblighi di legge e, nei limiti del possibile, già sin dal corrente anno a essere autonomi, definendo per D.M. i compiti delle FS e dell'OPAFS, modificando e aggiornando il D.M. 87/1975 che stabilisce le prestazioni e quindi istituendo l'assegno previdenziale.

Al prossimo Consiglio di Amministrazione porteremo le proposte riguardanti: la normativa amministrativa contabile ed, inoltre, un consuntivo generale e particolareggiato sulle Colonie anno 1979, unitamente a una proposta programmatica per il 1980, quantificata per Colonia, e i relativi costi necessari per il loro funzionamento.

Per quest'anno abbiamo dovuto avvalerci, per i problemi sopra esposti, della gestione FS, mediante la stipula di una convenzione in conto terzi.

Per quanto riguarda il ritardo nella corresponsione delle buonuscite: è vero, rispetto al giorno dell'esonero, bisogna attendere una trentina di giorni. In verità tali ritardi ci sono sempre stati e in altri Enti sono anche più gravi. L'impegno della Direzione dell'OPAFS è comunque quello di fare in modo che la buonuscita, e quant'altro compete all'ex dipendente FS, vedova e superstiti, siano erogati il giorno dopo l'acquisizione del diritto. A tale fine abbiamo delimitato i compiti dell'Azienda FS e dell'OPAFS, che entrambi dovremo scrupolosamente osservare e rispettare. Quindi per la buonuscita la regola era ed è che, almeno tre mesi prima della quiescenza, gli U.P.C. devono inviare all'OPAFS i relativi mod. P.324 debitamente compilati per essere dall'Ente lavorati, fatti approvare dal Comitato Esecutivo e quindi trasmessi alla B.N.C. per l'erogazione.

Operando così sono convinto di potermi impegnare nei confronti dei lavoratori, assicurando che tutte le spettanze saranno erogate con la massima solerzia e puntualità.

Ringrazio per l'ospitalità e la collaborazione.

Bruno Aronne
Direttore Generale dell'OPAFS

Che succede con la Legge n. 42

Egregio Direttore,

sono un assiduo lettore di « Voci », di cui apprezzo molto il contenuto. Fui un ex vincitore del concorso interno per l'avanzamento a Capo Squadra della Linea; partecipai al concorso con la Deliberazione n. 110/P.2 del D.G. in data 30 maggio 1970, pubblicato sul Bollettino Ufficiale n. 6 del 30-6-70. Con Foglio Disposizioni Comp.le n. 48 mi fu assegnata la qualifica di Operaio Specializzato dell'Armamento, dirigente di Squadra, al posto di Capo Squadra della linea. A decorrere dal 1-10-1978, con Legge 6-2-1979 n. 42, mi è stata cambiata nuovamente la qualifica ad Operaio Qualificato. Vorrei ora sapere:

1) come debbo considerarmi con la nuova qualifica che mi è stata attribuita?

2) quali sono le mie responsabilità nei riguardi

(continua a pag. 19)

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Patrizia Camerlengo, Iole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma

8 novembre 1979: Giovanni Paolo II a Roma Smistamento

IL PAPA TRA I FERROVIERI

QUANDO il treno « Città del Vaticano-Roma Smistamento », a bordo del quale viaggiava il Papa, è giunto a destinazione erano le 17,05: aveva cioè 15 minuti di ritardo rispetto al programma previsto. Ritardo che alla fine della cerimonia si è fatto ancora più marcato, superando abbondantemente la mezz'ora. Un quotidiano del mattino, all'indomani, non ha perduto l'occasione per fare della facile ironia: « Anche il treno del Papa giunge in ritardo », ha intitolato la cronaca dell'avvenimento. Ebbene noi pensiamo, invece, che proprio tale ritardo, maturato a dispetto di un'organizzazione perfetta e dove tutto era stato previsto nei minimi particolari, serva a far capire l'atmosfera in cui si è svolta a Roma la 21ª Giornata del Ferroviere e, in particolare, l'entusiasmo e la partecipazione con cui i ferrovieri hanno vissuto questo loro incontro con Giovanni Paolo II. Il quale, d'altra parte, ha di buon grado e più volte eluso le formalità del cerimoniale, fermandosi spesso ad abbracciare bambini, a stringere mani, a scambiare idee e impressioni, a parlare a lungo con i ferrovieri, dei ferrovieri.

Oggi, a distanza di tempo, cosa aggiungere? Innanzitutto che, al di là di ogni tipo di valutazione che si vuole dare all'avvenimento, quello dell'8 novembre è stato certamente un grande incontro, una vera esperienza per tutti. Ed è significativo che le polemiche, che pure hanno circondato l'organizzazione di questa Giornata, non abbiano mai riguardato o messo in discussione la presenza del Pontefice tra noi. E questo, crediamo, non per la portata storica dell'avvenimento (se non si vuole risalire a Pio IX, l'ultimo incontro di un Papa con la ferrovia è avvenuto nel 1964, con Giovanni XXIII); e neppure perché, con la sua presenza, il Papa ha dato un rilievo nazionale ad una Festa che altrimenti avrebbe avuto un'eco puramente aziendale (perché significherebbe voler dare un senso riduttivo e strumentale alla cosa); ma perché la visita del Papa ai ferrovieri ha chiaramente assunto un significato e una portata ben superiore all'avvenimento stesso. E l'avvenimento ha mantenuto fede alle attese. Si è avuta, infatti, la netta impressione — prima in treno, poi nelle soste nelle varie Stazioni di Roma e nell'Officina di Roma-Smistamento — che con il Papa ci fosse un'ampia possibilità di incontro, e non solo a livello di dimensione spirituale.

A Roma Smistamento il Papa, questo Papa che, come è stato detto, « incontra i potenti e parla con gli infelici », è venuto per pronunciare parole e compiere gesti che c'era bisogno di ascoltare e vedere. Quale sia stato l'effetto, nel profondo di ognuno, non è facile dire, né spetta a noi dirlo. Ma di sicuro le immagini del Pontefice che ascolta in piedi le parole del rappresentante del Consiglio dei Delegati dell'Impianto, o che celebra la Messa con lo sfondo di una vecchia locomotiva, o che va incontro ad abbracciare, fratello con fratello, un ferroviere costretto su una carrozzella da un infortunio sul lavoro, rimarranno a lungo impresse nella memoria. In tutto questo non c'entra solo la religione. C'entra anche qualcosa di diverso: l'esigenza sempre più forte, generalizzata e non più latente, ascoltata nelle parole del Papa ma soprattutto nel calore con cui la folla lo ha atteso e salutato, di ritrovare in qualche modo un senso più profondo della vita, qualcosa in cui credere o in cui sperare, di ritrovare umanità sui posti di lavoro così come nelle città e nei quartieri che abitiamo. E un'ideologia o un credo religioso qui si equivalgono.

Durante il viaggio di ritorno in Vaticano, il Santo Padre ha rilasciato ad un nostro inviato il seguente messaggio per tutti i ferrovieri italiani:

« Voglio trasmettere a tutti i ferrovieri d'Italia un saluto cordialissimo nel giorno del Ferroviere italiano che abbiamo celebrato oggi insieme con i ferrovieri di Roma e i delegati delle altre città, degli altri centri.

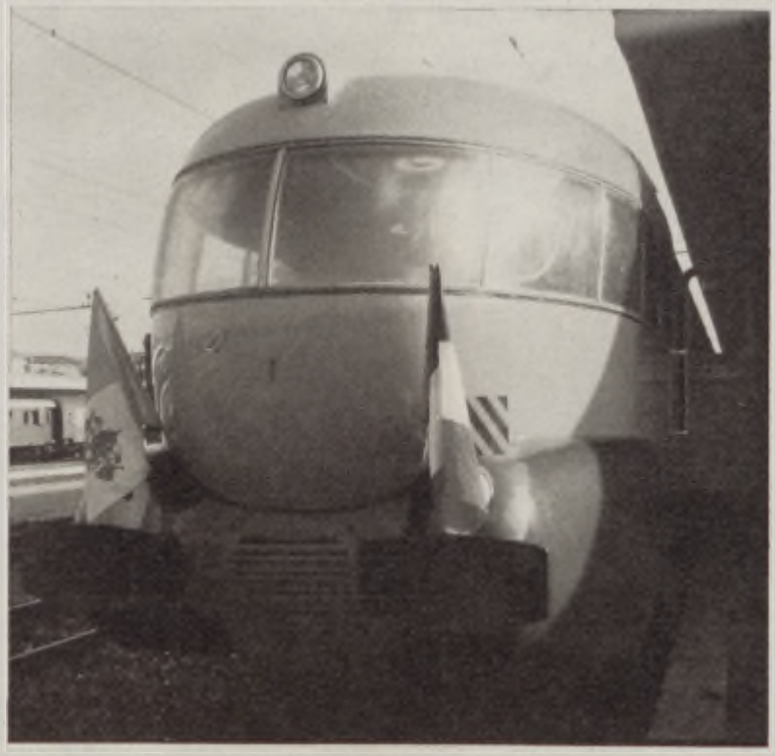
Abbiamo pregato, celebrato la santa Eucarestia, all'intenzione di tutti i ferrovieri d'Italia che sono, se lo so bene, 220.000, e per tutte le loro famiglie. Così vorrei concludere queste mie poche parole dando una benedizione apostolica a tutti i miei fratelli e sorelle che compongono questa grande famiglia della ferrovia italiana. Sia lodato Gesù Cristo ».

Il Santo Padre si intrattiene a parlare con alcuni operai dell'Impianto di Roma Smistamento. A Roma, la celebrazione della 21ª Giornata del Ferroviere si è svolta eccezionalmente l'8 novembre proprio per permettere lo storico incontro del Papa con i ferrovieri.

Il Papa tra i ferrovieri

I MOMENTI DELLO STORICO AVVENIMENTO

1 *Ore 16, Città del Vaticano. Il Papa, accompagnato dal Capo Stazione Titolare di Roma S. Pietro, Enrico Felcini, si avvia verso il treno speciale ETR 250, Città del Vaticano-Roma Smistamento. Alla guida del convoglio l'equipaggio composto dal Capo Deposito Superiore, Mario Silvestri, e dai Macchinisti Tommaso Forte, Romeo Guido, Umberto Scricciolo e Mario Valentini.*



2 *Un gruppo di figli di ferrovieri della scuola elementare che sorge nell'Impianto di Roma Smistamento, dà al Pontefice il benvenuto sul treno. Per le FS è ad accogliere Giovanni Paolo II, l'Ing. Allegra, Direttore del Compartimento di Roma, accompagnato dal Dott. Ciambricco, Capo dell'U.R.A*

3 *Il viaggio del Papa ha inizio. Lungo tutto il percorso (km 43) una folla di persone e di ferrovieri applaude il passaggio del treno.*

4

A Roma Trastevere il treno effettua la prima sosta per permettere la modifica del sistema di trazione (da quella « diesel » a quella « elettrica »). Nella stazione, dove sono ad attendere il convoglio più di 2.000 persone, sale a bordo, insieme a una folta rappresentanza di giornalisti, anche il nostro Direttore Generale. Nella foto, il Dott. Semenza mentre offre al Santo Padre il primo esemplare del biglietto di viaggio emesso per lo storico avvenimento.

→

Il Papa tra i ferrovieri

5

Roma Termini, ore 16,26. Il treno papale giunge sul primo binario. Migliaia di persone sono in attesa, in maggioranza viaggiatori in arrivo o in partenza che hanno appreso la notizia della sosta di Papa Giovanni Paolo II dai manifesti di saluto con cui era stato tappezzato lo scalo romano. Dopo il saluto del Capo Stazione Titolare, Comm. Foti, il Papa pronuncia un breve discorso rivolto idealmente a tutti i viaggiatori d'Italia, con particolare riguardo agli emigranti, « i quali per assicurare il necessario alle proprie famiglie sono costretti a lasciare la propria patria e i propri cari e sottoporsi a sacrifici e stenti in terre sconosciute ». « Quali che siano i motivi per cui ci si mette in viaggio — ha detto tra l'altro Giovanni Paolo II — sappiate dare ad esso anche una dimensione umana, perché mediante i viaggi, come dice il Concilio: si affina lo spirito dell'uomo e gli uomini si arricchiscono con la reciproca conoscenza ».

6

Ore 17,05, fine del viaggio: il treno arriva a Roma Smistamento, proprio davanti all'Officina del Deposito Locomotive. Ad accogliere il convoglio, tra i lampi dei flash e le acclamazioni della folla, il Ministro dei Trasporti, On. Preti, con i Sottosegretari Onn. Degan e Ciccardini.

7

Accolto dalle sirene delle locomotive e dagli applausi di oltre 5.000 ferrovieri e familiari, Giovanni Paolo II fa il suo ingresso nell'Officina.

8

Prima della cerimonia religiosa, il Pontefice ascolta gli indirizzi di saluto pronunciati dal rappresentante del Consiglio dei Delegati dell'Impianto, dal Direttore Generale e dal Ministro dei Trasporti. Nella foto, un momento del discorso dell'On. Preti.

9

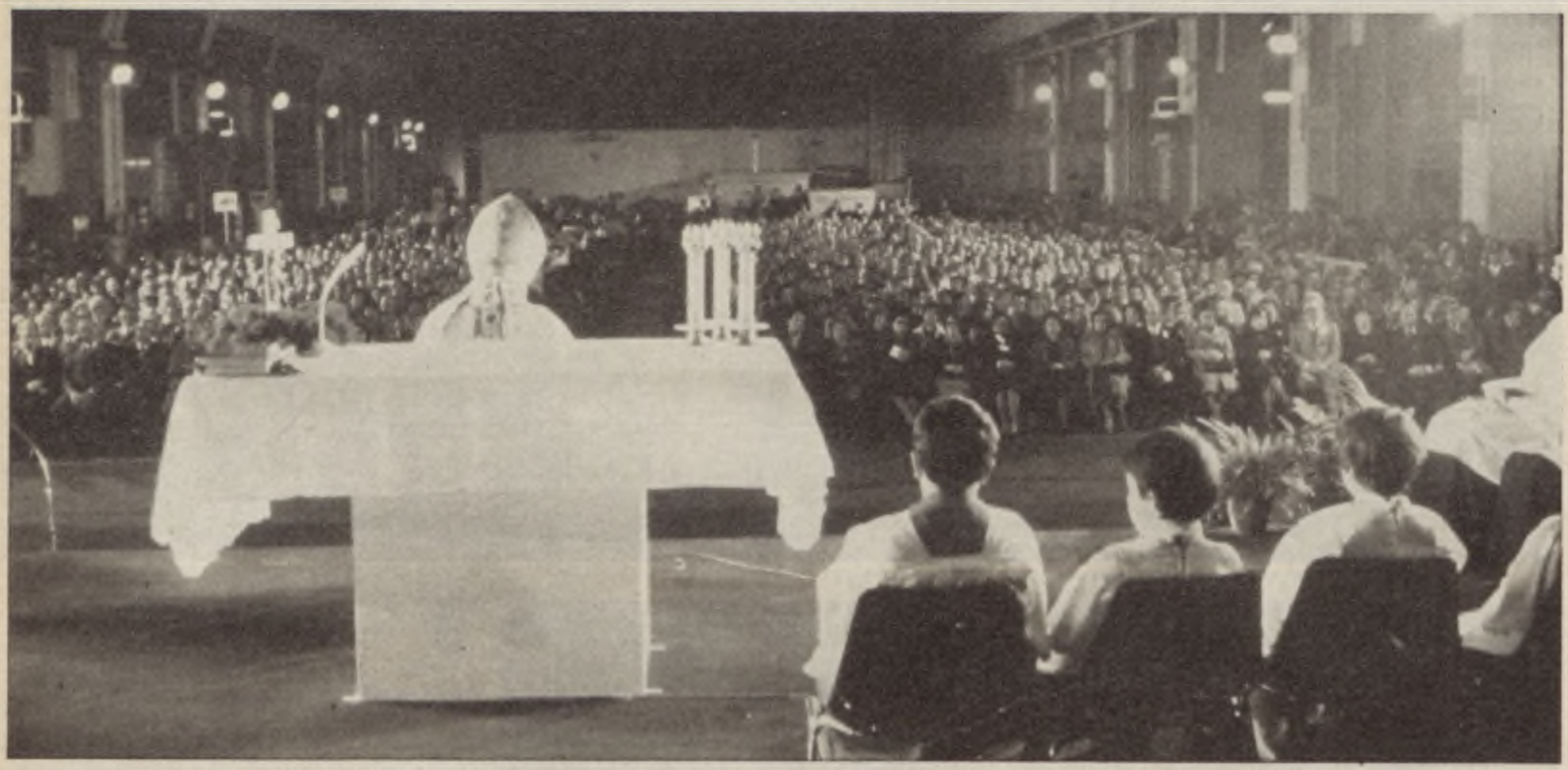
Il Papa riceve da un operaio dell'Impianto la riproduzione in miniatura di una « Bayard » offertagli dal Ministro Preti. Il Dr. Semenza gli ha offerto la targa di una locomotiva costruita nel 1920 (anno di nascita del Pontefice).

→

Il Papa tra i ferrovieri

10

Un momento della Santa Messa. L'altare è stato collocato davanti a due locomotive — una a vapore, gr. 740, dell'Ansaldo, e una elettrica, la E 444 — che simbolicamente rappresentano passato e presente del trasporto ferroviario. In alto era stato disposto un grande crocifisso in ferro e cemento realizzato dallo scultore ex ferroviere, Augusto Finocchi.



11

Giovanni Paolo II pronuncia l'Omelia (il testo integrale è pubblicato a parte unitamente agli altri discorsi tenuti nella circostanza). Riprese televisive e cinematografiche dell'avvenimento sono state effettuate dalle due reti nazionali TV, da televisioni estere e da vari cinegiornali. La radio vaticana ha trasmesso in diretta l'intera cerimonia.

12

All'Offertorio vengono portati al Santo Padre alcuni doni. Particolarmente significativa la scultura rappresentante il Cristo fra due rotaie, realizzata dai degenti del Centro Motulesi di Roma Smistamento. Nella foto, il Papa va incontro al collega infortunato per ricevere il dono.

13

Al termine della celebrazione, il Papa consegna attestati e medaglie a Benemeriti, Anziani e feriti per causa di servizio, e inoltre — nella foto — consegna il diploma a un rappresentante degli encomiati per « atti di valore ».

14

Momento di particolare emozione e intensità l'incontro del Santo Padre con le vedove e i familiari di dodici caduti sul lavoro.

15

Il Papa esce dall'Officina tra i calorosi saluti dei presenti. C'è una stretta di mano, una parola e una benedizione per tutti. Sul treno, per il ritorno, salgono insieme al Santo Padre, il Ministro Preti, l'On. Ciccardini e il Dr. Semenza. Una suggestiva fiaccolata accompagna il treno papale fino all'uscita del Deposito di Roma Smistamento. Il viaggio di ritorno si conclude ufficialmente alla Stazione Vaticana dove l'ETR 250 giunge alle ore 19,55.

I DISCORSI PRONUNCIATI ALLA

I testi integrali degli interventi del rappresentante del Consiglio dei Delegati di Impianto di Roma Smistamento, del Direttore Generale, del Ministro dei Trasporti e dell'Omelia del Sommo Pontefice

IL DELEGATO D'IMPIANTO

«Il Papa è venuto tra noi per conoscere i nostri problemi»

IL CONSIGLIO dei Delegati dell'Impianto di Roma Smistamento, interpretando i sentimenti dei ferrovieri di tutta la Rete in questa particolare giornata, porge un fervido e caloroso saluto al Sommo Pontefice e a tutti i convenuti.

Un saluto al Pontefice non formale, perché non formali riteniamo le grandi questioni che Egli stesso sta affrontando, quali la pace nel mondo, il disarmo, la battaglia contro la fame nei tanti Paesi sottosviluppati ancora esistenti sulla terra.

Un saluto particolarmente affettuoso è dedicato alle vedove, agli orfani, agli invalidi per servizio, ai Benemeriti ed Anziani della Rotaia ed un pensiero reverente rivolgiamo ai ferrovieri caduti sul lavoro. Anche quest'anno l'Azienda celebra la "Giornata del Ferroviere": il tributo, però, pagato dai lavoratori in termini di vite umane, di infortuni, malattie professionali e non, è ancora troppo alto.

Questo nostro lavoro, di grande responsabilità per le presenti e future esigenze del Paese, è certamente rischioso, ma a renderlo più pesante hanno contribuito per lunghissimi anni l'incuria del potere politico e l'imprevidenza delle varie dirigenze aziendali che nel tempo si sono succedute.

Il significato che noi lavoratori diamo a questa giornata è certamente quello di onorare i caduti, gli infortunati per servizio, i nostri colleghi più sfortunati e gli Anziani, ma anche quello di lottare democraticamente perché la dignità del lavoro e della vita umana sia al centro di ogni cura e di ogni intervento di chi ha la responsabilità di dirigere l'Azienda ad ogni livello.

Quando si invita un Caro Amico nella propria casa, lo si riceve certamente nel "salotto buono" e con tutte le attenzioni ed il riguardo necessario all'Ospite, ma con la stessa solerzia dobbiamo ogni giorno curarla, questa casa, poiché dobbiamo viverci tutti i giorni.

Questo è il nostro impegno, questo è il nostro modo di onorare chi è caduto al nostro fianco e vorremmo che questo fosse l'impegno anche della presente Dirigenza Aziendale, forse più sensibile a ciò di quelle passate, ma che vorremmo ancora più sensibile al valore del lavoro umano. Prevenire è nella possibilità dell'uomo: quindi, dobbiamo prevenire il possibile per non sentirci ipocriti — poi — nei confronti di chi cade, ma anche di chi resta, gli orfani e le vedove, a cui in questo giorno va tutto il nostro commosso omaggio e la nostra solidarietà.

L'intervento del rappresentante del del Consiglio dei Delegati dell'Impianto di Roma Smistamento

La tentazione, perciò, di esprimere in questa occasione il travaglio di una categoria di lavoratori e dei ferrovieri di Smistamento è veramente grande; tutto ciò, probabilmente, ci porterebbe molto lontano e, soprattutto, non è nostro costume, in quanto militanti nel Sindacato Unitario Confederale, cogliere queste occasioni per suscitare scalpore nell'Opinione Pubblica.

La presenza del Sommo Pontefice in questa nostra giornata ci consente di allargare il discorso ai temi più generali che come lavoratori abbiamo a cuore: la pace, la fame nel mondo, la comprensione tra gli uomini, la sicurezza ed il rispetto del lavoro.

Viviamo in tempi nei quali la violenza, la sopraffazione, l'ipocrisia come risposta alle esigenze del mondo del lavoro sono la regola di molti Stati e di molte Istituzioni anche del nostro Paese, ed un Uomo — oggi chiamato all'altissimo Magistero — per aver vissuto direttamente la fatica e la condizione di lavoratore può comprendere quanto profonda sia l'ansia di giustizia che proviene dal mondo del lavoro.

La nostra convinta partecipazione, quindi, a questo incontro deriva anche dalla certezza che Papa Wojtyla è venuto fra noi soprattutto per incontrarsi con i lavoratori, ascoltarne la voce e conoscere i loro problemi.

E di questo Le siamo profondamente grati, Santo Padre; anche a nome dei nostri famigliari.

IL DIRETTORE GENERALE

«Lottiamo per ridurre il numero degli infortuni»

Santo Padre,
non nella veste di Direttore Generale, ma di anziano ferroviere desidero anch'io ringraziarLa a nome dei 220 mila colleghi per l'altissimo onore che Ella ha voluto concederci partecipando alla Giornata della nostra grande famiglia. Desidero altresì ringraziare l'On. Ministro Preti che ha approvato ed incoraggiato questo incontro, i parlamentari presenti, le autorità civili, militari e religiose e tutti coloro che sono qui presenti.

Il nostro è un appuntamento annuale che ci offre l'occasione di un pubblico incontro con gli esponenti politici, con la stampa, col mondo sindacale per fare un rapido consuntivo del lavoro svolto, ed un accenno ai nostri programmi futuri.

Santo Padre, come Ella già sa, la

21ª GIORNATA DEL FERROVIERE

L'On. Preti, in un momento del suo discorso. A sinistra, il Direttore Generale. **Il Dr. Semenza, nel sottolineare la presenza di una delegazione di ferrovieri polacchi, ha rievocato tra l'altro un episodio personale, accaduto in Polonia, nel corso dell'ultima guerra.**

Giornata del Ferroviere si celebra il 3 ottobre, in collegamento ideale con quel lontano ottobre 1839 in cui fu inaugurata la prima ferrovia italiana. Noi quest'anno abbiamo differito la data per l'onore di averLa qui con noi. La cerimonia oggi assume particolare solennità per la Sua presenza; sono altresì rappresentati tutti i ferrovieri dei vari Compartimenti d'Italia e vi è anche una piccola rappresentanza di ferrovieri polacchi. Desidero però chiarire che l'invito ai colleghi polacchi non è un tentativo di "captatio benevolentiae" nei Suoi confronti perché Lei anche se figlio del generoso e nobile popolo polacco, oggi appartiene al mondo. Invitare i ferrovieri polacchi era un mio vecchio e sinora inappagato desiderio e ne dirò brevemente le ragioni.

All'inizio del novembre 1943 ero in viaggio in un treno merci che trasportava dalla Grecia quelli che erano i resti della Divisione Acqui di stanza a Cefalonia e a Corfù. Eravamo diretti al campo di concentramento di Debblin a sud di Varsavia. I nostri custodi, per essere precisi le SS, decisero di far sostare brevemente la tradotta. Il carro nel quale mi trovavo venne a fermarsi all'altezza di un casello ferroviario; eludendo la vigilanza della sentinella, spinto dalla fame (Santità, la fame dei 25 anni), sono entrato nel casello ed ho incontrato un ferroviere, in compagnia della moglie e di due figli. A vedermi in divisa di ufficiale dell'esercito italiano è rimasto perplesso. Io ho fatto cenno di aver fame; poi improvvisamente ho ricordato di avere in tasca la tessera di ferroviere e l'ho esibita. Allora il cantoniere, vedendo la tessera, dopo un rapido sguardo alla moglie, ha aperto la dispensa e mi ha dato tutto quello che aveva (non era molto neanche per lui), facendomi cenno di nascondere ai tedeschi quanto avevo avuto.

Ritornando al carro, ho raccontato ai miei compagni l'accaduto.

Ho spesso pensato con commozione a quello sconosciuto ferroviere, al suo gesto di bontà e di solidarietà, ma anche di coraggio. Mentre ero chiuso nel lager udivo nelle lunghe notti d'inverno il fischio della locomotiva (era l'unico segno di vita) che mi faceva ricordare del mio amico che era al di là delle mura. Amico sì, perché Santo Padre, i ferrovieri sono internazionalisti da sempre, sono uniti da un vincolo di fratellanza, di solidarietà che scaturisce dal comune lavoro irto di responsabilità e sacrifici non sempre adeguatamente ricompensati.

Come dicevo innanzi, questa Giornata ci offre l'occasione per un rapido consuntivo. Una recente legge, voluta dal Governo ed approvata dal Parlamento, ha messo a disposizione delle F.S. 1.665 miliardi per il materiale rotabile e per i primi interventi tecnologici sulla rete. Siamo impegnati al massimo per dare applicazione alla legge. Agli inizi del 1980 cominceranno le prime consegne dei veicoli commissionati all'industria.

Abbiamo preparato un "Programma Integrativo" di 9.750 miliardi che, se approvato come noi ci auguriamo, cambierà il volto dell'Azienda ferroviaria che potrà far fronte pienamente alle esigenze del traffico merci e viaggiatori.

Il significato più alto della nostra Giornata consiste, come ha detto il delegato dell'impianto, nel festeggiare i benemeriti e gli anziani della rotaia, nel rendere onore ai mutilati ed ai feriti per causa di servizio, nel rinnovare pubblicamente il ricordo costante e commosso di quanti hanno perduto la vita nell'adempimento del dovere.

Ogni anno noi dobbiamo lamentare un certo numero di ferrovieri mutilati, feriti e caduti, sebbene l'Azienda F.S. ponga ogni impegno nell'adozione di adeguate norme di sicurezza. Voglio dichiarare con forza che nessun progresso nell'esercizio ferroviario avrebbe significato se non si riducesse al massimo il numero dei ferrovieri infortunati o deceduti. Noi siamo impegnati in una battaglia. L'avremo vinta il giorno in cui potremo presentarci e dire: « tanti premiati per atti di valore, tanti anziani e tanti benemeriti, nessun ferito e nessun caduto ».

I 220 mila ferrovieri, col Direttore Generale in testa, lottano per ottenere migliori condizioni di vita, sicurezza nel lavoro, e assicurare un servizio sempre più efficiente alla collettività.

Per fare tutto ciò abbiamo bisogno di aiuto e comprensione.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI

«Una categoria di punta»

SIA CONSENTITO anche a me, in qualità di Titolare del Dicastero dei Trasporti, e quindi come responsabile politico delle Ferrovie italiane, di porgere il mio saluto più reverente e il mio ringraziamento al Santo Padre, che ha voluto, con la sua significativa presenza, rendere così eccezionale questa Giornata.

Un saluto altrettanto fervido e riconoscente rivolgo anche alle altre Autorità presenti e, naturalmente, ai protagonisti principali di questa Festa, i lavoratori delle Ferrovie. Questa che ogni anno si celebra, Santità, è una Festa particolare per molti aspetti. Una Festa particolare perché, come ha già ricordato il Direttore Generale, in essa si celebra un evento storico di grande rilevanza — l'inaugurazione della prima linea ferroviaria italiana —, ma anche perché in essa si intrecciano indissolubilmente motivi profondi, umani e spirituali, che riguardano i ferrovieri sia a livello di collettività, sia a livello individuale.

E' poi una Festa particolare anche per le modalità con cui viene celebrata. Infatti, i ferrovieri celebrano la loro Festa continuando a lavorare: i treni non si fermano, le stazioni, i Posti di blocco, le migliaia di impianti, piccoli e grandi, dislocati in tutta la rete, non interrompono il loro ritmo di sempre. Il trasporto su rotaia è un servizio sociale che non può essere interrotto e i ferrovieri sono abituati a vivere e celebrare così le loro feste, quelle religiose come il Natale o la Pasqua e quelle civili come il Primo maggio. Ma non per questo, certamente, quelle feste, così come quella di oggi, sono meno sentite. Tutt'altro. Perché, anzi, in esse emerge, forse ancora di più, il significato più vero e profondo.

Vivere per anni a bordo dei treni, andare ogni giorno su e giù per l'Italia, conoscere città e regioni diverse, stare quotidianamente a contatto con i viaggiatori, cioè con

cittadini appartenenti alle più disparate classi sociali, tutto questo significa ricevere un'impareggiabile scuola di vita. Ed è proprio da questa lezione quotidiana che trova una spiegazione valida anche lo slancio eroico, il gesto generoso e altruista che nel cuore di un'officina o sotto una linea dell'alta tensione, lungo il binario o sotto la volta di una galleria, fa tendere una mano al compagno in pericolo, fa salvare delle vite, fa evitare una tragedia.

Una Giornata come questa acquista davvero un'importanza particolare, anzi diventa anno per anno qualcosa di più, con contorni più precisi e significativi. In essa, infatti, i ferrovieri confermano, con i loro premiati, i loro benemeriti, i loro Caduti, di essere una categoria di punta all'interno del mondo del lavoro, un punto di riferimento costante per tutta la società.

Come esponente del Governo, come Ministro dei Trasporti, avrei potuto qui soffermarmi sugli aspetti più specificamente politici e tecnici del trasporto pubblico e, in particolare, di quello su rotaia; avrei anche potuto parlare dei programmi di potenziamento e ammodernamento avviati e da avviare, degli impegni e delle scadenze importanti che ci attendono nell'immediato futuro. Per una volta ho preferito invece mettere da parte queste problematiche, che pure sono fondamentali e a cui dovremo dedicare tutta l'attenzione possibile, per sottolineare l'aspetto umano di questa Festa, perché sono certo che è in questo che risiede il suo significato più alto e profondo.

In un'Azienda come quella ferroviaria, in un settore delicato e complesso come quello del trasporto pubblico, nessun potenziamento tecnologico (pur necessario), nessuna ristrutturazione (pur indispensabile), avrebbero senso, se non rimanesse prioritario l'impegno umano e spirituale della categoria.

Su questo, sono certo, potremo contare sempre; ed è la garanzia più preziosa per la risposta positiva che siamo e saremo chiamati a dare alle necessità crescenti del Paese.

«Voglio rendere onore alle fatiche della vostra vita»

Onorevole Signor Ministro;

Signor Direttore Generale, Tecnici e Lavoratori delle Ferrovie dello Stato;

Carissimi Fratelli e Sorelle!

E' con grande gioia e soddisfazione che mi trovo oggi in mezzo a voi per celebrare la "Giornata del Ferroviere", che si festeggia ogni anno in tutti i Compartimenti ferroviari d'Italia, a ricordo di quel lontano 3 ottobre 1839, quando fu inaugurata la prima ferrovia italiana: la linea Napoli-Portici. Come mi hanno confermato i saluti testé ascoltati, si tratta di una festa di famiglia, durante la quale vengono consegnate medaglie e diplomi di anzianità, distintivi di onore e di benemerenza agli infortunati per causa di servizio, nonché attestati ai familiari dei compianti caduti sul lavoro.

Ringrazio di cuore il Signor Ministro Luigi Preti per le parole che mi ha rivolte; ringrazio anche il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato e il rappresentante del Personale per l'accoglienza che mi hanno offerta, interpretando i sentimenti di tutti i presenti, e mettendo in luce attività, sacrifici, aspettative, speranze di tutta la vostra benemerita categoria.

Essere presente in questo luogo, a questo incontro insieme con voi, come amico e come padre, nella "Giornata" a voi dedicata, è circostanza che io ascrivo tra le più importanti del mio ministero pastorale. E' per tale ragione che tanto sentita e viva è la mia riconoscenza a tutti voi, dirigenti, impiegati ed operai, che mi avete invitato ad una cerimonia così significativa e ricca di sentimenti umani e sociali.

Davvero, pensando al vostro gran numero ed al tipico spirito che vi distingue e vi individua tra le classi della società, io vi considero come una sola famiglia. A tutti voi qui presenti, ai colleghi che lungo la rete dell'intera Penisola seguono, in questo stesso momento la festa continuando il loro lavoro, va il saluto, l'augurio, la stima del Papa, con l'assicurazione che tutti sono presenti nella sua preghiera e nelle intenzioni di questa celebrazione. Un particolare saluto — com'è ben comprensibile — rivolgo anche ai ferrovieri, venuti per questa circostanza dalla Polonia, abbracciando in essi tutti i loro colleghi che lavorano in Patria.

Quante volte nella mia vita ho anch'io usufruito dell'opera così preziosa ed indispensabile dei Ferrovieri! Quante volte mi sono affidato sereno e fiducioso, alla vostra perizia ed alla vostra diligenza, sicuro di arrivare alla mèta! Ebbene, non solo a nome mio, ma anche a nome di ogni viaggiatore e dell'intera comunità, che si avvale del vostro servizio, accogliete, cari Ferrovieri, il mio saluto più cordiale, il mio compiacimento, la mia gratitudine!

Nell'ascoltare gli indirizzi, che mi sono stati rivolti, per prima cosa appare davanti ai nostri occhi un mirabile congegno grande e preciso: vi è tutto un servizio, in sé integrato e sussidiario, di Capistazione, capitreni, macchinisti, conduttori, controllori, guardalinee, deviatori, frenatori, manovali, personale viaggiante, addetti alla manutenzione, amministratori, funzionari, ecc. Dietro di voi appare poi un organismo e un meccanismo altrettanto complesso e preciso: il mondo dei binari, dei deviatoi, delle luci, delle locomotive e dei vagoni, delle stazioni e sottostazioni, delle centrali e degli scambi, dei dispositivi di segnalazione, ecc. Quanto cammino dalla vecchia vaporiera fino alle meraviglie dei moderni congegni elettronici!

Tutto ciò è frutto del pensiero umano e dell'umana "provvidenza", nel senso di quel "prevedere" intelligente, per cui l'uomo, secondo San Tommaso, è provvidenza a se stesso. In effetti, le accennate conquiste nel settore ferroviario servono gli uomini: facilitano tra loro gli spostamenti, le comunicazioni ed i contatti, che sono indispensabili per la loro vita ed azione. In passato non esisteva questo importante mezzo di comunicazione, che è una realizzazione risalente ai primi decenni del secolo scorso: da centocinquant'anni, grazie alla "provvidenza" umana, si ha a disposizione il treno, che è così diventato uno dei tanti segni del genio umano ed una componente ordinaria della vita di ogni giorno. Dirò meglio: questo mezzo di comunicazione fa parte ormai della civiltà ed appartiene inseparabilmente ad essa, grazie anche al continuo perfezionamento delle macchine e dei servizi.

E' vero che oggi è stato già "superato" da altri mezzi — si pensi all'aviazione — tuttavia non ha perso il suo fondamentale significato.

Guardando a quest'opera della "provvidenza" umana, cioè all'invenzione, all'attività che tende verso uno scopo, ecco che abbiamo davanti agli occhi quell'immagine della Provvidenza Divina, che ci dà il Vangelo d'oggi: la sollecitudine per una pecorella smarrita, per una dramma perduta. L'una e l'altra simboleggiano la solleci-

Giovanni Paolo II mentre pronuncia la sua Omelia, nel corso della Messa celebrata nell'Officina di Roma Smistamento

tudine per l'uomo, per il suo bene materiale e spirituale, temporale ed eterno. E' la stessa sollecitudine che avete voi, verso i viaggiatori, uomini come voi, fratelli vostri.
Perciò mi auguro che ciascuno di voi sappia ritrovare questa forma del servizio all'uomo che è la ferrovia, il suo posto, la sua "misura interiore" in questo servizio di cui ci parla il Vangelo d'oggi.
La "provvidenza" umana è specchio e immagine della "Provvidenza Divina", e da essa scaturisce.
Tutto ciò dipende certamente dall'efficienza tecnica, ma, in fin dei conti, dipende dall'uomo. Da ciascun uomo, che, in base a questo mezzo della tecnica, serve gli altri uomini.
Ecco, Fratelli, "la verità del Signore che rimane in eterno", basata com'è sul fatto che noi uomini, viventi quaggiù, abbiamo un Padre comune che sta nel cielo. Paternità di Dio e amore di Dio, fraternità degli uomini e amore degli uomini: sono quattro punti cardinali del nostro credo e del nostro comportamento cristiano. Così ha insegnato Gesù venti secoli fa, così ripete oggi il suo umile Vicario.
Quest'uomo, di cui parlo, appartiene ad una particolare comunità, ad una grande famiglia. E' la grande famiglia dei "ferrovieri", che celebra oggi la sua festa.
La vita del ferroviere, essendo finalizzata al servizio e, quindi, ordinata al bene comune della grande famiglia umana, si svolge in forma talmente organizzata, da costituire una vera e propria "comunità professionale". Quali leggi morali — dico le leggi della morale personale, sociale e professionale — devono governare una tale comunità, affinché essa possa adempiere il grande dovere che le è imposto, e svolgere quella "parte" che le spetta nella realizzazione del bene comune? Che cosa è necessario, affinché essa governi se stessa secondo i princìpi dell'ordine sociale e della cooperazione? Sarebbe troppo lungo illustrare qui tali norme: mi limiterò, perciò, a richiamare i criteri fondamentali che devono ispirarle secondo la luce del Vangelo. Voi siete sensibili ed esigenti in fatto di giustizia: vi sta a cuore il posto di lavoro, la sicurezza del lavoro (perché non si abbiano a lamentare i lutti, che tanto spesso, anche quest'anno dolorosamente han colpito la vostra famiglia), la tutela dei vostri diritti, il rispetto reciproco tra le persone, l'eliminazione degli atti di arbitrio. Sono, questi, altrettanti esempi in cui il precetto dell'amore può positivamente essere invocato, a difesa ed a completamento della stessa norma della giustizia, la quale, del resto, come è impressa da Dio nel cuore dell'uomo, così trova nel Vangelo una superiore pienezza. In esso, infatti, la giustizia è al vertice delle virtù morali, quale regolatrice dei rapporti non solo con Dio, ma anche con gli uomini e con se stessi, fino a raggiungere il campo più alto della fede e della grazia, per sublimarsi in carità.
Sono profondamente convinto, e voglio sperare, Amici e Fratelli, che voi siate d'accordo con me, nel ritenere che una coerente fedeltà ai valori primari della carità e della giustizia secondo il Vangelo sia una cura sommamente efficace per i mali vecchi e nuovi della società umana; quando questi valori siano rispettati, non si verificherà mai ciò che abbiamo letto poco fa in San Paolo, che cioè si giudica il fratello, o lo si disprezza (cfr. Rom. 14, 10).
Il Papa viene per partecipare a questa grande festa dei "Ferrovieri", per augurarvi tutto ciò. Ma soprattutto desidera essere per voi colui che esprime la grande gratitudine che devono nutrire nei vostri confronti tutti coloro che voi servite: il pubblico viaggiante, quello che sosta nelle stazioni ferroviarie, il commercio, il turismo, che vengono agevolati dalla rete ferroviaria. Voglio oggi essere l'interprete di questo "grazie", che sale verso i ferrovieri italiani e verso quelli di tutto il mondo.
E a nome di tutti, qui oggi, rendo onore alle fatiche della vita dei ferrovieri: ai loro continui spostamenti, agli orari disagiati e notturni, ai pericoli, alle ansie, che si ripercuotono anche sulle famiglie.
E perciò rivolgo anche il mio pensiero ai vostri cari, alle spose, ai figli che sono in cima ai vostri pensieri e per i quali sostenete il duro lavoro quotidiano. Dite loro che il Papa li pensa, li benedice e prega per loro.
Un ultimo pensiero mi è ancora suggerito dalla vostra vita. Il continuo viaggiare non è forse immagine di un altro viaggio, che tutti ci accomuna? Non è forse la vita di ogni uomo sulla terra una linea, un percorso, una traiettoria, compresa tra un punto di partenza e un punto di arrivo? Sì, ciascuno di noi è un viaggiatore secondo una nota immagine; e la cosa importante — come anche rammenta il nome della principale Stazione di Roma — per venire felicemente al "termine" della nostra corsa, conservando, secondo le parole di San Paolo, la fede per essa, pronti a ricevere la ricompensa dal Signore (cfr. 2 Tim. 4, 7-8).
Questa immagine del cammino costituisce la vita stessa della Chiesa, che s'impegna a servire quaggiù l'uomo in maniera integrale, per condurlo attraverso il mondo fino a Cristo, a Dio, alla vita eterna. Nel nostro viaggiare è motivo di vero conforto tener presente ciò che il Salmo Responsoriale della Messa odierna ci fa recitare: « Il Signore è mia luce e mia salvezza, di chi avrò paura? Il Signore è difesa della mia vita, di chi avrò timore? » (Sal. 27, 1). Ecco perché la mia parola diventa augurio sincero e cordiale, perché ciascuno di voi e di noi abbia la forza sufficiente e la grazia necessaria per non perdere mai di vista il punto finale del cammino e, soprattutto, perché possa raggiungerlo. Questa nostra ardente speranza, del resto, è già fin d'ora in grado di animare e di sostenere il nostro quotidiano impegno, nel quale è nascosta non solo l'attesa, ma anche già l'esperienza di una gioiosa comunione con Dio.
Cari fratelli, voi avete invitato qui oggi, a questa vostra festa, che è insieme professionale, sociale e familiare, il Vescovo di Roma. In mezzo all'Officina avete costruito l'Altare, affinché egli possa celebrare su di esso il Sacrificio di Cristo. Ebbene, che cosa volete manifestare con tutto ciò? Certamente la vostra fede nell'Eucaristia. In essa, infatti, noi "ringraziamo" Dio per ogni bene della creazione e della redenzione, e nello stesso tempo noi "restituiamo" questi beni a Lui mediante Cristo, affinché essi diventino per noi, per ciascuno di noi, una sorgente di salvezza.
Proprio questo oggi voglio fare qui con voi. In quanto cristiani, voi siete un popolo particolare, un "regale sacerdozio" (1 Pt. 2, 9), col quale oggi si presenta davanti a voi il Vescovo e Sacerdote, per sollevare a Dio, "in persona Christi", tutto ciò che fa parte della vostra vita, della vostra vocazione, del vostro lavoro.
Questo importa: offrire a Dio! Così è possibile dare alla propria fatica il valore più pieno, che ritorna verso di voi come restituito dai frutti che provengono da questo Sacrificio, il cui segno è la "Comunione", cioè l'unione stretta con Cristo e tra di noi, ch'è pegno della vita eterna.
Affido questi voti a Maria Santissima perché vi assista e vi protegga in ogni vostro incarico, ma soprattutto nel viaggio verso Dio, meta e fine ultimo dell'uomo. Amen!

I premiati di "Voci della Rotaia"

La foto ricordo di un gruppo di protagonisti di atti di valore premiati da "Voci". Ecco l'elenco completo dei premiati: Albi Paolo, Capotreno; Albini Giovanni, Capo S. Sup.; Autiero Francesco, 1° Manovratore; Bellino Vitantonio, Capo S. Sup.; Bertino Adolfo, Manovratore; Borraccino Savino, 1° Manovratore; Boscarelli Loris, Manovale; Capponi Ernesto, Op. Qualif.; Carofiglio Vito, Appl. Capo; Carullo Giuseppe, Manovale; Castaldo Salvatore, C. Stazione; Ceccaroli Bruno, Manovratore; Cigliutti Sergio, Capotreno; Conticello Pasquale, Capo Stazione; D'Ambra Vincenzo, Appl. Capo; D'Ascanio Tullio, Manovratore; Defilippi Domenico, Capostazione; Friscia Francesco, Capotreno; Giordano Loreto, Manovratore; Lavelli Angelo, Verificatore; Marmieri Giorgio, Manovratore; Mattia Quinto, Oper. Qual.; Nigro Francesco, Capo Staz.; Pasquariello Salvatore. Verificatore; Pitale Angelo, Manovratore; Prestano Raffaele, Ass. Viagg.; Rosi Ivo, Manovratore; Salvati Filomena, Guardiano; Santini Angelo, Manovratore; Seghezza Millo, Macc. T.M.; Trani Nazzareno, Manovratore; Turiano Giuseppe, Manovale; Vitolo Giuseppe, Capo S. Sup.; Viviani Attilio, Conduttore; Zunino Elio, Deviatore; Lerco Pietro, Verificatore.

Il Ministro Preti inaugura un "Centro Sociale" e le nuove stazioni

TRE ANNI DOPO IN FRIULI

A tre anni di distanza dal terribile sisma che sconvolse il Friuli, si può dire che è stato portato a termine circa il 90% delle opere previste per la ricostruzione degli impianti ferroviari

LA VISITA nel Friuli del Ministro dei Trasporti, On. Preti, in occasione dell'inaugurazione del nuovo "Centro Sociale" di Gemona e dei Fabbricati Viaggiatori di Gemona, Osoppo, Carnia e Artegna, ha avuto ufficialmente inizio la mattina del 31 ottobre, nella Sala d'attesa della Stazione di Udine. Qui, l'On. Preti ha ricevuto il saluto della città e di tutta la popolazione del Friuli dal Vice Sindaco, il quale ha tra l'altro rivolto un appello affinché il Governo fornisca garanzie per quanto concerne la realizzazione di alcune opere e di alcune strutture fondamentali per lo sviluppo industriale e commerciale della Regione, quali la circonvallazione ferroviaria del capoluogo friulano, il completamento dell'autostrada Udine-Tarvisio e il raddoppio della linea Pontebbana.

Con un treno speciale, il Ministro, accompagnato dal Direttore Generale, Dr. Semenza, dai Direttori Compartimentali di Trieste e Venezia, Ing. Sabelli e Ing. Castellani, da Direttori dei Servizi e Consiglieri di Amministrazione, ha raggiunto, subito dopo, Gemona per inaugurare il nuovo "Centro Sociale", sorto in quella località anche come significativo simbolo di vita associativa dei ferrovieri e delle loro famiglie.

I sismi che sconvolsero il Friuli, specialmente quelli del 6 maggio e del 15 settembre 1976, arrecarono gravi danni alla sede ferroviaria, alle opere d'arte, agli impianti e a numerosi fabbricati delle linee Pontebbana e Pedemontana. Andarono allora distrutti completamente i fabbricati viaggiatori e i magazzini merci di Artegna, Gemona, Venzone, Carnia, lungo la Pontebbana, e i fabbricati viaggiatori di Castelnuovo, Cimano, Forgaria, Osoppo e i Magazzini merci di queste due ultime stazioni della Pedemontana. Rimasero gravemente danneggiati numerosi altri fabbricati e impianti di entrambe le linee, in particolare impianti ed apparati elettrici e di segnalamento in quasi tutte le stazioni, mentre il corpo viario e l'armamento subirono gravi lacerazioni soprattutto per caduta di massi staccatisi dalle falde rocciose delle vicine alture, per abbassamento e slineamento del binario e, infine, per dissesto di alcuni ponti.

La ricostruzione definitiva di quanto era andato distrutto ha comportato l'esecuzione di un vasto complesso di lavori, sviluppato in questi tre anni in modo così alacre che si può attualmente affermare che circa il 90 per cento delle opere previste, per quel che concerne l'armamento, il corpo stradale, le opere d'arte, gli impianti, le attrezzature elettriche e di segnalamento e le gallerie artificiali, sono state portate a termine. Nello stesso tempo sono stati ultimati i fabbricati viaggiatori di Artegna, Gemona, Carnia e Osoppo, mentre per quanto concerne il fabbricato viaggiatori di Venzone, essendosi incontrate notevoli difficoltà di adattamento dell'impianto di stazione sia al nuovo piano regolatore del Comune che al progetto di rettifica e di raddoppio della linea Pontebbana, si è ritenuto opportuno rinviarne la costruzione e di utilizzare, in via temporanea, un prefabbricato. Nel quadro di ricostruzione è prevista anche l'edificazione di otto edifici in varie località, per complessivi 48 alloggi.

Per poter portare a termine questo notevole complesso di opere è stata stanziata la somma di 10 miliardi e 320 milioni di lire.

Il Centro Sociale, inaugurato dall'On. Ministro, è costituito da un prefabbricato ad un solo piano, che comprende la Mensa Aziendale-Assistenziale con annesso un piccolo bar, una sala giochi, una sala riunioni ed una biblioteca. L'intero complesso ha richiesto all'Azienda una spesa, salvo revisione prezzi, di circa L. 153.000.000 e sarà completato con la costruzione di un campo di pallacanestro e uno di bocce, che verranno realizzati in parte con i 90.000.000 di lire devoluti al Centro di Gemona dalle Sezioni Dopolavoristiche di tutta la rete e in parte con i fondi all'uopo stanziati dal D.L.F. di Udine. Anche il Comune di Gemona ha fornito il suo apporto concedendo l'area su cui è stato edificato, area il cui passaggio di proprietà è in corso di definizione.

Nel corso della cerimonia inaugurale ha preso la parola il Sindaco di Gemona, che dopo aver ringraziato il Governo per la sollecitudine con la quale subito dopo il sisma comprese la necessità della pronta ricostruzione, facendo pervenire immediatamente, attraverso la Regione, le provvidenze necessarie per edificare ciò che era andato completamente distrutto e riparare quel poco che ancora era rimasto in piedi, ha sollecitato un ulteriore aumento degli stanziamenti previsti per la ricostruzione di quei manufatti che ancora attendono di essere ripristinati; ed a questo punto ha fatto un accenno alla riedificazione dei centri storici dei vari agglomerati urbani, per la cui riedificazione si ri-

L'On. Preti mentre si accinge a visitare la nuova stazione di Osoppo. Con la sua presenza, il Ministro ha voluto anche significare il riconoscimento del Governo al grande impegno dimostrato dai friulani e dagli Enti locali nell'opera di ricostruzione

Sopra, la stazione di Artegna come appariva all'indomani del sisma del 6 maggio 1976. A destra, la nuova stazione oggi.

Sotto, un'immagine della nuova stazione di Gemona del Friuli

chiede personale specializzato e alti costi.

Hanno preso poi la parola il Presidente del D.L.F. di Gemona e il Vice Presidente della Giunta Regionale dr. Coloni.

Il dr. Coloni, dopo aver ricordato come le prime immagini delle devastazioni prodotte dal terremoto partirono proprio dalla stazione di Gemona e che lo sconforto che allora assalì tutti fece supporre che i friulani dovessero riprendere, come già era avvenuto in passato, la triste strada dell'emigrazione, ha elogiato la gente friulana che con spirito di abnegazione ed a costo di sacrifici indicibili, in poco più di tre anni, ha fatto rinascere dal nulla le città distrutte.

A sua volta il Direttore Compartimentale di Trieste, ing. Sabelli, dopo aver ricordato per somme linee i danni subiti in quella circostanza dalle strutture ferroviarie, ha rivolto un pensiero di ringraziamento e di gratitudine a tutto il personale ferroviario del Compartimento che permise, allora, la rapida ripresa della circolazione ferroviaria e che è stato, in seguito, uno degli artefici più importanti della ricostruzione. Tutto ciò che fu fatto nei giorni successivi al sisma, ha detto l'ing. Sabelli, e tutto quanto si è in seguito realizzato, lo si deve anche alla infaticabile, intelligente, diuturna attività dei ferrovieri di tutti i livelli che in quella dolorosa circostanza hanno dimostrato ancora una volta il loro elevato grado di professionalità ed il loro attaccamento all'Azienda, sotto la guida dell'allora Direttore Compartimentale ing. Contaldi, prematuramente scomparso.

A questo punto ha preso la parola il Ministro dei Trasporti. « Mi trovavo a Venezia, a cena con amici, nel corso della campagna elettorale del 1976 — così ha esordito — ed improvvisamente nel ristorante tutto cominciò a tremare. Era quella la prima volta che avvertivo un terremoto di notevoli proporzioni. Poco dopo ebbi conferma che si era trattato di un ter-

(continua alla pag. seguente)

Le nuove stazioni: un contributo alla rinascita

GLI EFFETTI distruttivi, provocati dal terremoto del maggio e del settembre 1976, sul patrimonio edilizio del Friuli e su quello ferroviario, in particolare, furono come è noto di ingentissima entità. Un allucinante e monotono panorama di macerie rese uniforme l'immagine di un ambiente che Ippolito Nievo aveva descritto, al contrario, come un "piccolo compendio dell'universo". Collocati nel cuore di un contesto ambientale, così radicalmente sovvertito, i fabbricati delle stazioni di Artegna, Gemona del Friuli, Venzone e Carnia sulla linea Udine-Tarvisio (Pontebbana) e quelli delle stazioni di Castelnuovo, Forgaria, Cimino ed Osoppo sulla linea Sacile-Pinzano-Gemona del Friuli (Pedemontana) divennero praticamente inservibili.

Distruzioni inevitabili dal momento che l'area terremotata era considerata solo in parte zona sismica di seconda categoria e conseguentemente la quasi totalità degli edifici ferroviari non soddisfaceva le passate e recenti disposizioni in materia di costruzioni antisismiche. Si trattava inoltre di un patrimonio edilizio estremamente vulnerabile in quanto realizzato, nella generalità dei casi, con murature costruite con tecniche locali del tutto tradizionali e raramente con strutture portanti in cemento armato. Basti ricordare infatti che la linea "Pontebbana" fu attivata al traffico nel lontano 1879 e che in tempi successivi le FS eseguirono le riparazioni dei danni e delle distruzioni provocate dal primo conflitto mondiale, e provvidero negli anni tra il 1935 ed il 1938 alla sua completa elettrificazione. Comunque in assenza di dati storici certi, lacuna purtroppo ricorrente nel campo dell'edilizia ferroviaria, è

Un contributo

possibile avanzare l'ipotesi che gran parte dei fabbricati viaggiatori distrutti appartenessero come esecuzione all'ultimo quarto del secolo scorso. Anche in questa occasione la casistica dei dissesti è stata vastissima ed ha fornito ai tecnici ed agli studiosi del fenomeno una notevole quantità di materiale utile per l'ampliamento delle conoscenze nel campo dell'ingegneria sismica e più in generale della efficacia dei tradizionali accorgimenti della buona tecnica costruttiva. Un accenno va fatto, vista la ricorrente attualità del problema, all'ampio dibattito apertosi in sede nazionale sulla nozione che fino ad allora si era avuta del terremoto quale "catastrofe naturale" assolutamente imprevedibile e che pertanto necessitava ogni volta si manifestasse, di interventi di carattere straordinario. Apparve chiaro allora che il problema andava posto invece nei termini di come impedire che il terremoto provochi ogni volta una catastrofe considerandolo invece una componente stabile legata intimamente alle caratteristiche intrinseche del territorio italiano. Ne derivava la necessità di inserire la possibilità del suo verificarsi tra i dati da comprendere nella pianificazione territoriale prevedendo degli interventi e degli strumenti del tutto ordinari.

A queste considerazioni legate alla emotività del momento, si aggiungeva quella che, fin quando il territorio del nostro paese non veniva considerato da parte di tutti una risorsa sociale da conoscere, conservare e proteggere e non un patrimonio naturale da saccheggiare e da degradare, sarebbe risultato estremamente improbabile una diminuzione della frequenza periodica delle "catastrofi naturali".

Detto questo c'è da ricordare che per affrontare i complessi problemi della rinascita friulana prevalse la scelta, tutto sommato positiva, di conferire poteri decisionali a singoli ed a gruppi di operatori. Si avviò in questo modo una forma di ricostruzione spontanea, rivelatasi in alcuni casi una vera e propria programmazione "clandestina" la cui efficienza e le cui lacune lasciarono e lasciano tutt'ora perplessi gli urbanisti.

Una fase dei lavori nella stazione di Carnia

Nel nostro caso, immediatamente dopo i primi crolli, venne varato un piano di emergenza che assicurava le necessità più urgenti dell'esercizio ferroviario e successivamente fu messo a punto un programma di ricostruzione.

Con il piano di primo intervento furono sgomberate le macerie, fu installato un notevole quantitativo di unità prefabbricate polifunzionali ed infine furono eseguiti gli interventi di consolidamento e di restauro degli edifici staticamente ripristinabili. Il programma prevedeva invece la ricostruzione dei fabbricati viaggiatori di Artegna, Gemona del Friuli, Carnia sulla linea "Pontebbana", di Osoppo sulla linea "Pedemontana" e la costruzione di 8 nuovi fabbricati da sei alloggi ciascuno distribuiti, secondo le esigenze abitative e le disponibilità di aree, nei comuni di Gemona del Friuli, Venzone, Spilimbergo e Maniago. In merito c'è da dire che la ricostruzione dei Fabbricati Viaggiatori incontrò, come era prevedibile, difficoltà molto minori rispetto a quello delle abitazioni, in quanto si trattò di edificare su aree di proprietà ferroviaria e, nella generalità dei casi, rispettando il sedime ed il volume del fabbricato preesistente, secondo la tesi allora comprensibile ma oggi non del tutto condivisibile del "dov'era e com'era".

Per i fabbricati alloggi si è dovuto invece attendere che gli Enti Locali interessati provvedessero a far redigere i nuovi piani regolatori generali e comprensoriali. D'altro canto l'esigenza di risolvere, in maniera rapida e completa, problemi d'ordine logistico, tecnico ed economico, in una situazione locale ricca di incognite e in piena fase di riorganizzazione, portò a preferire materiali e tecniche costruttive che offrissero la massima garanzia di riuscita in un ambiente ad alto "rischio sismico". E' infatti cronaca di questi ultimi mesi la notizia della registrazione effettuata dall'Osservatorio di Trieste della 433ª scossa sismica che ha interessato il Friuli. Per quanto riguarda l'aspetto insediativo si puntò, come accennato, sull'unica ipotesi realistica allora possibile quella cioè di conservare per i Fabbricati Viaggiatori la stessa ubicazione dei precedenti.

Per quanto riguarda l'aspetto tipologico dei nuovi fabbricati viaggiatori c'è da dire che il tipo edilizio è stato integralmente ripreso da quelli demoliti aggiornando e razionalizzando il solo schema distributivo interno. Ne è derivata l'immagine di una stazione per viaggiatori abbastanza tradizionale caratterizzata da un piano terreno destinato ai servizi per il pubblico e a quelli tecnici per il personale ferroviario ed un primo piano destinato ad abitazioni. Per la stazione di Gemona del Friuli si preferì adottare la soluzione ad un solo piano in quanto al momento della progettazione dell'edificio non era stato ancora definito il progetto esecutivo del tracciato della nuova linea Pontebbana che avrebbe avuto, rispetto a quello esistente da raddoppiare e rettificare, sensibili variazioni altimetriche proprio in corrispondenza del piazzale della ricostruenda nuova stazione.

Nella scelta dei fabbricati alloggi ci si orientò su un tipo edilizio che, già ampiamente sperimentato dall'utenza ferroviaria, consentisse di soddisfare una ampia gamma di esigenze insediative con una predominanza di situazioni in cui il contesto agricolo e l'ambiente poco abitato avevano un ruolo preminente.

Chiudiamo questa nota affermando che l'elaborazione progettuale, vissuta in prima persona da chi scrive, che ha consentito la realizzazione delle nuove stazioni e delle nuove unità abitative, con il sistema di prefabbricazione edilizia a cui si è accennato, non ha inteso fornire un particolare apporto innovativo in termini di soluzioni insediative e di tipologie edilizie preferendo riscattare la voluta "povertà" complessiva della immagine architettonica con un contenuto valido soprattutto sotto il profilo della tecnica costruttiva e delle prestazioni ambientali. Al progettista resta solo il rammarico che la scelta coraggiosa di nuove vie tecnologiche, come quella della prefabbricazione integrale, abbia imposto la rinuncia a non poche esigenze d'ordine estetico, paesaggistico e psicologico.

L'inserimento, ad esempio, nei diversi contesti ambientali è stato affidato alla sola "pelle" dell'edificio ed in particolare ai colori ed alla grana delle pareti prefabbricate. Varia infatti il tipo di finitura superficiale adottato per il calcestruzzo e per gli aggregati a vista dei pannelli di facciata con un voluto ma tutto sommato esile richiamo all'aspetto esterno della edilizia rurale friulana, della pianura e della montagna, ormai definitivamente perduta o ridotta allo stato di rovina.

Un contributo, dunque, che qui immaginiamo duro a crollare, sia fisicamente sia nella memoria della popolazione, e che ha aiutato a qualificarsi sul piano umano, tecnico ed estetico per fornire un tempestivo e concreto avvio alla ricostruzione ed alla rinascita della "Patria del Friuli" così duramente e lungamente provata.

CESARE COLUMBA

Il Ministro

remoto disastroso e che la sua violenza aveva sconvolto tutto il Friuli, ma solo due o tre mesi dopo la prima scossa potei venire in questa vostra terra per osservare da vicino i gravi danni che il sisma aveva prodotto ».

Proseguendo nel suo intervento ha poi ricordato che in quell'occasione la Nazione ebbe a dimostrare un forte sentimento di solidarietà verso la gente friulana. « Infatti, grazie a questo sforzo di solidarietà nazionale e soprattutto al grande impegno dei friulani e di tutti gli Enti, dei Comuni, delle Province, e in particolare della Regione, una delle poche Regioni che funziona veramente — ha detto l'oratore — è stato possibile ricostruire quasi tutto in un breve volgere di anni. Lo stesso impegno è stato dimostrato anche dall' Amministrazione ferroviaria, tanto da poter affermare, e ne è prova il Centro Sociale di Gemona, che si è fatto e costruito più di quanto è andato distrutto ».

Al termine della cerimonia il Ministro Preti ha visitato le ricostruite stazioni di Gemona, Osoppo, Carnia ed Artegna.

I fabbricati viaggiatori di Artegna e di Osoppo hanno una lunghezza di m. 21,05, una larghezza di m. 10,60 ed un'altezza massima di m. 9,70. Il loro costo complessivo è, rispettivamente di lire 226.500.000 e di lire 214.000.000.

La stazione di Carnia ha una lunghezza di m. 59,20, una larghezza di m. 10,10 ed un'altezza massima di m. 9,80. L'opera è venuta a costare circa 566.000.000 di lire.

La stazione di Gemona, invece, è stata ricostruita solo in parte in quanto è stato possibile riattare un pezzo del vecchio fabbricato rimasto in piedi dopo il sisma.

A. PERGOLA QUARATINO

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Diventa trisettimanale l'intermodale Rogoredo-Catania

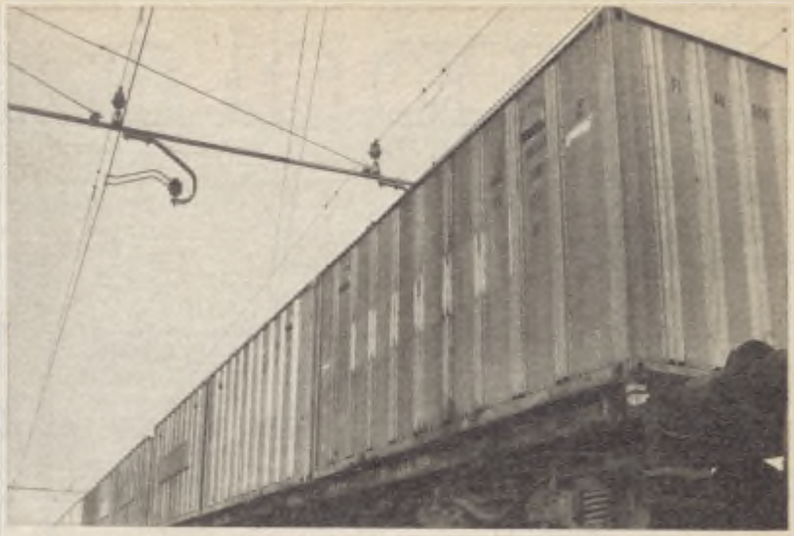
Dal 5 novembre la relazione di traffico intermodale per ferrovia tra Milano Rogoredo e Reggio Calabria centrale avrà decorrenza trisettimanale. La decisione di effettuare tre viaggi settimanali è scaturita dal fatto che sono sempre maggiori le richieste degli operatori di utilizzare il treno blocco per i trasporti combinati nord-sud. Inoltre, per i prossimi mesi, è prevista l'apertura del terminal di Catania e sono allo studio i progetti per le nuove relazioni Milano-Bari e Milano-Napoli.
E' opportuno notare che il traffico sulla relazione Milano-Reggio Calabria è composto attualmente di trasporti per il 60% diretti in Sicilia, per il 30% oltre mare (Malta) e per il 10% in Calabria e che, oltre il grosso costituito da semirimorchi, sono presenti anche i primi containers e le prime carrozzerie intercambiabili.

Due nuove sottostazioni ambulanti

Recentemente la nostra Azienda ha commissionato alla Tecnomasio Italiano Brown Boveri la costruzione di due nuove sottostazioni elettriche ambulanti (SSA), la prima delle quali è stata già consegnata alla sottostazione elettrica di Roma Prenestina.
A differenza delle sottostazioni elettriche di tipo tradizionale, che operano in postazioni fisse, le sottostazioni ambulanti vengono montate su veicoli ferroviari e impiegate per la sostituzione di SSE fuori servizio o per i necessari incrementi di potenza. La notevole velocità di spostamento, la mancanza di operazioni di adattabilità meccanica per il servizio, la minima manutenzione e le semplici operazioni richieste per la messa in funzione delle apparecchiature, sono, tra l'altro, il risultato di una serie di soluzioni tecniche studiate in collaborazione con i tecnici del Servizio Impianti Elettrici della nostra Azienda.

A Verona dibattito sul traffico merci

Ha avuto luogo, a Verona, una riunione che verteva sui provvedimenti che la nostra Azienda intende adottare sin dal prossimo orario estivo al fine di normalizzare ed incrementare il traffico merci.
Le principali direttrici del rinnovamento saranno le seguenti: istituzione di un servizio merci canalizzato in orari prestabiliti privilegiante i treni ordinari rispetto a quelli straordinari; una maggior considerazione del servizio merci rispetto a quello in cui era stato fino ad ora tenuto nei confronti del servizio viaggiatori; conferenze periodiche tendenti alla massima utilizzazione delle risorse disponibili.
Per quanto riguarda la consistenza del personale, che presenta una sostanziale carenza in quello di macchina, è stata disposta l'assunzione di tutti gli idonei di precedenti concorsi nella qualifica di Aiuto Macchinista e la programmazione di nuovi concorsi.
Infine, i tecnici dell'Azienda stanno ora approntando uno studio analitico per una approfondita valutazione dei treni viaggiatori con scarsissima frequenza per una possibile soppressione salvaguardando però le fasce orario previste per i pendolari.
L'attuazione del programma avrà inizio con il prossimo orario estivo e, in parte, anche con l'attuale, attraverso la sostituzione di determinati servizi ferroviari con autocorse.



Un treno container. Attualmente il traffico sulla relazione Milano-Reggio Calabria è composto per il 60 per cento di trasporti diretti in Sicilia.

A Milano si discute sul traforo

Confronto a Milano tra gli Enti locali della Lombardia e del Canton Ticino sul problema dei reciproci collegamenti stradali e ferroviari. Si è trattato di uno scambio di opinioni reso necessario dall'esigenza di coordinare le rispettive iniziative nel campo dei trasporti onde evitare la possibilità di futuri inconvenienti e incongruenze. C'è inoltre una scadenza abbastanza prossima, l'apertura del traforo del Gottardo in territorio elvetico, che potrebbe avere negative ripercussioni dal punto di vista del traffico non solo nel Canton Ticino ma anche in Lombardia se venissero assunte iniziative slegate e non concordate.
Su un punto Lombardia e Canton Ticino si sono trovati immediatamente d'accordo: occorre mettere in atto tutti quegli interventi e realizzare tutte quelle strutture che consentono di convogliare la maggior quantità possibile del trasporto merci sul sistema ferroviario. Per quanto riguarda la Lombardia è allo studio il progetto di una « tangenziale » ferroviaria intorno a Milano da realizzarsi con il completamento e il rafforzamento di linee minori che passano al lato della metropoli, e una proposta di tre terminali merci (uno a Rogoredo, uno a Segrate e uno a Seregno) dove si realizzerebbero scambi intermodali.

lettere a "voci"

continua da pag. 3

della tratta in cui opera la Squadra che una volta si chiamava Cantone?

3) chi deve sostituirmi in caso di assenza, un operaio qualunque della Squadra oppure l'addetto al Tronco?

4) quali sono le mie responsabilità nei riguardi della Squadra? In base alla nuova Legge n. 42, la responsabilità attribuita per anni al Capo Squadra, non è forse passata al Capo Tecnico?

A. D. - Napoli

● *Come è noto, la Legge 42/79, nell'ambito della ristrutturazione delle qualifiche del personale FS, ha abolito, per il personale della linea del Servizio Lavori, le qualifiche di Operaio dell'Armamento e Operaio Specializzato dell'Armamento, istituendo contemporaneamente i nuovi profili di Operaio Qualificato e Tecnico, rispettivamente nella 3ª e 4ª categoria.*
Poiché, in fase di primo inquadramento si è tenuto conto della qualifica rivestita al 30-9-78, il nostro lettore che a quella data aveva la qualifica di Operaio Specializzato dell'Armamento, è stato inquadrato nel profilo di Operaio Qualificato.
Attualmente, però, presso il Servizio Lavori si sta definendo l'inquadramento al profilo professionale di Tecnico, che dovrà essere il futuro dirigente di Squadra. A tale profilo accederanno appunto gli Operai Qualificati, secondo criteri che si stanno mettendo a punto, in accordo con quanto stabilito dall'art. 8 della Legge citata. E' probabile, quindi, che al nostro lettore, che attualmente lamenta una apparente retrocessione per quanto concerne il profilo attribuitogli, verrà riconosciuta, all'atto dell'inquadramento a Tecnico, la professionalità acquisita nel corso della sua carriera.
Fino a quel momento, comunque, egli continuerà a svolgere le stesse mansioni di dirigente di Squadra che svolgeva prima dell'applicazione del nuovo contratto, naturalmente con tutti i compiti e le responsabilità che a tali mansioni sono connesse.

Elogi e suggerimenti

Spett.le Redazione,
in relazione alle informazioni che vi ho richiesto sull'OPAFS, voglio esprimervi la mia riconoscenza, per la sollecitudine con la quale vi siete interessati del mio problema, e il plauso per tutto ciò che fate a favore dei ferrovieri. Continuate così, ci sentiremo meno soli e più tutelati. Grazie.

Cleto Molinari Deposito Loc. Bolzano

Cara « Voci »,
un elogio particolare a chi custodisce la stazione di Ponte San Giovanni (Perugia). E' una serra all'aperto, e fanno mostra sul marciapiede antistante le rotaie e i vari uffici, bellissime piante coltivate in vaso. Cosa assai difficile e possibile soltanto a chi ama la natura e in particolare i fiori. La stessa cosa non accade, purtroppo, in altre stazioni, dove si vedono piante mezze appassite e in vasi rotti. Ma non basta. Gabinetti sporchi, rubinetti rotti, acqua che perde, scope e secchi che fanno bella mostra sotto le pensiline.
Tuttavia, sempre per quanto riguarda la stazione di Ponte San Giovanni, così ben tenuta, devo rilevare che manca una pensilina proprio sopra l'ingresso degli uffici per l'accesso ai binari, dove spesso si è costretti ad attendere l'arrivo del treno sotto la pioggia e il sole senza il minimo riparo. E' possibile che con tanti Tecnici, Ingegneri, Periti, Manovali ecc., e senza ricorrere ad appalti e spese costose, non si possa fare qualcosa? Perché « Voci » non interessa della questione chi di competenza?

Lettera firmata

● *Ringraziamo di cuore questi nostri lettori sia per gli elogi, diretti e indiretti, che ci rivolgono, e sia, soprattutto, per la fiducia che mostrano di avere verso il giornale. Per quanto riguarda la tettoia della stazione di Ponte San Giovanni giriamo la questione a « chi di competenza ».*

dicono di noi

SULLA STAMPA

La visita di Papa Wojtyla a Roma Smistamento, in occasione della XXI Giornata del Ferroviere, ha avuto una vasta eco sulla stampa nazionale. Non sono mancati i contrasti e le polemiche (soprattutto sulle spese, in realtà assai contenute, che sono state affrontate nell'occasione), ma nel complesso tutti i giornali hanno dato grande risalto all'eccezionale avvenimento.

L'OSSERVATORE ROMANO

Il Papa alla Giornata del Ferroviere. La dimensione umana e spirituale dei viaggi: mediante i viaggi si affina lo spirito dell'uomo e gli uomini si arricchiscono con la reciproca conoscenza.

IL TEMPO

Giovani Paolo II, dopo Pio IX e Papa Roncalli è stato il terzo Pontefice nella storia della Chiesa a servirsi del treno. Quasi un omaggio di Wojtyla, il "Papa-jet", il "Papa-superstar", che predilige gli spostamenti in elicottero o in aereo, nei confronti di questo mezzo non certo in disuso, ma indubbiamente, con i tempi attuali, non rapidissimo. (L. Saitta)

IL MATTINO

In realtà la Giornata del Ferroviere viene celebrata in tutta Italia il 3 ottobre, anniversario dell'inaugurazione della prima ferrovia italiana, quella di Napoli-Portici, avvenuta 140 anni fa, il 3 ottobre 1839. Ma i ferrovieri romani hanno voluto posticipare la loro celebrazione per poterla vivere insieme al Papa, che il 3 ottobre scorso stava compiendo il suo viaggio apostolico in Irlanda, all'ONU e negli Stati Uniti.

il Giornale

Più breve di una gita "fuori porta" è stata la trasferta ferroviaria del Papa dalla Stazione vaticana allo scalo Smistamento sulla via Salaria per celebrare la XXI giornata del ferroviere. E' stato un viaggio corto ma pieno di incontri e di significato per tutti.

LA SICILIA

Era stato invitato ed ha accolto volentieri l'invito come "ex lavoratore e vecchio amico dei ferrovieri". E non è stato un incontro formale, guidato da un rigido protocollo: ma un incontro cordialissimo che non ha impedito ad un ferroviere nel discorso di benvenuto di accennare alle lotte e alle difficoltà degli uomini della rotaia. (C. Bolla)

la Repubblica

Nel suo discorso, Wojtyla ha anche fatto eco a quelle parole del sindacalista. « Voi siete sensibili ed esigenti in fatto di giustizia » ha detto il Papa ai ferrovieri, « vi sta a cuore il posto di lavoro, la sicurezza del lavoro, la tutela dei vostri diritti, il rispetto reciproco tra le persone, l'eliminazione degli atti di arbitrio. La giustizia — ha sottolineato il pontefice — è il vertice delle virtù morali ».

CORRIERE DELLA SERA

Il Papa celebra la messa fra i ferrovieri dopo aver attraversato in treno la città... L'attesa, la commozione sono esplose quando l'altoparlante ha annunciato: « Attenzione, è in arrivo sul primo binario treno proveniente da Città del Vaticano ». Fra andata e ritorno 40 km, in un clima di festa, in una precoce ma pallida estate di San Martino. Era il primo viaggio in ferrovia, come Papa, di Karol Wojtyla. Sul treno l'aveva ricordato: « Sono qui con tanto piacere, perché sono stati i ferrovieri a portarmi a Roma ». Alludeva al suo primo viaggio nella capitale, nel lontano 1946. (P. Lanzara)

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

Vogliamo riparlare della riforma delle F.S.?

DIAMOGLI un premio perché lo merita. E' stato il primo, e fino ad ora (almeno a leggere l'ordine del giorno di Montecitorio) anche l'unico a presentare un disegno di legge che, in qualche modo, interessa la ferrovia. Probabilmente perché, pur se deputato, è rimasto ferroviere, Antonio Caldoro, socialista.

E dobbiamo alla sua iniziativa (sottoscritta da altri parlamentari del suo gruppo) che propone norme per il coordinamento nazionale dei trasporti e l'istituzione di un Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane, se possiamo anche stavolta proporre un tema ai lettori di «Voci». Perché, inspiegabilmente, in questa ottava legislatura, nata certo da un travaglio che non vogliamo disconoscere, il dato che emerge è quello del silenzio. A tanto fervore che caratterizzò la precedente è seguito quasi un letargo. Lo stesso presidente della Commissione trasporti della Camera, l'on. Marzotto Caotorta, che nella settima legislatura si fece notare per una sua proposta di legge sulla riforma dell' Azienda ferroviaria, questa volta è rimasto in disparte. Probabilmente sarà la carica che occupa a consigliargli di porsi al di sopra delle parti. Ma tutti gli altri?

Perdonate questo sfogo, ma la prospettiva è desolante. Né intravediamo sintomi che lasciano presupporre la fine di una ingiustificata inerzia, tanto più che si potrebbe cominciare a discutere sulla proposta Caldoro e chissà che una volta avviato il discorso non si sentano altre voci.

La riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e la politica degli investimenti ad essa collegata — dice Caldoro — assumono carattere di necessità impellente, tale da non consentire ulteriori rinvii. Il trasporto per ferrovia, in presenza di una crisi energetica non reversibile in tempi brevi, deve necessariamente avere un ruolo adeguato nell'orientamento della domanda. Peraltro, l' intervento pubblico nel settore si è rivelato del tutto inadeguato e comunque non corrispondente alle esigenze di riequilibrio dello sviluppo economico del paese.

In questo quadro — si osserva — la proposta di una diversa disciplina della gestione delle Ferrovie dello Stato persegue essenzialmente l' obiettivo di ridare al trasporto pubblico competitività di mercato.

Il modello organizzativo contenuto nella proposta legislativa è finalizzato alla prospettiva di riassetto tecnico-finanziario della rete ferroviaria il cui presupposto è costituito appunto dalla creazione di un idoneo strumento che determini la base fondamentale di una efficiente gestione. Il compito dell'ENFI (Ente nazionale ferrovie italiane in sostituzione della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato) dovrebbe appunto essere quello di esercitare, con criteri di economicità, le linee della rete ferroviaria, i servizi di navigazione per la Sicilia e la Sardegna già di competenza dell'Azienda, nonché tutti i rispettivi servizi complementari e sostitutivi. L'assetto istituzionale previsto è quello tipico dell'ente pubblico economico che produce e vende servizi, una formula che meglio risponde alle esigenze di una impresa industriale e commerciale, ed attraverso la quale lo Stato può perseguire il conseguimento di determinati fini sociali. Un organismo, quello che ci si propone di creare, capace di operare autonomamente, separando la gestione e l'esercizio della rete ferroviaria da tutti quei vincoli di carattere formale e burocratico che non si conciliano con la conduzione di una attività pubblica modernamente e funzionalmente concepita.

Per avviare un discorso, come si vede, di materia non ne manca. Tanto più se gli altri continueranno a stare zitti.

SALVATORE BRANCATI

le rubriche per le ore vostre

CINEMA

di PIERO SPILA

Viet Nam ieri e oggi

L'IMPRESSIONE iniziale è di disagio, quasi una sensazione di vertigine di fronte ad una materia evidentemente ancora troppo viva e coinvolgente per tutti, ma soprattutto per coloro che erano giovani o giovanissimi negli anni sessanta e si trovano a vivere, oggi, una maturità più o meno "tranquilla", di certo non tranquillizzante. Parliamo naturalmente del Viet Nam, da qualche tempo tornato alla ribalta, sia per gli importanti avvenimenti che lo hanno visto come protagonista, sia per l'attenzione, a suo modo esemplare, che il cinema americano gli sta dedicando. Non è certamente un caso che proprio mentre il cinema europeo, e quello italiano in particolare, appare nel pieno del riflusso e della nostalgia, del narcisismo e della crisi, con film infarciti di riconsiderazioni esistenziali, di suicidi, di incesti più o meno consapevoli e altri amori perversi, il cinema americano affronta con i suoi autori di punta un tema scottante come il Viet Nam, e proprio in un momento in cui gli USA vivono una delle crisi — economiche ed istituzionali — più gravi della loro storia.

Abbiamo detto "attenzione esemplare", perché ancora una volta il cinema americano — è una sua caratteristica peculiare e un suo punto di forza — assume il ruolo di grande confessore per l'inconscio collettivo nazionale. Non si spiega altrimenti il proliferare di musical come *Hair*, di testimonianze intimiste come *Tornando a casa*, di metafore sconvolgenti, ancorché discutibili, come *Il cacciatore*, fino ad *Apocalypse Now*, di Francis Ford Coppola, trionfatore dell'ultimo Festival di Cannes, che certamente appare come il più amaro e terribile esame di coscienza sui tragici anni dell'intervento in guerra. Ma bisogna subito dire che più che un film sul Viet Nam, *Apocalypse Now* è un film sul "problema morale Viet Nam". E' un film colossal, nella più genuina tradizione del termine, tratto dal romanzo di Conrad, "Cuore di tenebra", che appunto s'impernia sul tema di fondo di tutta una letteratura: la lotta dell'uomo alla ricerca dell'ignoto (fuori e dentro di sé).

Commedia e dramma in due sequenze di "Apocalypse Now". Sotto, una scena di "Hair".

In *Apocalypse Now* c'è un protagonista, il Capitano Willard, che riceve l'incarico di raggiungere nella giungla e uccidere un altro protagonista, il terribile colonnello dei marines Kurtz (interpretato da Marlon Brando), che con un gruppo di "fedelissimi" sta conducendo nel cuore della Cambogia una sua guerra privata e sanguinaria. E' evidente che in questa "ricerca" dell'altro, in questa "fuga" dall'altro, più che la guerra nel film emerge la "coscienza della guerra", che è poi la coscienza di se stessi, dei propri comportamenti, delle scelte che via via si è chiamati a fare. In questo senso, Kurtz e Willard sono due facce della stessa medaglia, due falsi "sosia" che schizofrenicamente sono divisi e si odiano mortalmente, ma dove i misfatti dell'uno non riescono ad essere compensati e giustificati dalle "buone intenzioni" dell'altro (e l'altro lo sa). Questo, detto molto schematicamente, il senso e la storia del film, che però al film rendono pochissima giustizia. Perché, in realtà, *Apocalypse Now* è un evento cinematografico che trascende l'aspetto meramente narrativo e ideologico (che difatti è trasfigurato e contorto in tutte le maniere dall'autore), per diventare invece un vero e proprio grande happening di immagini sconvolgenti: dalle torture umane agli squartamenti di animali vivi a colpi di machete, ai villaggi incendiati col napalm, in un crescendo delirante di angoscia e violenza, ironia e follia, rabbia ma anche dolcezza, disperazione ma anche speranza. In questo senso, sì, *Apocalypse Now* è un film di guerra, ma di guerra autenticamente vissuta e filmata. Ha detto Coppola:

« Abbiamo fatto un film sul Viet Nam come gli americani hanno fatto la guerra in Viet Nam. Credevamo di stare a fare un film di guerra e invece era il film che stava facendo noi ».

Resta da vedere, ora, se tale tensione emotiva e ideologica è solo un fatto generazionale; in altri termini, quanto *Apocalypse Now* riuscirà a coinvolgere anche i giovani d'oggi, che hanno vissuto il "Viet Nam" solo come un'eco e come un fatto consumistico o rituale.

Una prima risposta potrebbe essere fornita dall'incredibile successo di *Hair*, la trasposizione cinematografica che Milos Forman ha fatto della celebre commedia musicale di dodici anni fa, tutta imperniata appunto sul Viet Nam, sul nudo in scena (allora fu un grande scandalo), sull'LSD, sulla contestazione giovanile. Ebbene, a tanti anni di distanza, illustrato dalle stupende coreografie di Twyla Thorp, accompagnato dalle belle musiche e canzoni di Ragni-Rado e Mc Dermott, impaginato con la carta patinata delle confezioni di gran lusso, *Hair* ha riproposto pari pari (ma tutto appiattendo) la droga, il razzismo, il sesso, il Viet Nam. Un grande e inquietante successo. Abbiamo veduto il film accalcati in una platea tesa ed estasiata, che gustava *Hair*, semplicemente e senza alcun problema, come se fosse l'ultima versione della "disco-music", e non abbiamo potuto non pensare alla barriera invalicabile che divide ormai questi giovani dalla generazione di coloro che vedevano il Viet Nam, con tutto quello che rappresentava, perfino nei crocifissi impolverati dell'Università occupata.

Un vento di speranza

DOPO Solzenicyn sembrava che sui campi di lavoro sovietici non si potesse aggiungere più nulla, il tema del lager sembrava un argomento ormai illuminato in tutte le sue più recondite sfaccettature, e invece Vladimir Bukovskij, nel suo ultimo libro "Il vento va, poi ritorna", riprende questo tema.
Quanto può essere dura la vita di uomo chiuso in un campo di lavoro o in un manicomio? Quanto lente scorrono le ore della sua giornata? Una giornata che è stata uguale a quella di ieri e che sarà immutabilmente uguale a quella di domani. Ieri, oggi, domani: sempre. Il campo di lavoro o il manicomio sono piccoli universi circoscritti, delimitati, dove il tempo in fondo non esiste e l'imperativo base è uno solo: sopravvivere. Nel campo di lavoro ogni pezzo di pane, ogni straccio, ogni frammento di pietra o di metallo che possa essere usato come utensile, serve a prolungare la vita; il raccoglierlo mentre si va al lavoro, il nasconderlo da qualche parte, comporta il rischio di essere scoperti, di subire la confisca o anche la cella di rigore. Nel manicomio ogni espressione o gesto di un superiore esige una reazione specifica immediata, che se è sbagliata può provocare gravissimi pericoli. D'altra parte ci sono poi situazioni, per esempio nelle ore dei pasti, in cui con un atteggiamento opportunamente risoluto, si può, ad esempio, ottenere una razione doppia e poter mangiare è importantissimo, è il primo passo verso la sopravvivenza. Le azioni materiali hanno infatti una funzione basilare. Hegel, in un suo trattato, osserva che la grandezza epica dei poemi omerici deriva anche dall'importanza che ha in essi la vistosa descrizione di azioni come mangiare, bere, dormire. In letteratura invece queste funzioni perdono per lo più il loro peso specifico e solo i grandissimi, come Tolstoj, sono capaci di restaurare queste complicate mediazioni.
In quelli che potremmo definire gli "scrittori del lager", a partire dal Dostojevskij di "Memorie di una casa morta" fino al Solzenicyn di "Una giornata di Ivan Denisovic" o di "Arcipelago Gulag", fino a Bukovskij, i particolari materiali, profusi a piene mani, hanno una precisa funzione, derivante dallo speciale carattere della materia. Essi rendono bene infatti l'angustia soffocante della prigionia, la monotonia sempre avvolta di pericoli delle giornate che vi si trascorrono, gli incessanti movimenti capillari che tendono alla pura sopravvivenza. L'uomo è sempre in lotta con un ambiente sopraffattore e nemico, è sempre contrapposto a una natura "matrigna" di fronte alla quale deve salvarsi contando esclusivamente sulle sue forze o perire. La realtà oggettiva è sempre la

stessa dunque, ma soggettivamente la presa di posizione di Bukovskij è molto più violenta e radicale.
Il suo diario è infatti la precisa ricostruzione delle circostanze in cui un giovane va lentamente maturando la sua dissidenza, è la testimonianza e la denuncia di una rivoluzione conosciuta non nel suo momento eroico e liberatore, bensì nei suoi risvolti più amari e demistificanti. La storia di uno diventa, in Bukovskij, la storia di tutti, diventa la storia collettiva della dissidenza russa. Di una dissidenza che non può essere soffocata né da processi né da condanne, di una dissidenza che pur con tutti i suoi limiti intellettualistici, d'élite, è quanto mai viva e vitale.
« No, non saremo noi a scaricare le pistole / contro le colonne verdi! / Noi per questo siamo troppo poeti, / e troppo forte è il nostro avversario. / Noi ci occupiamo più delle idee, / e il manganello non è fatto per noi. / Ma per le date più importanti / il tempo ha creato i poeti, / ed essi han creato i soldati ».
Una dissidenza che vive di parole, certo, ma queste parole, come il vento, si propagano ovunque.

MARINA DELLI COLLI

Vladimir Bukovskij: "Il vento va, poi ritorna" - Feltrinelli - pp. 404 - Lire 5.500.

Sotto lo stesso cielo

MARCELLO Argilli occupa un posto di tutto rilievo nella letteratura giovanile contemporanea. Non tanto per il numero, pur ragguardevole, quanto per la qualità delle opere. Ricordiamo di lui, soprattutto, *Atomino* (Fabbri), *Il sommergibile innamorato* (Fabbri), *Ciao Andrea* (Mondadori), *Marta quasi donna* (Fabbri), *Vacanze col padre* (Mondadori, premio Monza '78). Giornalista di punta, è stato sempre attratto dai molti e gravi problemi che travagliano il nostro tempo e, in modo particolarissimo, il mondo giovanile. E' appunto questo mondo, coi suoi aneliti di libertà, le sue aspirazioni il più delle volte frustrate, i disadattamenti alle posizioni sociali costituite, il grave e fondamentalmente oscuro problema del bisogno di drogarsi, la musicomania e la stupidità violenta, la profonda insanabile frattura — specialmente — tra il giovane e l'adulto, tra il figlio e il padre, lo sfaldamento della famiglia; è questo mondo la scena, e il dramma, di *Sotto lo stesso cielo*, un romanzo-verità che ci sembra di poter indicare tra i più acutamente umani scaturiti dalla penna di Argilli.
E' il dramma (recitato in prima persona) del divario esistente tra il "noi-interno", la nostra casa, la nostra vita rispettabile e sicura (diciamo quasi sicura) di adulti borghesi, e il nostro "non-io-esterno", cioè il mondo giovanile che ignoriamo: nostra antinomia fatta di irrequietezza, di insicurezza, di disadattamento, di irrispettabilità. Quando il secondo "noi" ci investe, entra violentemente in contatto col primo "noi", ci sentiamo come contaminati, ci accorgiamo della frattura e, nel migliore dei casi (come fa Argilli), ce la poniamo finalmente come problema e cerchiamo di vedere, di sentire, di capire.
In un'ampia nota al libro, Tullio De Mauro scrive: «Accade ogni tanto che l'*esterno*, esorcizzato da cere, lustramobili, deodoranti e disinfettanti, un giorno entri nelle linde dimore e contamini l'*interno*. Un piccolo, misero furto [ed è il fatto che dà l'avvio al romanzo]. Ma sudici, ignoti piedi hanno calpestato il saloncino [...] La casa è tutta sporca, ci appare contaminata, estranea. Quel mondo che stava oltre la porta, che ignoravamo, ci si è sozzamente imposto ». Ed ecco che l'Autore si sente spinto a uscire dalla sua casa insozzata e ad andare verso quel mondo contaminatore, per rendersi conto della sua essenza: di ciò che lo anima di aggressività criminalizzante, ma anche di ciò che profondamente lo emargina. Non per giudicare ma per capire.
Un cammino difficile, spesso penoso, aspro, che tuttavia invitiamo i giovani (e gli adulti) a compiere insieme con lui, con questo scrittore pensoso che, attraverso l'immagine viva e la parola essenziale, riesce a renderlo più agevole. E a infondere, anche, un'intensa carica di umanità. Non ultimo pregio del libro.

SALVATORE ASCENZI

I bulli di Roma

IN UN'EPOCA come la nostra, dove la violenza, e soprattutto la violenza giovanile, sono una realtà di cui abbiamo quotidianamente l'amara testimonianza, un libro come quello di Bartolomeo Rossetti, *I bulli di Roma*, arriva veramente opportuno.
Ci apre, infatti, gli occhi su quel passato che troppo spesso immaginiamo come un Eden, un paradiso perduto, dove regna, sola, l'armonia. E invece no. Questo libro ci dice che la nostra è solo un'illusione, una bella e piacevole fantasia; ci dice che i tempi andati saranno anche stati pieni di invidiabili qualità, ma certo, in proporzione, il sangue non scorreva meno. Da Meo Patacca fino ar "Più" de l'Urione, è tutta una rassegna di personaggi caratterizzati dai più diversi tipi di "bullaggine". Una categoria, questa, che sembra resistere ai secoli, che riesce ad adeguarsi al cambiar delle mode. Non più il coltello, ma il pugno o la scarica aggressiva del campione di Judo, sono le armi del "bullo" di oggi. Così le palestre di Karate, oppure lo stadio, con il suo settimanale appuntamento, sono i luoghi consacrati alla manifestazione della "bullaggine". C'è, però, un rischio assai grave e frequente. Quello che, sempre più spesso, le caratteristiche del "bullo" sconfinino in quelle del teppista, che del bullo è sempre stata l'altra faccia, quella più violenta e socialmente pericolosa. Ma proprio per questo ben venga un libro come quello di Rossetti, che ci consente un'analisi seria, e sui più vari fronti, di un fenomeno che se è "locale", presenta, però, caratteristiche riscontrabili un po' in tutta Italia (il "picciotto" siciliano può essere uno dei tanti esempi).
Dai precedenti letterari, alla condizione popolare, vengono esaminate le radici di questo fenomeno sociale che, non dimentichiamolo, anche oggi dà i suoi frutti. Frutti il più delle volte dal sapore amaro.

TIZIANA GAZZINI

Bartolomeo Rossetti: "I bulli di Roma" - pp. 335 - L. 15.000 - ed. Newton Compton.

Immagini sudafricane

PER GLI appassionati di locomotive a vapore il Sud Africa è sicuramente l'ultimo paradiso. Dal 1880 con l'arrivo delle prime locomotive fino al 1950 con la consegna degli ultimi modelli, il Sud Africa ha vissuto una mitica età dell'oro ferroviaria il cui apogeo è stato toccato verso la metà del XX secolo quando sull'intera rete transitavano esclusivamente locomotive a vapore. Poi, pian piano, macchine elettriche e diesel hanno soppiantato le vecchie locomotive benché la trazione a vapore rivesta ancora una grande importanza sulla rete sudafricana.
Oggi, tutte queste locomotive, le Garratt, le Mallet, le Pacific, giganteschе o minuscole, rivivono ancora nelle pagine di uno splendido libro: "Vapeur plein cap". Un libro che non è certamente un semplice catalogo di mezzi di trazione ma una vera e propria realizzazione artistica. La precisione ferroviaria dei testi e le splendide fotografie a colori, certamente tra le più belle mai realizzate, fanno di "Vapeur plein cap" un testo prezioso.
Per acquistare il libro rivolgersi a: La Vie du Rail - département des ventes par correspondance 11, rue de Milan - 75440 Paris Cedex 09.
"Vapeur plein cap" - C.P. Lewis e A.A. Jorgensen - pp. 248 - 175 franchi.

La rivincita di Sandokan?

CON GLI OCCHI dorati e il fisico possente di Kabir Bedi, Sandokan è ritornato sui nostri teleschermi. Dal 14 novembre ha, infatti, preso il via la replica delle sei puntate televisive girate da Sergio Sollima e che già andarono in onda nei primi mesi del 1976. Allora lo sceneggiato fu contemporaneamente una scoperta e una riscoperta. Scoperta di un volto nuovo, quello di Kabir Bedi, un attore indiano per noi sconosciuto, e riscoperta di uno dei classici della letteratura giovanile: quel Salgari grazie al quale più di tre generazioni avevano potuto fantasticare sulle foreste e i mari della lontana Malesia.

Ma questa volta c'è una novità. Due puntate in più dedicate alla riscossa di Sandokan, realizzate dopo il successo televisivo per gli schermi cinematografici, e che promettono nuove emozioni agli appassionati del genere, grandi e bambini.

Certamente la figura romantica e generosa dell'eroe salgariano riappare adesso in un contesto diverso. Se nel carnevale del '76 i bambini indossavano maschere orientaleggianti e portavano in vita un kriss malese dalla luccicante plastica dorata, oggi i "modelli" che hanno invaso il mercato destinato ai giochi infantili, sono i Jeeg-Robot e i Capitan Harlok.

Ma Sandokan, l'uomo capace di mettere in crisi il regime del "raja" bianco, Lord James Brooke, riuscirà a sconfiggere anche gli invincibili robot che quotidianamente la TV propone a ragazzi e bambini? Purtroppo, però, l'eroe salgariano parte svantaggiato dall'ora di trasmissione (serale) e dalla cadenza settimanale che ha una presa sul pubblico infantile minore di quella giornaliera.

Anche se altamente spettacolare (chi non ricorda l'efficace scena del corpo a corpo di Sandokan con la tigre?) e di alto costo (1 miliardo e 650 milioni), e quindi indirizzata a un pubblico adulto, ci sembra che i naturali spettatori di questo *Sandokan* dovrebbero essere proprio i ragazzi.

Sulla Rete 1, più o meno alla stessa ora, *Grand'Italia*, conduttore quel Fregoli dell'informazione che è Maurizio Costanzo. Così la naturale competizione Sandokan-Robot dello spazio avverrà indirettamente e i suoi risultati saranno valutabili solo dalla popolarità che la tigre di Mompracem saprà conquistarsi (o riconquistarsi) tra i ragazzi. Nello scontro diretto e, a nostro parere, sbilanciato (un kriss malese può competere con una pistola-laser, ma certo non con la tagliente lama delle parole), Sandokan-Costanzo, crediamo proprio che la corpulenta ironia dell'acuto giornalista abbia parecchie possibilità di averla vinta sull'agile e ingenua prestanza del generoso eroe salgariano.

MAURIZIO VALADON

SEGNALAZIONI ● CURIOSITA' ● ANTICIPAZIONI

TRE SCHERMI PER GLI INDECISI

L'ultimissima creazione nel campo della tecnologia televisiva è il televisore a tre schermi. E' una novità lanciata sul mercato da una grande casa tedesca: 27 pollici di superficie (che bastano e avanzano anche per la famiglia più numerosa) e il vantaggio indiscutibile di permettere di seguire una trasmissione dando un'occhiata, contemporaneamente, a quanto succede sugli altri canali. Lo schermo centrale, ovviamente, è a colori, gli altri due in bianco e nero. Grazie alla visione simultanea, si eliminano gli inconvenienti del continuo "balletto" da un canale all'altro. Ottima ma costosissima (circa 2 milioni e 900 mila) soluzione per gli indecisi.

PEPPINO E FIGLIO

Torna in TV, a partire dal 10 dicembre e per ben 27 giorni filati, Peppino De Filippo. Il popolare comico sta infatti registrando uno show che andrà in onda ogni sera sulla Rete Due e che sarà un vero e proprio "revival" di Peppino, con brani tratti da film e commedie, realizzati in un arco di trent'anni. De Filippo verrà affiancato in tutte le puntate del programma dal figlio Luigi, che è anche l'autore dei testi della trasmissione.

MIKE "NON-STOP"

Grande "rentrée" televisiva per Mike Bongiorno, il quale nel 1980 sarà presente sul piccolo schermo quasi ogni giorno, con un nuovo quiz che durerà solo venti minuti ma andrà in onda il lunedì, il martedì, il mercoledì, il giovedì e il venerdì, alle ore 19,20 sulla Rete Uno. Insomma sostituirà il telefilm per ragazzi.

IL CINEMA DI TOGNAZZI

Dopo il fortunato programma di Alberto Sordi, sarà Ugo Tognazzi a far rivivere in TV i momenti più belli e meno belli degli anni sessanta e settanta. Sono infatti in corso trattative con i dirigenti della Rete Due per una serie di trasmissioni che prevedono la rielaborazione di una serie di film del popolare attore cremonese.

Il placido (mica tanto) Don...

« SI DICE che lei sia un coreografo e un ballerino sempre con i nervi a posto; uno, come dire?, che non si spazientisce mai, tranquillo, placido. E' vero? ».

— No. Non sono mica tanto placido. Infatti, quando lavoro, sono molto esigente. Perciò, se la domanda, riferita anche alla mia origine, tendeva ad accertare se io sono placido, con un facile gioco di parole e parafrasando "Il placido Don", il noto romanzo, rispondo no! Invece sono un tranquillo, un placido, la più brava persona del mondo nella vita di ogni giorno...

« Insomma: placido o no? ».

— No: non sono placido. E per chiarire meglio aggiungo: dentro sì, fuori no!

Così inizia l'intervista con Don Lurio, personaggio ormai popolarissimo anche nel nostro paese, al quale è d'obbligo porre un'altra domanda: « Lei è venuto, e viene, spesso in Italia. Le piace questo nostro stivale? ».

— Io vivo qui. Qui ho la mia casa da vent'anni.

« Allora possiamo dire che Don Lurio è un italiano d'adozione ».

— Ma io sono italiano più degli italiani! Questo si sa.

« Quando ha cominciato a ballare? ».

— A diciotto anni. Prima facevo pittura. Ho passato la mia vita dipingendo! Ho frequentato il liceo artistico; poi ho cominciato a ballare: perché ero troppo magro!

« Pittura e danza: quindi un artista ».

— Sì.

« Ed ora ha smesso di dipingere? ».

— Oh, no! Ogni tanto mi chiudo dentro casa e dipingo: sei, sette quadri, e basta. E disegno. Disegno per la moda, per l'arredamento.

« Un artista come Don Lurio ha mai pensato di dedicarsi anche all'insegnamento? ».

Don Lurio durante uno dei suoi più recenti spettacoli televisivi

— Questa domanda mi permette di dare una notizia in anteprima: aprirò presto una scuola di ballo a Roma.

« Che tipo di scuola sarà? Poiché si è detto, talvolta, che la sua coreografia, il suo modo di ballare è stato qualcosa di innovativo, non soltanto in Italia, e si è accennato altresì a un tipo di balletto ginnico-acrobatico? Ma è giusta questa definizione? ».

— No. Del tutto sbagliata. Il mio ballo è comprensibile a tutto il pubblico. Non è un ballo gratuito. Voglio dire che io do, ho sempre dato, un'idea sulla quale ballare, e non soltanto un suggerimento per fare un salto a destra o uno a sinistra, uno su e uno giù. Quindi, nessun tipo di coreografia e balli ginnico-acrobatici.

Osservando Don Lurio mentre risponde alle varie domande, ci si accorge come abbia assimilato una delle caratteristiche del tutto italiane: quella di gesticolare. Con un gesto preciso, infatti, rafforza il valore di questa domanda: «Don Lurio è il suo vero nome, o si tratta di un nome d'arte? ».

— E' proprio il mio nome! Quello di nascita. Perché avrei dovuto cambiarlo?

« Perché si usa, e perché, secondo notizie del tempo nel quale venne la prima volta in Italia, lei sarebbe figlio d'arte! ».

— Niente di tutto questo. Sono nato a New York da una famiglia tranquilla, più o meno borghese. Anzi, ai miei genitori non piaceva la musica. Cioè, quando ho deciso di ballare, mi hanno buttato fuori di casa. Poi, si sa, tutto è tornato a posto. Ci vogliamo molto bene noi. Mio padre, purtroppo, adesso non c'è più, ma lo vedevo spesso come vedo anche adesso mia madre. Recentemente, quando è andato in televisione sulle reti americane uno spettacolo che avevo registrato qualche mese fa ad Hollywood, mia madre è stata molto contenta.

« E la TV? ».

— Ho compiuto i miei vent'anni di televisione proprio adesso!

E proprio per questo suo ventennale Don Lurio ha ricevuto il Premio David di Michelangelo.

NINO BRAGIAI

Mahler con... i numeri

E' NOTO ai più che l'incisione su disco può avvenire o direttamente o attraverso il nastro « master ». Per ragioni di economicità, che sarebbe lungo spiegare, è il secondo metodo che viene seguito per ottenere le incisioni, anche le migliori, in commercio. Proprio così: « economicità ». Con quello che costano i dischi, un mezzo di riproduzione che si è fermato all'età della pietra dell'alta fedeltà: un arresto tecnologico unico forse nella travolgente ascesa del progresso. E il disco, fonte di ogni sorta di difetti d'origine, di costruzione e di... esercizio, non si salva neppure ricorrendo all'incisione diretta. Da qualche tempo stanno comparendo rari esemplari di alcune case (come la Denon giapponese) che ricorrono a questa tecnica. I prezzi? Cifre da capogiro: 18.000 lire in un negozio fornitissimo della capitale! I risultati? Indubbiamente una maggiore fedeltà per l'eliminazione dei tramiti, sorgenti di rumore. Ma il disco rimane pur sempre il disco con la sua inclinazione ad ondularsi, di scentrarsi, di attirare e ritenere polvere e di avere una dinamica maledettamente compressa per rendere inavvertibile il rumore di fondo.

E non vale neppure ad eliminarne o attenuarne i difetti « istituzionali » la nuova tecnica digitale introdotta nell'incisione per esempio dalla « Decca » in alcuni dischi che stanno comparendo sul mercato Hi-Fi. Insieme con un leggero miglioramento si ha l'aumento di costo: 10.000 lire sempre nel solito negozio.

Perbacco! 2000-3000 lire in più per ogni disco, per compensare la messa a punto della nuova tecnica, mi paiono davvero troppe e non commisurate al risultato.

La tecnica consiste, detto in parole povere, nell'analizzare le onde sonore in un numero grandissimo di punti e attribuendo a ciascun punto un numero equivalente alla loro altezza. Analisi digitale dunque e non analogica, per dirla con i tecnici, cioè analisi discreta numerica anziché analisi continua in variazione di tensione elettrica. Provate ad ascoltare la « quarta » di Mahler diretta da quel mago indiano che si chiama Zubin Metha, alla direzione dell'Orchestra Filarmonica di Israele (disco DECCA SXOL 750). La casa sostiene, in una nota del retrobusta, che l'incisione, pur avvalendosi sempre del « master », è praticamente non distinguibile da una incisione diretta.

Insomma Mahler con i numeri. Il miglioramento indubbiamente esiste; ma sarà avvertibile con apparecchiature che non siano di alta qualità?

GIANFRANCO ANGELERI

Neil Young

NEIL Young è uno dei cantautori statunitensi più noti e apprezzati dal pubblico giovanile mondiale. Anche nel nostro paese il suo successo è stato notevole ed è iniziato fin dai primi anni della sua carriera, che lo vedevano impegnato, insieme ad altri tre musicisti, Crosby, Still e Nash, nella difesa dei diritti civili delle minoranze razziali, sulla scia dell'ondata di protesta che aveva scosso i giovani americani nel 1968.

La ricerca di una società migliore e la tenace opposizione alla guerra che gli Stati Uniti combattevano nel Vietnam fu senz'altro uno dei motivi determinanti dell'affermarsi della nuova musica americana e dei suoi autori. Quando questi temi erano poi accompagnati dalla novità e dalla freschezza dei motivi musicali e dalla profondità dei testi il nome dei loro autori varcava senza esitazione l'Oceano per giungere in un'Europa anch'essa scossa dal fermento delle masse giovanili alla ricerca di una propria identità e di ideali di pace e giustizia. E la musica di Crosby, Still, Nash e Young fu senz'altro uno dei maggiori fattori propulsivi e aggreganti in campo musicale. Migliaia di giovani si identificarono attraverso le loro canzoni in quelle prospettive dove la lotta politica non aveva saputo trascinarli.

I tempi sono ora mutati, i grandi temi di amore e fratellanza quasi scomparsi dai testi delle canzoni, i quattro mitici musicisti si sono divisi, del loro grande album, « Four Way Street », solo il ricordo. E' rimasta la grande qualità della musica da essi suonata, che accompagna ora temi individualistici e liricheggianti. Anche Neil Young incide per conto proprio: « Harvest », il suo primo LP autonomo, ne segnaliamo altri due usciti nel 1978 e quest'anno. Sono, rispettivamente, « Comes a Time » (Warner Bros W54099) e «Rust never sleeps» (Warner Bros W 54105), dove Young si avvale della collaborazione dell'ottima voce solista di Nicolette Larson e dell'accompagnamento del gruppo Crazy Horse.

PAOLO SALVATORE

Un treno da istradare

PER INDICARE la marcia di un treno si fa ricorso ad una cospicua quantità di modi verbali: il treno proviene, arriva, giunge, entra in stazione, viaggia, parte, avanza, si avvia, prosegue, viene inoltrato, percorre un determinato binario, retrocede, fa ritorno, transita, impegna un passaggio a livello ecc, ecc. Tutte queste espressioni sono contenute nei nostri volumetti regolamentari, e fanno anche parte del linguaggio popolare.

Adoperiamo pure il verbo "istradare", e spesso col sostantivo "istradamento" intendiamo significare il percorso di un treno da inoltrare verso un particolare tratto di linea o di binario.

Orbene, l'uso sia di "istradare" sia di "istradamento" non è conforme, a nostro parere, ad una sottile distinzione esplicitamente prevista dalle norme in vigore: è infatti noto, specialmente agli agenti che hanno più diretto contatto con la circolazione, come non sia ammissibile alcuna confusione fra il concetto di *itinerario* e quello di *istradamento*. Viene definito *itinerario* il « percorso di un treno nell'ambito di una stazione o di una sua parte, oppure in un bivio »; viene poi definito *istradamento* il « percorso di un movimento di manovra nell'ambito di una stazione o di una sua parte » (Cfr. *Istruzioni per l'esercizio degli apparati centrali* - Libro III - Sez. 5ª, A.C.E.I. - pag. 5). Se ne ha conferma nello stesso *Regolamento per la circolazione dei treni*, in cui è riproposto come inequivocabile il rapporto *treno / itinerario e manovra / istradamento*, in particolar modo laddove si fa menzione di un « ...punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istradamento della manovra » (art. 7/9).

Considerando dunque che i treni nelle stazioni percorrono soltanto itinerari e che soltanto le manovre circolano su istradamenti predisposti, si comprende bene quale disarmonia di significato provenga da periodi così strutturati: « Partendo da una stazione, il personale di macchina deve assicurarsi del regolare istradamento del proprio treno... », « ...può essere ammesso... che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea... », « Il programma di interruzione di un binario su linea a doppio può prevedere che determinati treni in orario siano istradati in senso illegale sull'unico binario in esercizio ».

Si tratta, com'è evidente, di piccole improprietà, già presenti nel "vecchio" R.C.T., che hanno tanto scarsa importanza che nessuno probabilmente vi presta attenzione. E' ancora da aggiungere che nell'uso corrente si parla comunemente di "erronei istradamenti", di "istradamenti anormali", di "istradamento dei trasporti": ci si riferisce ai trasporti in genere, ed in questi casi l'uso di "istradamento" può giudicarsi corretto. Invece, posti l'uno accanto all'altro, "istradamento" e "treno" formano un così cattivo abbinamento, che fa sentire poco coerente anche una espressione come "falso istradamento di treni", con la quale si denota uno dei possibili inconvenienti di esercizio (Cfr. *Tabella degli indirizzi convenzionali* - Indirizzo I, p. 4).

Codesta situazione di contraddittorietà fra "treno" ed "istradamento", che sarebbe opportuno eliminare, viene forse tollerata perché non genera alcuna difficoltà di comprensione. Bisogna peraltro ammettere che un lieve e quasi impercettibile contrasto di termini non sempre guasta, anzi è tale che in qualche circostanza pare volutamente introdotto. Per questo motivo, ad esempio, non si potrebbe far torto al sommo Dante se nella *Divina Commedia*, contraddicendo il buon criterio logico, ha usato trenta volte il vocabolo "caldo" nel Paradiso e solo cinque volte nell'Inferno.

CARMELO NERI

I grandi e i bambini

DI CHE qualità è stato il rapporto tra adulti e bambini in questo ultimo mezzo secolo? La domanda è insidiosa, anzi insidiosissima, soprattutto perché per dare una risposta corretta ed esaurien**te** avremmo bisogno di un volume. Molto più modestamente ci limiteremo ad osservare che in questo mezzo secolo il modo di avere rapporti con i bambini da parte degli adulti è indubbiamente molto cambiato. Pensiamo alla descrizione che di questi rapporti viene fatta da romanzieri illustri, quali Victor Hugo, che ci parla di Cosetta nei "Miserabili", o Héctor Malot in "Senza Famiglia". I bambini, in questo mondo descritto da persone che in parte facevano opera di fantasia, in parte parlavano di realtà del loro tempo, devono affrontare "difficoltà" che, elencate in bell'ordine, vanno da padroni delle ferriere a matrigne ostili, da bottegai dal cuore duro come il diamante a sconosciuti approfittatori. I bambini di oggi, invece, chi hanno davanti? Molti problemi certo, ma senza alcun dubbio degli adulti che desiderano conoscerli, esplorare le loro effettive esigenze. Prova di questo desiderio è la grande manifestazione che ha avuto luogo nel mese di novembre a Roma al Palazzo dei Congressi, intitolata appunto "Continente infanzia". Organizzata dalla Provincia, Comune e Regione, sotto il patrocinio dell'Unicef, con la ferma intenzione di esaltare le indicazioni dell'Onu, che ha voluto che questo anno fosse dedicato al bambino, salutata dal Presidente Pertini, la manifestazione ha aperto al bambino i suoi spazi popolati di luci, giochi, colori, burattini, film, suoni, concerti. Una moltitudine di fate buone ha portato doni nei vasti spazi del Palazzo dei Congressi: iniziative delle quali i bambini sono stati i protagonisti, e iniziative che invece hanno visto gli adulti attivi operatori della riflessione sui rapporti che oggi ci sono tra le necessità dell'infanzia in crescita e l'ambiente. Ci sono state tavole rotonde e dibattiti e i temi hanno avuto sempre come oggetto i problemi del bambino: « 0-3 anni i mille giorni più preziosi per la vita », « l'evasione dalla scuola dell'obbligo », « il lavoro minorile », « la salute psicofisica del ragazzo » ecc.

E' stato anche fatto un tipo di teatro particolarmente adatto, nei gesti e nel linguaggio, ai livelli di comprensione dei ragazzi, raccogliendo pienamente le indicazioni che la ricerca nel settore ha prodotto negli ultimi tempi.

Mai come ora la Scuola in prima persona e le istituzioni culturali poi, hanno recepito tali indicazioni. Infatti su tutto il territorio si moltiplicano le iniziative che vedono il bambino protagonista dei suoi momenti di espressione e di attività ludiche ma educative. Gli spettacoli trattano della vita di oggi, ma con forme di teatro anche vecchie di secoli, quali la « commedia dell'arte » o la rappresentazione « circense »; ma sempre con la coscienza che si parla a dei bambini, nel rispetto delle loro esigenze. Spettacoli, quindi fatti con i bambini e per i bambini. Il mangiatore di fuoco può essere l'orco o un'autorità malevola oltre che un personaggio straordinario, l'uomo che cammina sui trampoli può essere un acrobata ma anche mimare il processo di crescita di un bambino. Fare queste attività non è straordinario, né costa miliardi. Con questo metodo che ricorda un poco la mania del « fai-da-te », il bambino usa un sistema elaborato dagli adulti proprio per strizzare l'occhio all'adulto e rinnovare con lui il patto di alleanza e complicità forse perso in altri momenti della storia della educazione, momenti che hanno visto gli adulti impegnatissimi a fare necessariamente qualcosa dei bambini: piccoli « balilla », piccole infermiere, piccoli ragionieri, piccole casalinghe.

Questa sembra essere una fase in cui si dice a voce più alta e tutti più insieme: a ciascuno il suo, e al bambino o all'adulto qualcosa di più, ogni tanto.

PATRIZIA CIMINI

MOSTRA INTERCRAL A ROMA

A chiusura delle celebrazioni dell'Anno Internazionale del Bambino, organizzata dai Gruppi Filatelici di alcuni CRAL Aziendali di Roma, fra i quali quello del D.L.F., dal 2 al 9 dicembre 1979, a Palazzo Braschi, si terrà una Mostra Filatelico-Numismatica.

La Mostra ha il patronato dell'Assessorato alla Cultura ed alla Scuola del Comune di Roma, dell'U.N.I.C.E.F., e del Comitato Nazionale e della Commissione Italiana per l'A.I.B. 1979.

Durante l'esposizione funzionerà uno sportello avanzato P.T. dotato di annullo speciale celebrativo. Per l'occasione il Poligrafico dello Stato emetterà un foglietto ricordo e conierà una medaglia di argento.

ITALIA

Il 20 settembre è stata emessa una serie celebrativa della "3ª Esposizione mondiale delle telecomunicazioni". I francobolli del valore facciale di L. 170 e di L. 220 riproducono due diverse figure femminili, con apparecchi di telecomunicazione. I bozzetti di tutti e due i francobolli sono del pittore Emilio Greco.

Tiratura: dieci milioni di serie.

Il 22 settembre è stata emessa l'ultima tripletta di francobolli appartenenti alla serie ordinaria "Fontane d'Italia". I tre francobolli, ciascuno del facciale di L. 120, riproducono: la fontana del "Melograno" nel Castello di Issogne in Val d'Aosta; la fontana "La Bollente" di Acqui Terme e la fontana "Grande" di Viterbo.

Il 12 ottobre la serie ordinaria tematica "Le costruzioni navali" composta da 4 francobolli da L. 170 in unico blocco. I francobolli riproducono: la nave "Cosmos"; la corazzata "Dandolo" il sommergibile "Carlo Feccia di Cossato" e la nave traghetto "Deledda". I fogli contengono dieci esemplari per ogni soggetto, completati da venti rettangoli dentellati di cui dieci riproducono un'antica rosa dei venti e gli altri dieci una chiesuola per bussola.

Tiratura: dieci milioni di serie.

Il 5 ottobre è stato emesso un aerogramma celebrativo del 70° anniversario del primo aereo a progettazione italiana e prima manifestazione aviatoria internazionale a Brescia. L'aerogramma si presenta in tre sezioni ripiegate. La sezione superiore reca: in alto a destra l'impronta di affrancatura che comprende una composizione raffigurante un aereo in volo, "Italia" ed il valore di L. 220; in basso a sinistra una veduta dell'aeroporto di Brescia con un aereo in fase di atterraggio; in alto a sinistra le leggende "Aerogramme" "Via Aerea" "Par Avion" su un fondo tricolore.

Tiratura: un milione di esemplari.

VATICANO

L'11 ottobre le Poste Vaticane hanno emesso una serie commemorativa del "Cinquantesimo anniversario della istituzione dello Stato della Città del Vaticano". La serie si compone di 7 valori: che riproducono: L. 50: la Città del Vaticano; L. 70: lo stemma e l'effige del Pontefice Pio XI; L. 120: lo stemma e l'effige del pontefice Pio XII; L. 150: lo stemma e l'effige del pontefice Giovanni XXIII; L. 170: lo stemma e l'effige del pontefice Paolo VI; L. 250: lo stemma e l'effige del pontefice Giovanni Paolo I; L. 450: lo stemma e l'effige del pontefice Giovanni Paolo II.

Tiratura: un milione e duecentomila serie complete.

SAN MARINO

Il 6 settembre le Poste Sammarinesi hanno emesso tre serie commemorative.

"Sci Nautico" per ricordare i campionati d'Europa, Africa e Mediterraneo di questo sport che si sono svolti a Castelgandolfo nei primi di settembre. Un valore di L. 150. Tiratura n. 700.000 esemplari.

"Stomatologia" dedicata al XIII Congresso Internazionale Biennale per la ricerca scientifica e l'aggiornamento professionale in stomatologia che ha avuto luogo nel Palazzo dei Congressi di San Marino dal 22 al 24 settembre. Un valore da L. 170. Tiratura n. 700 mila esemplari.

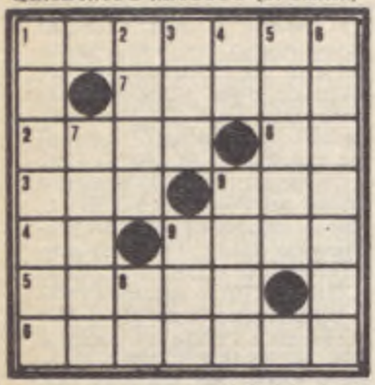
"Anno Internazionale del Fanciullo". La serie è composta da 5 valori. L. 20, L. 120, L. 170, L. 220, L. 350 per complessive L. 880. I bozzetti sono della pittrice Sammarinese Marina Busignami Reffi. Tiratura n. 700.000 serie complete.

MANIFESTAZIONI FILATELICHE FERROVIARIE

Il 21 ottobre, organizzata dall'Associazione Europea Ferrovieri, si è tenuta a Montecatini Terme una manifestazione per le giornate Europee dei Ferrovieri. Per l'occasione è stato utilizzato il timbro speciale che riproduciamo.

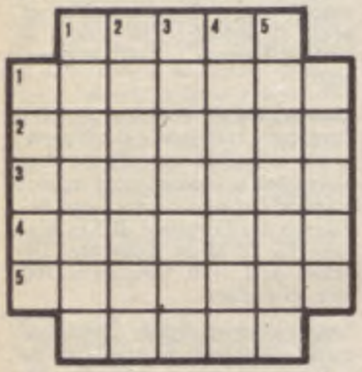
SEBASTIANO DI MAURO

QUADRATO MAGICO (S. Chiesa)



Le parole come da definizioni, si dovranno leggere nei due sensi.
Definizioni: 1) Rubrica di un giornale; 2) Compongono lo scheletro; 3) Nuova; 4) Anno Domini; 5) Una Leslie del cinema americano; 6) Pianta dai fiori perenni; 7) Località della Francia, ove fu fatto prigioniero Napoleone III; 8) Mi... precede in musica; 9) Lo zio della capanna; 9) Elevazione della voce.

CROCE MAGICA (S. Chiesa)



Le parole si leggeranno nei due sensi.
Definizioni: 1) Più sono stretti, più fanno male...; 2) Lo può causare la paura; 3) In mitologia l'eroe di origine divina; 4) Calmante, lenitivo; 5) Un laccio della scarpa.

PROBLEMA

Una massaia va a fare quattro commissioni e torna a casa con 7.200 lire. In ogni commissione spende un terzo di quanto ha nella borsetta. Con quanto è uscita da casa?

Soluzione: E' uscita da casa con 36.450 lire.

TERNE PROVERBIALI

Da ogni parola togliere tre lettere consecutive che formeranno un proverbio.
VILLAGGIO TOCCASANA FIASCHETTERIA CAVALLERIA CALATAFIMI PIEMONTESE STRATAGEMMA

Soluzione: La gocciа scava la pietra.

ALL'IPPODROMO

Aldo, Bruno, Carlo, Dino, Enzo e Franco sono tifosi delle corse dei cavalli ma, mentre Aldo frequenta l'ippodromo tutte le domeniche, Bruno vi si reca ogni due, Carlo ogni tre, Dino ogni quattro, Enzo ogni cinque e Franco ogni sei. Ogni quante domeniche i sei amici si ritrovano tutti insieme all'ippodromo?

Soluzione: I sei amici si ritrovano tutti insieme ogni 60 domeniche.

CASELLARIO

Nella seconda e nella quarta colonna si leggerà il titolo di un romanzo di Alessandro Dumas padre.

1 . . . . . .
2 . . . . . .
3 . . . . . .
4 . . . . . .
5 . . . . . .
6 . . . . . .
7 . . . . . .
8 . . . . . .

Definizioni:
1. Cocchi romani trainati da due cavalli
2. Il padre di Agamennone e Menelao
3. Il nome della Garbo
4. Cima
5. Vasto
6. Amò Giulietta
7. Tentare con coraggio
8. Filo di lino o canapa.

Soluzione: 1. Bighe; 2. Atreo; 3. Creta; 4. Vetta; 5. Ampio; 6. Romeo; 7. Osare; 8. Acca. Il titolo del romanzo: I tre moschettieri.

LA MASSIMA CIFRATA

A numero uguale corrisponde lettera uguale. Si otterrà una massima di Henry Hutchinson.

1 2 3 3 4 1 5 — 6 5 1 5 3 6 3 — 7 2 G 9 10 5 — 4 1 — 4 5 7 5 — 11 2 9 9 12 — 11 5 1 1 12 — 6 13 2 — 13 12 — 6 2 3 3 12 T 5 — 11 10 — 12 7 12 R 9 5.

Soluzione: Nessuno conosce meglio un uomo della donna che ha cessato di amarlo.

GLI ANAGRAMMI

Anagrammate le seguenti parole in altre di senso compiuto. Le iniziali formeranno il titolo di un celebre dipinto del Mantegna.
1. MANICO; 2. TESORO; 3. ORGANI; 4. RISATA; 5. ATTORE; 6. ESTERO; 7. SOMARO; 8. SOPITE; 9. STORIE; 10. ATROCE; 11. COSENO.

Soluzione: Camino; 2. Roseto; 3. Ignaro; 4. Satira; 5. Teatro; 6. Orsetè; 7. Marosо; 8. Ospite; 9. Resto; 10. Torace; 11. Oscено. Il dipinto del Mantegna è: Cristo morto.

COMPLETAMENTO

Completare le parole date con una lettera per ogni puntino. Le lettere aggiunte daranno una nota frase storica di Enrico IV di Navarra.
1. SCOM...TIMENTO; 2. IRR...DIMENTO; 3. CIRCON...LAZIONE; 4. TA..R.ACOLO; 5. .R.DIZIO.E; 6. SAL...LECCO; 7. A...SSINO.

Soluzione: Parigi val bene una messa

BIGLIETTO DI VISITA

GINO VISCA
NAPOLI

Anagrammando il biglietto di visita si otterranno le generalità di un famoso poeta italiano.

ADDIZIONE

A lettera uguale corrisponde numero uguale.

QUIZ GIALLO — SONO UN'ASSASSINA

Sono l'infermiera del banchiere Richard G. Stevenson. So che nel suo testamento ci sono 10.000 dollari per me. In questi ultimi tempi è molto cambiato: mi tratta malissimo. Poiché oggi alle 17 verrà il notaio, ho paura che mi combini lo scherzetto di cambiare il testamento. Pertanto ho deciso: deve morire. Prima che il notaio venga introdotto nello studio di mister Stevenson, il maggiordomo Peter porterà, come al solito, una bottiglia di Porto che sistemerà sulla scrivania. Alle 16,30 devo fare un'inizione al mio assistito; occorre avvelenare il vino senza che il mio "benefattore" se ne accorga. Alle 17,15 Peter stappa la bottiglia. Il notaio — astemio — e logicamente Peter, non beve. Beve però mister Stevenson e il gioco è fatto: muore avvelenato. Di chi sospetterà il capitano Delly: del notaio o di Peter? Devo far presente che anche essi sono beneficiari dell'eredità del povero banchiere...
Come ha fatto ad avvelenare il vino? Ricordatevi che la bottiglia era ben tappata.

Soluzione: Ha fatto un'iniezione di veleno al "Porto" attraverso il tappo.

```
  A B C D E +
  C D D A F =
-------------
  E F G E G B
```

Soluzione: 65831+83564=149.195.

COMPLETAMENTO

Le lettere aggiunte dànno il titolo di una commedia e il nome del suo autore.

1) .NCO..EVOL.
2) C.R...AZION.
3) CAR....IN.
4) I.T....RDIRSI
5) ..C..NOLO
6) .M..G.IT.
7) CORI..ON.
8) .ARDERE.L.

Soluzione: 1. Incolpevoli; 2. Carcerazione; 3. Cardellino; 4. Intestardirsi; 5. Lucignolo; 6. Impigrirsi; 7. Corindone; 8. Lardarello.
Il titolo della commedia è "Il piacere dell'onestà" e il suo autore Luigi Pirandello.

L'INTERRUZIONE DELLA PONTE NELLE ALPI - CALALZO

Come già abbiamo avuto modo di scrivere, la pubblicazione sul numero di aprile di "Voci", dell'articolo "Ponte nelle Alpi-Calalzo: un disastro evitato", suscitò molte e vivaci reazioni. In redazione giunsero infatti numerose lettere di colleghi della zona che contestavano la decisione aziendale di sospendere, temporaneamente, per motivi di sicurezza, l'esercizio della linea.

Poiché il tema ci sembrava molto interessante prendemmo l'impegno di organizzare una tavola rotonda presso la Direzione Compartimentale di Venezia, in cui potessero essere liberamente discussi i termini della questione, ed essere poste a confronto le diverse tesi. Quest'incontro ora c'è stato e i risultati ottenuti, come i lettori potranno rilevare, sono stati positivi sia per lo spirito costruttivo che ha animato l'intero dibattito, sia perché è emerso chiaramente come i problemi della linea Ponte nelle Alpi-Calalzo sono solo apparentemente locali, ma in realtà rappresentano esemplarmente una situazione molto più generale.

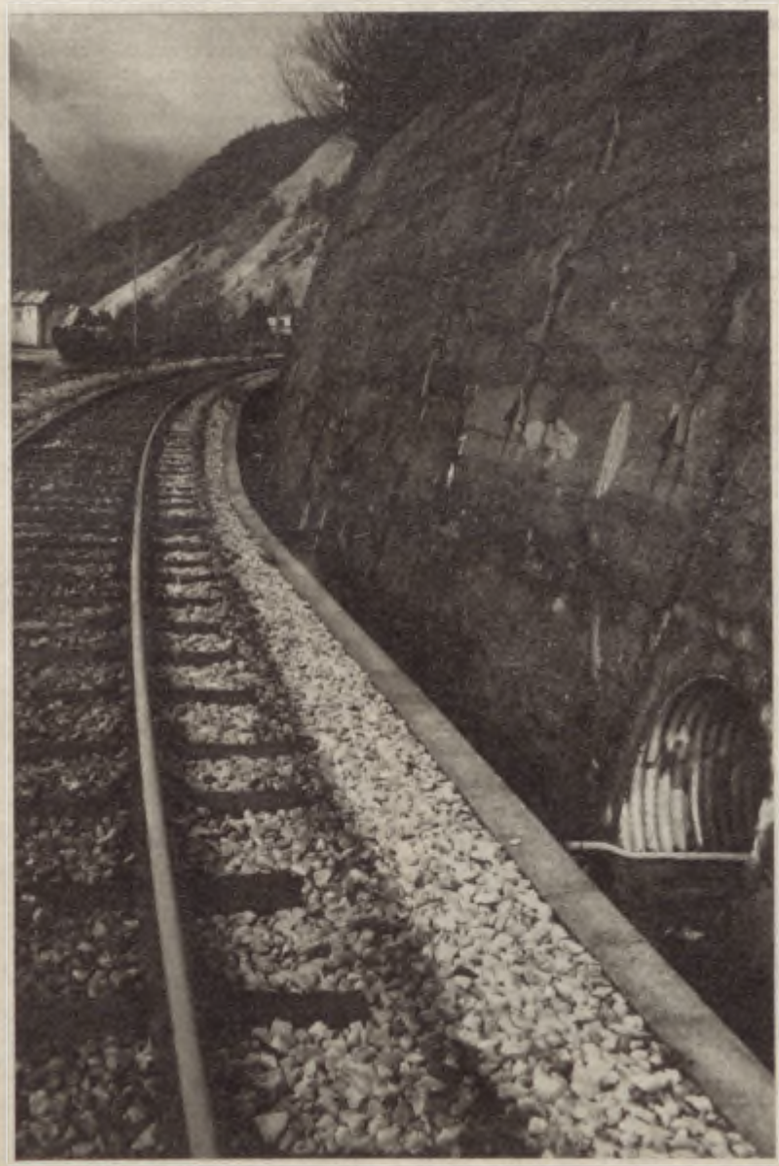
ALLA « Tavola rotonda » organizzata da « Voci della rotaia » sulla temporanea chiusura all'esercizio della linea Ponte nelle Alpi-Calalzo, hanno partecipato: per le Organizzazioni Sindacali, Marco Tremonti, Segretario Provinciale dello SFI-CGIL di Belluno; Antonio Stival, Rappresentante del personale per SAUFI-CISL nel Comitato d'Esercizio; Giuliano Favaro, della Segreteria Compartimentale del SIUF-UIL; per la Direzione Compartimentale FS di Venezia, l'ing. Lorenzo Bassani, Capo Ufficio Lavori, e l'ing. Riccardo Loreti, Capo Ufficio Materiale e Trazione.

Per « Voci » hanno coordinato la discussione Laura Facchinelli e Piero Spila. Ecco il testo degli interventi.

V.d.R.: Iniziamo con una domanda ai rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali: che valutazione date alla decisione che ha portato alla chiusura temporanea della linea Ponte nelle Alpi-Calalzo?

TREMONTI (SFI-CGIL): Come rappresentante sindacale della Provincia di Belluno, il mio parere è che si sia stati precipitosi e anche troppo drastici nel decidere la chiusura. Ma la cosa più grave è che si sia giunti a questa decisione senza una preventiva consultazione con le rappresentanze politiche e sindacali della zona, con le popolazioni, con gli operatori economici e così via. La valutazione che abbiamo dato è stata quindi negativa perché ci siamo trovati di fronte a una specie di « colpo di mano »; e questo spiega anche il tipo di reazione che c'è stata a livello locale e che ha avuto fasi abbastanza drammatiche.

FAVARO (SIUF-UIL): Bisogna dire che la linea Ponte nelle Alpi-Calalzo è nata male sin dalla progettazione, perché se all'epoca fosse stato fatto un serio studio geologico si sarebbe scelto sicuramente un tracciato diverso. A tali carenze, in tutti questi anni, si è cercato di ovviare con interventi parziali sulla linea. Naturalmente a forza di rappezzi siamo giunti al punto in cui si è dovuto intervenire drasticamente. A mio avviso, la dirigenza non poteva comportarsi diversamente da come ha fatto, perché al di là delle polemiche che ci sono state, sulla linea c'era il rischio obiettivo di incidenti con conseguenze che potevano essere drammatiche. Di fronte a tale evenienza non abbiamo avuto da recriminare sulle decisioni prese. D'altra parte, bisogna anche dire che la chiusura della linea è stata condivisa in sede di Comitato d'Esercizio e, mi preme sottolinearlo, a livello dei rappresentanti compartimentali delle Organizzazioni Sindacali dei ferrovieri. Francamente, quindi, non mi pare che si possa parlare di colpo di mano. Si era di fronte a una situazione di obiettivo pericolo, situazione confermata successivamente, dopo la chiusura, da frane e cadute massi.



Un muro di spinta lesionato sulla linea Ponte nelle Alpi-Calalzo

Certo ci sono state delle reazioni, anche comprensibili, da parte delle popolazioni e delle rappresentanze locali, in cui in qualche misura ha giocato anche la coincidenza con il periodo elettorale.

Il nostro rammarico piuttosto riguarda il passato, quando nel periodo delle olimpiadi invernali si pensò di prolungare la linea da Calalzo fino a Cortina-Dobbiaco, sulla linea della Pusteria. Purtroppo fu un'occasione mancata, perché il progetto cadde in un periodo di polemiche sui « rami secchi », quando il treno sembrava che non dovesse servire più a nulla.

STIVAL (SAUFI-CISL): E' chiaro che quando avvenimenti come questo, cioè di chiusura al traffico di una linea quale la Ponte nelle Alpi-Calalzo, si inseriscono in realtà socio-territoriali che soffrono di condizioni di sottosviluppo, di emarginazione e isolamento, finiscono con assumere effetti ancora più dirompenti. Questo serve anche a capire il tipo di reazione che c'è stato a livello locale.

I rappresentanti sindacali dei ferrovieri del Bellunese, oltre a trovarsi totalmente coinvolti in tale tipo di reazione, dovevano per forza di cose tenere conto delle possibili conseguenze che potevano derivare al personale impegnato negli impianti della zona a seguito della chiusura della linea. Come rappresentanti sindacali a livello compartimentale tuttavia ed anche, per quanto mi riguarda, come rappresentante del personale al Comitato d'Esercizio, abbiamo avuto modo di valutare con maggiore serenità e freddezza le condizioni oggettive che hanno portato al provvedimento di chiusura della linea e, pur rendendoci conto degli effetti negativi che ci sarebbero stati sui ferrovieri e sulle popolazioni, abbiamo convenuto che tale decisione andava comunque presa. Contemporaneamente, però, abbiamo cercato di ottenere le più ampie garanzie affinché, in via prioritaria, fossero realizzati tutti gli interventi necessari per consentire la ripresa della circolazione sulla linea in condizioni di sicurezza, e che tali interventi — attraverso anche l'impegno di tutti gli Enti interessati: Regione Veneto, Provincia di Belluno, Camera di Commercio di Belluno, Comuni interessati, FS ecc. — fossero accelerati il più possibile.

V.d.R.: Dai rappresentanti dell'Azienda in sede compartimentale sentiamo, adesso, come si è arrivati alla decisione di chiudere la linea.

Ing. BASSANI: Questa decisione è l'ultima fase di un processo che ha origini lontanissime. E' noto, infatti, che la linea fu costruita dalle Autorità militari negli anni immediatamente precedenti la prima guerra

Un momento della Tavola rotonda organizzata da "Voci della rotaia" nella sede della Direzione Compartimentale di Venezia

mondiale, quando si decise di prolungare la ferrovia da Belluno fino a Villa Santina, secondo un tracciato che all'epoca seguiva più o meno il confine con l'Austria. Le zone da attraversare, da un punto di vista geologico, erano difficilissime. D'altra parte lo scopo di tale tronco ferroviario era soprattutto militare e non di servizio pubblico; di conseguenza i parametri relativi alla velocità e alla sicurezza avevano un interesse relativo, tanto è vero che venne scelta la sponda destra del Piave per defilarsi dal tiro delle artiglierie nemiche, che avrebbero sparato dal nord (Col di Lana, Falzarego ecc.), scartando così la sponda sinistra che, dal punto di vista della costruzione della linea, avrebbe certamente creato meno problemi. Per le stesse ragioni si evitò il più possibile di realizzare viadotti, scegliendo di seguire le curve di livello delle montagne, con curve di raggio di 150 metri e, quindi, con velocità ridottissima. Questo per il primo tratto di linea, che si fermava sul torrente Molina appena fuori della stazione di Calalzo. La linea avrebbe poi dovuto proseguire con ulteriori lotti fino a Villa Santina, terminale della già esistente Villa Santina-Stazione per la Carnia sulla Udine-Pontebba. Ma la situazione internazionale verificatasi nel 1914 non permise di proseguire con i lavori.

Come risulta dai documenti in possesso della nostra Azienda, i dirigenti FS dell'epoca non volevano assolutamente accettare l'esercizio pubblico della linea, proprio in ragione delle sue manifeste deficienze tecniche. Ogni remora venne però superata con l'entrata in guerra del nostro paese; ma quelle deficienze, naturalmente, non tardarono a produrre i loro effetti. Anno per anno, inverno dopo inverno, fu un susseguirsi di interruzioni della linea a causa di movimenti franosi, caduta massi e così via. Furono eseguiti interventi continui per cercare di migliorare le condizioni dei punti più esposti: vennero fatte gallerie artificiali, prolungate le gallerie esistenti, creati muri paramassi e sacche di contenimento. Mai però si è potuto fare un intervento davvero radicale, cioè la modifica del tracciato, portando la linea in galleria per lunghissimi tratti.

Fortunatamente, in tutti questi anni, malgrado i numerosissimi incidenti verificatisi sulla linea, non c'è mai stato il disastro: si pensi che su 36 km di linea, più della metà sono sotto il continuo controllo dei guardiamassi. Negli ultimi tempi, tuttavia, la frequenza della caduta dei massi è aumentata in maniera impressionante. Non era più possibile andare avanti in tali condizioni, continuando a garantire quel grado minimo di sicurezza che un servizio pubblico richiede. Di qui la decisione di chiudere la linea all'esercizio e di procedere alla esecuzione di imponenti opere di protezione. I lavori vengono realizzati dalla Regione Veneto, con il contributo finanziario delle FS, e non sono solo a salvaguardia della ferrovia, ma di tutto il territorio, quindi anche della strada e dei centri urbani della zona che, non dimentichiamolo, sono soggetti agli stessi pericoli, alle stesse insidie.

Ing. LORETI: Come Capo dell'Ufficio Trazione posso confermare che l'esercizio sulla linea Ponte nelle Alpi-Calalzo è sempre stato soggetto a notevoli rischi, sia per i viaggiatori che, ovviamente, per i ferrovieri. Una situazione di pericolo effettiva, confermata nel corso degli anni dai numerosi incidenti verificatisi, i quali come è stato già detto, non hanno mai avuto conseguenze tragiche per le persone soltanto a seguito di fortunate coincidenze e grazie all'assidua opera di sorveglianza ed alle basse velocità conseguibili sulla linea. Quindi davvero non mi pare che, in tali condizioni, possa esserne criticata la chiusura all'esercizio. D'altra parte, a mio avviso, il problema non poteva essere risolto, come da qualche parte si è ipotizzato, con la « marcia a vista » dei convogli. Un tipo di provvedimento, questo, difficilmente accettabile dal personale di macchina, e che avrebbe comunque comportato rischi e oneri insostenibili. Rischi, per il pericolo — pur sempre incombente, anche con intensificata sorveglianza della linea — di cadute massi all'atto del transito dei treni. Oneri, a causa dell'inevitabile aumento della percorrenza valutabile in circa due ore e mezza fra Ponte nelle Alpi e Calalzo. Una cosa davvero improponibile.

V.d.R.: Guardando al futuro, quali sono le prospettive per la linea Ponte nelle Alpi-Calalzo. Una linea a cui, come anche hanno dimostrato le aspre polemiche di questi tempi, l'opinione pubblica sembra tenere molto.

TREMONTI (SFI-CGIL): Io sono d'accordo con quanto detto dall'Ing. Bassani a proposito delle gravi difficoltà geologiche del territorio su cui passa la linea, e che si è intervenuto per anni con palliativi...

Ing. BASSANI: Palliativi che però hanno comportato spese ingenti. Si pensi che per decenni la manutenzione del corpo stradale di quel tronco di linea ha assorbito più di metà delle assegnazioni complessive.

TREMONTI (SFI-CGIL): ...condivido anche il fatto che gli interventi sul territorio che si stanno facendo attualmente, a cura della Regione, vanno a beneficio anche della strada e dei centri abitati della zona. Anzi, aggiungerei che vanno più a beneficio della strada e dei centri abitati, che non della ferrovia.

Ma devo ripetere che, nella fattispecie, il nostro rammarico deriva dal fatto che si sia arrivati a una decisione così drastica, come quella di chiudere una linea al traffico, in meno di due giorni. Noi ci siamo incontrati con la Direzione Compartimentale di Venezia una prima volta il 13 febbraio scorso, alla Camera di Commercio di Belluno; in questa sede si è parlato di molte cose ma nessuno ha fatto cenno alla chiusura della linea. Ci siamo poi incontrati una seconda volta, qui a Venezia, e in tale occasione emerse che forse, per ragioni di sicurezza, si sarebbe potuti arrivare a chiudere la linea. Però non c'è stato detto nulla sulle date e sui tempi. Invece appena due giorni dopo, abbiamo saputo della chiusura, dalla stampa. E' da qui che nasce la nostra valutazione negativa. Certo, i Sindaci della zona, le Organizzazioni Sindacali, non avrebbero potuto dire nulla dal punto di vista tecnico su quella decisione, però avrebbero potuto collaborare nel predisporre i provvedimenti atti a scongiurare certi disagi che ci sono stati per gli utenti e per i ferrovieri. Debbo poi una risposta al collega Favaro, che parla di strumentalizzazioni in concomitanza del periodo elettorale. Voglio ricordare che il 25 febbraio le elezioni non stavano nella testa di nessuno. Certo, durante la campagna elettorale c'è stato il tentativo di strumentalizzare la situazione, ma io che ho seguito le cose da vicino posso assicurare che ciò ha riguardato gente che non ha niente a che vedere con noi.

Per quanto riguarda le prospettive della linea, ho ascoltato dal Capo dell'Ufficio Lavori che esistono progetti, che ci sono delle idee. Ne prendo atto. Spero che tali progetti, come altri che esistono da anni e che andrebbero studiati in modo approfondito, possano costituire la concreta premessa per un effettivo rilancio di questa linea.

FAVARO (SIUF-UIL): Innanzitutto vorrei sgomberare il terreno dal sospetto che noi si stia qui a fare gli « avvocati d'ufficio » dell'Azienda. Il fatto è che di fronte a decisioni sofferte, e anche impopolari, come quella della chiusura di una linea, al Sindacato incombe la responsabilità di valutare obiettivamente i fatti e poi, se è il caso, sollecitare e spingere l'Azienda a certi comportamenti. Noi, in questo caso, abbiamo sentito i rappresentanti dell'Azienda e ci siamo fatti dare le necessarie garanzie e assicurazioni.

Per quanto attiene alle strumentalizzazioni elettorali, chiarisco che mi riferivo al fatto che, in quel periodo, era sorto in qualcuno il sospetto che l'eventuale soppressione della linea del Cadore favorisse necessariamente la famosa autostrada Venezia-Monaco. Ebbene, se qualcuno aveva certe idee, sicuramente non erano i rappresentanti sindacali. Noi, infatti, ci siamo sempre battuti per il potenziamento e l'ammodernamento della Ponte nelle Alpi-Calalzo, sia per quanto riguarda l'armamento che il materiale rotabile.

STIVAL (SAUFI-CISL): Io vorrei analizzare meglio quali potrebbero essere le conseguenze delle decisioni prese. E' evidente che di fronte alle reazioni popolari, alle polemiche accese che ci sono state nei giorni immediatamente seguenti la chiusura della linea, era obiettivamente difficile pensare ad un intervento ottimale. Quindi si è preferito imboccare la strada più rapida: l'intervento immediato sulla linea per riprendere al più presto la circolazione. In quel momento, però, c'era forse lo spazio per una soluzione diversa. Cioè sorge francamente il dubbio se sia stato giusto utilizzare un finanziamento così forte a quasi esclusivo carico del Bilancio FS per il tipo di intervento che attualmente si sta realizzando, che garantisce solo e semplicemente la ripresa dell'esercizio sulla linea, in condizioni di sicurezza. A tale proposito, devo manifestare una seria preoccupazione. Si stanno oggi spendendo circa 10 miliardi di lire per questi lavori; contemporaneamente c'è un Piano integrativo, che ci auguriamo venga varato al più presto, nel quale è inserita una proposta di finanziamento molto consistente per la correzione del tracciato della linea. Però, la stessa, nel momento in cui sarà varato il Piano integrativo sarà già in sufficienti condizioni di sicurezza. C'è quindi il rischio reale che sul piano delle priorità a livello nazionale, e tenendo conto delle difficoltà che incontrerà l'Azienda nello spendere cifre così grosse in poco tempo, le opere in programma per la Ponte nelle Alpi-Colalzo siano posposte in favore di

altre linee su cui permane maggiore l'indice di pericolosità. Cioè ci troveremmo a dover rinviare nel tempo una soluzione sulla quale noi, come Organizzazioni Sindacali, spingevamo da tempo. Questa preoccupazione non nasce da ragioni campanilistiche ma dal fatto che il Bellunese ha veramente bisogno non solo di una linea sicura, ma soprattutto di un servizio diverso e molto più efficiente.
Ora, in alternativa ad un simile rischio, quale poteva essere la strada da intraprendere? A mio avviso, quella della Legge speciale: considerare gli incidenti sulla linea, le frane, le cadute massi ripetute, alla stregua di calamità naturali come terremoti, inondazioni ecc. A quel punto, avevamo una mobilitazione notevole di Enti pubblici, di stampa, di pubblica opinione, di operatori economici; quindi questa poteva essere la strada buona, anche se, inevitabilmente, avrebbe comportato un periodo più lungo di chiusura all'esercizio della linea stessa.
Le prospettive per il futuro? Innanzitutto quelle previste dal Piano integrativo, che ho già ricordato e che non devono assolutamente slittare nel tempo. Su questo, come Organizzazioni Sindacali, intendiamo impegnarci a fondo, a fianco delle rappresentanze del Bellunese.

V.d.R.: Che previsioni si fanno circa i tempi di riapertura della linea?

Ing. BASSANI: E' difficile, adesso, stabilirli con assoluta precisione. I tempi concordati, in fase di appalto, erano di circa un anno. Quindi si dovrebbe andare alla prossima estate, e tutto finora lascia prevedere che questi tempi saranno rispettati.

V.d.R.: Cerchiamo di allargare il discorso a situazioni più generali. Sulla base delle esperienze vissute nella circostanza della chiusura della Ponte nelle Alpi-Calalzo, quale dovrebbe essere, secondo voi, il comportamento da tenere in casi analoghi? Obiettivamente è possibile comportarsi in modo diverso?

FAVARO (SIUF-UIL): Guardi, la responsabilità penale non è trasmissibile. In circostanze analoghe io credo che il funzionario su cui incombe la decisione di provvedimenti tesi a salvaguardare la sicurezza dell'esercizio e la vita umana non abbia molto da scegliere, quando agisce in stato di necessità. Certo, successivamente, con il senno del poi, si può valutare se ha ecceduto o meno, si può entrare nel merito delle scelte fatte e così via. Ma io sono convinto che nel caso della Ponte nelle Alpi-Calalzo si sia agito nel modo più giusto. E aggiungo, se gli organi di stampa che si sono tanto interessati del caso avessero sentito anche il parere del personale di macchina e viaggiante che opera da anni sulla linea, certi articoli non sarebbero apparsi e molte polemiche non ci sarebbero state.

Ing. BASSANI: Anche da un punto di vista tecnico, la salvaguardia della sicurezza deve avere la priorità su tutto.

V.d.R.: Ma quello che si obietta, se abbiamo capito bene, è per quale motivo sulle decisioni ritenute necessarie non si è coinvolta in qualche modo l'opinione pubblica, non si è chiesta la collaborazione degli Enti e delle rappresentanze locali.

Ing. BASSANI: Ho già detto che le carenze tecniche della linea risalgono addirittura all'origine. E' da allora che si susseguono le denunce dei pericoli per l'esercizio, che si fanno interventi di difesa sulla linea. Sono fatti noti, da sempre, per le popolazioni e gli Enti della zona.

STIVAL (SAUFI-CISL): Secondo me quando si crea l'esigenza di assumere decisioni come queste si pongono essenzialmente due questioni: quella della decisione vera e propria e quella dell'informazione. La decisione spetta agli organi istituzionalmente preposti a prenderla e che non possono pensare di scaricare su altri, o dividere con altri, la responsabilità che ne deriva. C'è poi il problema di dare l'informazione verso l'esterno delle decisioni che si sono prese. E' una questione altrettanto importante della prima, e sulla quale, nel nostro caso, si sono appuntate le critiche delle rappresentanze sindacali del Bellunese. Resta da verificare se nel caso in oggetto l'informazione aveva effettivamente la possibilità di esserci e di essere tempestiva ed articolata, oppure se i fattori contingenti di pericolosità hanno giocato in modo tale da impedire tutto questo.
Certo, come Organizzazioni Sindacali, noi auspichiamo che l'informazione verso l'esterno sia sempre la più ampia e tempestiva possibile. Ma, ripeto, il pericolo è pur sempre che si faccia confusione tra i due momenti: quello della decisione e quello dell'informazione. E ciò sarebbe ancor più grave se a tale confusione o incertezza fosse indotto proprio l'organo o il Funzionario che deve assumere la decisione stessa. E' chiaro quindi che il problema dell'informazione, pur se importante, non potrà mai diventare l'elemento decisivo e condizionante delle scelte da operare.

TREMONTI (SFI-CGIL): Sono d'accordo sulle cose dette da Stival sulla distinzione tra il momento della decisione e dell'informazione, ma devo ribadire che nel caso che ci riguarda noi rappresentanti sindacali della zona abbiamo saputo della chiusura della linea solo a cose fatte. Non si tratta solo di un fatto formale. Se il 13 febbraio, nell'incontro di Belluno, fossimo stati avvisati di quello che stava maturando, si sarebbe potuto programmare meglio l'interruzione dell'esercizio, e si sarebbero potuti evitare, o limitare al massimo, i pesanti disagi per la popolazione.

Ing. BASSANI: Io devo ripetere che la decisione non è maturata all'improvviso e che le avvisaglie c'erano da tempo. Nell'ultimo periodo, tra la fine del 1978 e l'inizio del 1979, la frequenza della caduta massi sulla linea era aumentata in modo molto rilevante.

Ing. LORETI: Di fronte ai gravi rischi incombenti sulla linea e alle conseguenti responsabilità, quello che semmai dovrebbe sorprendere è che la decisione di chiusura non sia stata presa ancora prima. Per quanto riguarda il discorso dell'informazione, che pure considero di assoluta importanza, penso che nella fattispecie si sia agito a ragion veduta; e questo anche riflettendo su quanto è successo in seguito. Se avessimo avvertito preventivamente tutti gli organismi in qualche modo interessati, la stampa, i Sindacati eccetera, tutto si sarebbe volto in diluvio di incontri, assemblee e polemiche senza fine; e ciò in contrasto con l'assoluta urgenza di porre ormai fine ad una condizione di pericolo sempre più pressante.

Il nostro concorso sul tema:

«LA STAZIONE»

Ragazzi, affrettatevi a spedirci i vostri lavori: la data di scadenza per il loro invio, è ormai molto vicina — già molti sono i vostri amici che ci hanno spedito disegni, acquarelli, ecc. In ogni caso vi ricordiamo che:
"Voci della Rotaia" in occasione della Mostra internazionale "Le temps des gares" (Il mondo delle stazioni) - Milano 13 ottobre 1979-31 gennaio 1980 - indice un concorso di pittura tra i ragazzi figli di ferrovieri in servizio o in pensione, che frequentino la scuola dell'obbligo. Tema dei lavori sarà "La stazione". Una stazione che potrà ispirarsi alle stazioni reali che tutti conosciamo, o a quelle fantastiche che si trovano solo nel mondo della fantasia. Il concorso sarà articolato in due sezioni: una per i ragazzi delle scuole elementari, l'altra per i ragazzi delle scuole medie inferiori.
Ecco le condizioni di partecipazione:

- **è 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 in proporzione, a quelle della copertina di "Voci", in previsione di una loro eventuale pubblicazione;**
- **i lavori possono essere inviati anche tramite posta di servizio. E' ad ogni modo importante che giungano in redazione ("Voci della Rotaia" - Piazza della Croce Rossa 1, Roma) in buone condizioni e senza piegature;**
- **la data di scadenza per l'invio delle opere è il 31 dicembre 1979 (è stata prorogata di 15 gg.);**
- **i lavori saranno giudicati da una qualificata giuria appositamente nominata;**
- **per ciascuna delle due sezioni, elementari e medie, sono previsti i seguenti premi:**
  1) **L. 70.000 + medaglia d'oro di "Voci" e della B.N.C.**
  2) **L. 50.000 + medaglia d'argento di "Voci" e della B.N.C.**
  3) **L. 30.000**
  4) **Medaglia d'argento di "Voci" e della B.N.C.**
  5) **Medaglia "Le temps des gares";**
- **la premiazione ufficiale avverrà nell'ambito della Mostra "Le temps des gares";**
- **una selezione delle opere migliori sarà esposta in un apposito settore della Mostra.**

Al termine di una lunga serie di prove e controlli, è prossima l'entrata in esercizio della "E 633", il più recente locomotore elettrico FS. "Voci della Rotaia", nel prossimo numero, dedicherà ampio spazio all'avvenimento e pubblicherà inoltre i risultati del concorso "Diamo un nome alla E 633".

L'ANALFABETA DI DOMANI

di MARCELLO BUZZOLI

CASSANDRI e Pazzarielli s'alternano in un duetto serrato. I primi piangono sull'apocalisse prossima ventura. I secondi avvertono che l'apocalisse non è poi dietro l'angolo. Terrorismo, disavanzo energetico, disorganizzazione del terziario, giungla retributiva, sperequazione fiscale, e gli altri grandi malanni del nostro Paese, diventano campo di manovra dei pessimisti e degli ottimisti, dei Cassandri e dei Pazzarielli.

E anche il crack della scuola, la difficile condizione dei giovani non sfuggono alle contrapposte diagnosi, ai fuochi d'artificio in positivo e in negativo che contrappuntano le dissertazioni dei sociologi, le tavole rotonde degli esperti, le interviste dei padroni del vapore.

Università: c'è chi dice che i nostri atenei non sono ancora cittadelle dello spirito, ma hanno cessato di essere quella gigantesca Piazza Navona di spostati e di emarginati che dispiacque a Lucio Lombardo Radice.

In questi giorni il professor Marcello Lucchetti ha chiesto che venga soppressa la sua cattedra presso la Facoltà di Magistero dell' Università di Roma. In una lettera al ministro Valitutti, resa pubblica dai giornali, il docente ha denunciato le condizioni in cui è costretto a svolgere la propria opera: niente apparecchiature, niente finanziamenti, niente personale. In nove anni, ha avuto soltanto una scrivania. Davanti a questa, ha visto sfilare migliaia di studenti sconosciuti che volevano sbarazzarsi dell'esame, frettolosamente e a buon mercato. Il professor Lucchetti insegna Didattica, una disciplina che dovrebbe garantire lo sviluppo della ricerca applicata e sperimentale nel campo dell'insegnamento. La Didattica, ha detto Lucchetti, si è risolta in radicalizzazione politica, innovazioni improvvisate e generalizzate, riformacce gabellate per sperimentazioni, frodi consumate quotidianamente nella scuola di ogni ordine e grado.

Bruno Zevi, titolare della cattedra di storia dell'architettura nell'Università di Roma, ha dato forfait nell'agosto scorso. Gli italiani sotto l'ombrellone, appresero la notizia dalle radioline, tra una canzonetta di Celentano e una di Alan Sorrenti. Nessuno perse il sonno e l'appetito. I giornali pubblicarono qualche intervista di cattedratici che si parlavano addosso. C' era fretta di chiudere l'incidente. Comunque lo si voglia giudicare, il gesto di Zevi non è isolato. Per non tradire la propria coscienza, decine di professori hanno lasciato l'insegnamento prima dei limiti d'età. Basterebbe ricordare i nomi di Ranuccio Bianchi Bandinelli, Adriano Buzzati Traverso, Rosario Romeo, Roberto Marino, Luigi Luca Cavalli Sforza, Leonardo Benevolo. Quest'ultimo, urbanista e storico di prestigio, ha lasciato in tronco la cattedra, rinunciando anche alla pensione. Alcune sue dichiarazioni vanno ricordate. Ho fatto svolgere un compito in classe con le regole tradizionali usate nelle scuole medie e nei concorsi pubblici: consegna di un foglio timbrato, dettatura di un tema, svolgimento entro un tempo stabilito in un'aula sorvegliata. Questi compiti dimostrano che la « gran maggioranza non solo non ha nessuna idea della materia insegnata, ma è regredita ad un livello semianalfabetico ». Sono i frutti del facilismo vantato come un progresso. Aboliamo gli esami. Aboliamo la tesi di laurea. Gli esami, compreso quello di maturità, sono diventati ormai l'amara parodia che abbiamo visto in "Ecce Bombo", il film di Nanni Moretti che narra la diaspora dei reduci dal "Sessantotto".

Fra Nord e Sud

interscambio di tesi

E la tesi? In questi giorni, un quotidiano ha pubblicato le disinvolte dichiarazioni di tale Maria Rosa D., laureata in lettere che, con altri compari, traffica in tesi di laurea. Lo studente avveduto deve informarsi delle tesi già pronte e poi offrirle con spontaneità all'insegnante, in modo che vengano accettate. Se invece l'argomento è suggerito dal docente, ha detto Maria Rosa, le cose si complicano « occorre andare a vedere se una tesi simile è già stata fatta, rintracciarla, rimodernarla... ». Ma le tesi pronte dove le trovate? ha domandato l'intervistatore. E Maria Rosa senza scomporsi: « Noi mandiamo in fotocopia ai nostri amici del Sud, dalla Sicilia fino a Roma, tesi svolte in passato a Venezia, Milano, Torino e dal Meridione ci arrivano le tesi di laggiù » (cfr. "Stampa Sera" del 12 novembre scorso).

Niente di sensazionale, per carità. Né gioverebbe gridare allo scandalo. Ma l'accenno all'interscambio Nord-Sud aggiunge un fondale nuovo ad una vecchia commedia dissacratrice e truffaldina. Il laureando di Catania che disserta sui "Paralipomeni" del Leopardi (e ne ricostruisce i presupposti ideologici in un intreccio di riscontri con gli scritti di Volney, Depuis, Holbach) replica in realtà il repertorio di un altro cacciatore di laurea che trionfò a Trieste o ad Urbino. La studentessa di Padova che si diffonde in una dotta trattazione sull'incompatibilità dell'eparina con le tetracicline si appropria del testo della neo-farmacista di Camerino la quale, a sua volta, l'ha ereditato da una collega di Genova che l'ha avuto da un'altra di Cagliari. E così via in un'interminabile catena di Sant'Antonio.

La preparazione di una tesi costituisce un addestramento qualificante, un'esperienza fondamentale la cui utilità trascende le finalità immediate del conseguimento della laurea. In qualsiasi attività professionale, si presenta la necessità di affrontare un problema e di esporne gli aspetti in una relazione, raccogliendo i documenti necessari ed utilizzandoli in maniera ordinata e sintetica.

Invece di abolire la tesi, occorre evitare che gli studenti ne deleghino ad altri la stesura. Una guida nei meandri della bibliografia che per molti allievi è una selva selvaggia; un migliore collegamento con le biblioteche che dovrebbero diventare centri di ricerca e di documentazione curando anche servizi di traduzione e di fotocopia; la felice scelta dei temi e soprattutto il dialogo ed il consiglio del docente potrebbero infondere vita nuova e ridare significato al vetusto istituto della tesi di laurea. Ma il dialogo col docente diventa utopistico in condizioni di sovraffollamento. E' noto che sull'Università italiana grava quasi un milione di studenti, compresi i 160 mila concentrati nella facoltà di medicina, i 93 mila addensati a giurisprudenza e i 226 mila fuoricorso. E' perfino inutile riproporre il dilemma tra riduzione dei tassi di scolarità e la crescita indefinita dell'inflazione numerica che danneggia i giovani meritevoli e desiderosi di apprendere.

La laurea come

"status-symbol"

Cassandri e Pazzarielli hanno già detto tutto e il contrario di tutto. Il numero chiuso è provvedimento inattuabile nel nostro Paese, causa la mancanza di una programmazione nazionale che potrebbe giustificarne la limitazione degli iscritti, altrimenti arbitaria e vessatoria. D'altra parte, l'abolizione del valore legale del titolo di studio solleverebbe a rivolta le turbe degli studenti, specie i meno abbienti, che vedono nel certificato di laurea uno "status-symbol", un mezzo di ascesa sociale e il salvacondotto per i concorsi del pubblico impiego.

Nell'opera di dissuasione intesa a contenere le nuove immatricolazioni si punta ora a propagandare le cosiddette Scuole parauniversitarie statali e i Corsi superiori che preparano i neodiplomati a specifiche attività in vari settori. Attualmente le Scuole parauniversitarie sono una sessantina e le organizzano ventuno Università. Ogni Università dispone di una o al massimo due-tre Scuole. Ogni Scuola prepara ad una determinata specializzazione in un arco molto ampio che va dalle tecniche di amministrazione aziendale ed industriale, alla fisioterapia, alle relazioni pubbliche, al turismo, alle comunicazioni sociali, alle tecniche di cardiologia, di foniatria, di audiometria, di logopedia, ecc. Il numero degli allievi è limitato ed in genere l'ammissione è subordinata ad un concorso. E' obbligatorio frequentare le lezioni, che durano due o tre anni. I Corsi superiori (talvolta sono tali soltanto di nome) vengono organizzati da Istituti vari, non statali, che si pre-

figgono finalità formativo-culturali. Ci sono Corsi di scenografia, di restauro, di amministrazione industriale, di assistenza sociale, di giornalismo, interpretariato, ecc.

Offerte di lavoro

cadute nel vuoto

E' dubbio che il rilancio delle strutture didattiche ora ricordate possa sortire effetti decisivi. Conseguito un diploma di scuola media superiore, i giovani che intendono proseguire gli studi vedono nell'Università la Mecca. Restauratore, assistente sociale, interprete, tecnico di foniatria, di logopedia ecc. costituiscono alternative poco allettanti in confronto ad una laurea che (l'abbiamo già detto) è vista come uno "status-symbol". La supposta superiorità delle professioni intellettuali, ritenute nobilitanti, ha finito col provocare un' assurda divisione sociale del lavoro che in teoria privilegia quelle professioni ma, in realtà, ingrossa l'esercito dei "generici" senza arte né parte che esigono un posto, preferibilmente statale. La conciliazione tra studio e lavoro che dovrebbe avvenire nell'ambito dell' Università è una pia aspirazione e, temiamo, rimarrà tale in eterno. Ampliando il discorso ad un fenomeno di carattere generale, non si deve dimenticare che nel nostro Paese ci sono mezzo milione di stranieri i quali si sobbarcano a lavori scomodi e faticosi, rifiutati dagli italiani. In alcune regioni, anche del Meridione, parecchi giovani cui è stato offerto un lavoro, in base alla legge 283, l'hanno rifiutato, ritenendolo inadeguato.

Pochi mesi or sono, il presidente nazionale dei fornai si presentò in tivù, a Portobello, per informare che panetterie e pasticcerie mettevano a disposizione dei giovani circa ventimila posti di lavoro. La paga: 400 mila lire per l'apprendista; 600 mila dopo i primi tre mesi di tirocinio; un milione agli esperti. L'offerta è caduta nel vuoto. C'è forte penuria anche di contadini, di giardinieri, di idraulici, d'imbianchini e in genere di operai. Però la scuola continua a sfornare diplomati e laureati che sognano un posto nella burocrazia. A parere di alcuni l'esistenza di tante offerte di lavoro inevase costituisce un elemento sdrammatizzante a fronte dell'elevato numero dei disoccupati che è salito a 1 milione e 880 mila (rilevazioni Istat, luglio 1979). A nostro modesto avviso è vero il contrario.

Un consistente numero di spostati, di scontenti, di "deracinés" non può che costituire motivo di ulteriore preoccupazione, mentre tra i giovani crescono l'infelicità, il malessere, lo smarrimento e le morti per eroina si moltiplicano.

M. B.

"Cafè-Express" un nuovo film di Nanni Loy con Manfredi

«Si gira» sul treno

AD UN giornalista che gli chiedeva perché, di nuovo, un suo lavoro completamente ambientato in ferrovia, Nanni Loy ha risposto: « Perché il treno è forse un riassunto della vita ». Infatti, l'idea base del nuovo film che il regista sta girando — "Cafè-Express" — è nata da una vicenda reale, una delle tante "storie di vita vissuta" da lui portate sui teleschermi con la trasmissione "Viaggio in Italia in 2ª classe". Si tratta di un film che sarà girato per intero su un treno e in varie stazioni dei Compartimenti di Napoli e Roma. Il treno, vero e proprio protagonista dell'opera di Loy, non sarà di lusso — uno di quelli dai finestrini azzurrati che fanno pensare a incontri e ad avventure da grande letteratura — ma un treno come tanti, carico di una umanità da "seconda classe" — il paese reale, con le sue valigie legate con lo spago e pacchi e pacchetti accatastati pericolosamente sulle reticelle. Il protagonista (Nino Manfredi) è un poveruomo napoletano che, per guadagnarsi da vivere "onestamente", è costretto a vendere abusivamente caffè sull'espresso notturno della linea Vallo della Lucania-Napoli. E' un lavoro che fa da anni, costellato da multe e dal rischio di essere preso dalla Polfer che lo ricerca attivamente.

Ed è proprio la scena del suo arresto che si stava girando quando sono andata a curiosare sul set, a Roma-San Pietro. La stazioncina era letteralmente invasa da comparse, organizzatori, truccatori, attrezzisti, nonché da cinque feroci cani lupo che mostravano rumorosamente la loro impazienza; accanto a Nino Manfredi erano coloro che dovevano partecipare alla scena in preparazione, tra nebbia artificiale e pioggia (che però era reale, un vero acquazzone autunnale).

Non è stata un'impresa facile riuscire a parlare con Manfredi, poiché, credendomi una giornalista di professione, non voleva concedermi neppure una brevissima intervista. Solo i buoni uffici e i chiarimenti della produzione sono riusciti a farlo desistere dalla sua decisione.

« Mi scusi, sa, non si offenda, ma dopo l'ultima intervista che ho rilasciato e che è stata completamente travisata, ho deciso di non concederne più ».

Superata l'iniziale diffidenza la chiacchierata ha cominciato a scorrere piacevolmente. Dopo aver espresso giudizi molto taglienti su certa stampa scandalistica, che non rispetta niente e diffonde solo notizie false o falsate, Manfredi viene a parlare del nuovo film e del personaggio interpretato. Non c'è il rischio che il "colore" faccia aggio sulla critica sociale o lo scherzo sul dramma? "Cafè-Express" — mi ha detto l'attore — non è un film populista e neanche un film folcloristico sulla napoletanità, 'o cielo, ' o mare, 'o sole e tutti sono felici e contenti. E' invece un film che attraverso le gag vuol denunciare i mali sociali che stanno all'origine dell'arte di arrangiarsi di molti, napoletani e non ».

« Dunque una commedia all'italiana impegnata? ».

« Personalmente — ha sottolineato Manfredi — sono contrario all'etichette e alle classificazioni, perché anche un film comico può avere risvolti amari, se non addirittura drammatici; e non credo che un film, per definirsi impegnato, debba per forza essere incomprensibile e fare impazzire critici e spettatori ».

« Ma lei si sente un artista impegnato? », ho insistito con un po' di cattiveria.

« Impegnato significa essere interessato all'epoca in cui si vive, essere coinvolto. Per me impegnato vuol dire lavorare oggi correttamente e onestamente, far ridere la gente, sì; ma sentirmi dire, come è avvenuto tempo fa "Sior Manfredi, ci ho visto il suo film, ho riso tanto, ma tanto... e poi, se vogliamo, era anche intelligente" ».

In effetti oggi l'artista non può tenersi fuori dalla mischia, isolarsi nel suo sogno o nella sua utopia; deve parlare a tutti, delle cose che si conoscono e della realtà che è comune. L'arte non può essere mai monologo. Lo voglia o no, l'artista "è imbarcato nella galera del suo tempo, e come tutti gli altri deve remare a sua volta".

Il discorso avrebbe potuto continuare ancora a lungo, ma la pausa era terminata; il lavoro è ripreso, si sono riaccesi i riflettori, sono ricomparsi i cani, i finti ferrovieri, mentre i treni veri, con tante "storie vere" transitavano veloci sull'altro binario.

MARISA BERNINI

L'iniziativa per gli HANDICAPPATI

Sul tema del "treno della speranza" i lettori continuano a scriverci avanzando proposte e suggerimenti. Ecco le lettere più significative

CONTINUANO ad arrivare in Redazione telefonate e lettere di consenso e — anche — di dissenso alla nostra iniziativa a favore degli handicappati, figli o congiunti di ferrovieri. Ringraziamo tutti (anche i dissenzienti che, non meno degli altri, dimostrano grande interesse al problema) e a tutti vorremmo dare una risposta. Specialmente agli autori delle lettere più significative. Ma poiché, per evidenti ragioni di spazio, non possiamo farlo, ci limiteremo a focalizzare, di talune lettere, alcuni passi di interesse generale.

Amedeo Cacciotti, di Latina, ci scrive: « Son stufo delle belle iniziative umanitarie a favore degli handicappati. Come se noi avessimo solo bisogno di pietà e comprensione e di un altrettanto pietoso assegno al momento opportuno per cercare, ancora oggi, di relegarci a un ruolo più di inerme essere passivo, che di una normale persona ». Aggiunge che, a suo parere, la nostra iniziativa non dovrebbe tendere a supplire « ad un compito che è invece un preciso dovere da parte delle autorità ». Noi dovremmo piuttosto batterci per far « rispettare le leggi che ci sono sul collocamento obbligatorio, sulla riforma sanitaria... affinché all'invalido vengano riconosciuti i diritti che gli appartengono ».

Amedeo ha vent'anni e, pur soffrendo di una minorazione fisica del 45 per cento, vorrebbe lavorare, Che cosa dirgli, oltre quanto abbiamo già detto più volte e puntualizzato specialmente nel numero dello scorso ottobre? Innanzi tutto che non faremo cadere nel vuoto il suo suggerimento riguardante i diritti degli handicappati. Ma dobbiamo pure ricordargli che dall'indagine svolta a suo tempo dal nostro Gruppo di Lavoro risultano, nell'ambito della famiglia ferroviaria, circa 900 handicappati (su un totale di circa 1.100) con un grado di invalidità superiore al 60 per cento e non pochi di loro raggiungono il 100 per cento; il che comporta naturalmente la soluzione di problemi di portata maggiore di quelli, pur gravi, che giustamente preoccupano Amedeo. Il quale ci consenta questa considerazione: che non bisognerebbe guardare solo a ciò che si è ma anche a ciò che sono gli altri.

Suggerimenti che ci paiono ancor più meditati ci sono giunti da Francesco Giudice, di Bologna, che scrive: « Gli handicappati, i diversi, hanno una sola necessità: diventare quanto più possibile simili ai normali nei comportamenti e nell'attività quotidiana. Per raggiungere tale fine occorrono istituti specializzati, personale specializzato, genitori o comunque familiari da istruire in misura da potere efficacemente cooperare con gli esperti... Il treno della speranza, anziché disperdere i contributi in diversi rivoli di modesta efficacia, non li può far convergere in una vera, grande, autentica stazione della speranza? Non sarebbero più soddisfatti e più orgogliosi i ferrovieri, contribuenti volontariamente, di vedere realizzato uno dei più grandi istituti interregionali specializzati, in cui ospitare periodicamente gli handicappati con un loro familiare per effettuare tutte le tecniche e terapie più moderne, istruendo nel contempo il congiunto in modo da continuare poi le stesse a domicilio e favorendo così più ragionevolmente l'inserimento del ragazzo nel proprio ambiente? ». Conclude auspicando un'assemblea di genitori ed esperti per la scelta del migliore impiego del Fondo di Solidarietà.

Ci è anche pervenuto un volantino delle Sezioni Aziendali Ferrovieri P.C.I., Officina G.R. di Firenze P.P., Deposito Locomotive e Officina Motori di Firenze S.M.N. Agli estensori dobbiamo specificare, in primo luogo, che le « non meglio precisate organizzazioni sindacali » sono quelle di categoria: SFI-CGIL, SAUFI-CISL, SIUF-UIL, FISAFS. Quanto, poi, ai vari quesiti e dubbi posti dallo stesso volantino, soprattutto a proposito della gestione del "Fondo di Solidarietà", ci sembra di aver dato sufficienti risposte nel numero di ottobre (p. 14). Ripetiamo, comunque, che all'amministrazione del "Fondo" provvederà la Commissione Esecutiva, nominata dal Direttore Generale, di cui fanno parte sette ferrovieri: cioè quattro funzionari dei Servizi Affari Generali, Personale, Sanitario, Ragioneria e tre genitori di handicappati.

Sempre da Firenze, da parte di Cosimino Dimastrogiovanni, ci è giunto il verbale di un'assemblea di ferrovieri genitori di handicappati di quel Compartimento. Nel documento leggiamo che nella riunione è stata espressa la speranza che « possano realizzarsi al più presto i tre obiettivi riportati su "Voci della Rotaia" n. 8/9, agosto-settembre 1979, ritenendo transitoria la corresponsione del sussidio periodico agli handicappati ». L'assemblea ha quindi deciso "all'unanimità — prosegue il verbale — di esprimere un vivo ringraziamento al Direttore Generale, Dott. Semenza, al Vice Direttore Generale Dott. de Campora e al Dott. Ciambricco perché, dopo lunghe dfficoltà, sono riusciti a portare a termine la parte formale dell'iniziativa ». E' stata inoltre manifestata « la necessità che sia facilitata l'assunzione nell'Azienda ferroviaria del familiare avente a carico l'handicappato non autosufficiente ».

Sottoponiamo tutto questo all'attenzione della Commissione Esecutiva e concludiamo ricordando che è possibile sottoscrivere più deleghe utilizzando anche le schede di "Voci".

SCHEDA PERSONALE DI ADESIONE INIZIATIVA PRO «HANDICAPPATI»

Cognome e nome del dipendente

Qualifica

Impianto di appartenenza

Matricola cod. C.P.C.

POSIZIONE MECCANOGRAFICA			
Ragioneria	Serv.	Impianto	Progressivo

MODULO DI DELEGA

DELEGO

L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato a procedere alla trattenuta a ruolo, per l'importo mensile di lire **150 (centocinquanta)**, salvo successiva revoca e, comunque, non oltre la data del mio collocamento in quiescenza. L'importo predetto dovrà essere utilizzato per il finanziamento delle iniziative che verranno assunte per i figli e congiunti "handicappati" dei ferrovieri in servizio e in quiescenza.

Firma

La presente scheda, completa dei dati richiesti e firmata, deve essere consegnata alla Segreteria dell'Impianto di appartenenza, che provvederà ad inoltrarla al competente Ufficio Ragioneria.

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

IL PROVVEDIMENTO legislativo sostitutivo del decaduto decreto legge n. 163 (le cui norme interessanti i pensionati ho ampiamente illustrato nei numeri dal giugno ad ottobre scorsi) è all'esame del Parlamento. Allorché esso diventerà legge dello Stato si vedrà se le auspicate modificazioni migliorative hanno trovato o meno accoglimento.

Per intanto, ritengo opportuno completare la trattazione delle norme previdenziali stabilite dalla legge finanziaria per il corrente anno (interrotta con il mese di giugno), sia per motivi sistematici ma soprattutto per poi meglio comprendere le disposizioni contenute nella legge finanziaria per l'anno prossimo, anch'essa, al momento, in fase di discussione ed approvazione da parte delle Camere legislative.

L'art. 18, come è noto, ha fissato nella misura del 2,9 per cento l'aumento da applicare sulle pensioni per l'anno 1979. Si tratta, così è precisato nella stessa legge n. 843 del 1978, di un incremento determinato in via convenzionale, in attesa che, con il previsto riordinamento generale del sistema pensionistico, si pervenga alla unificazione dell'indice di riferimento per la rivalutazione delle pensioni pubbliche e private. Il predetto incremento percentuale compete su tutte le pensioni aventi decorrenza anteriore al 1° gennaio 1979, ai sensi del disposto dell'art. 16, 2° comma, ampiamente commentato nel numero di marzo. Si ricorda che il predetto aumento viene applicato direttamente alle D.P. del tesoro sull'importo dei trattamenti in godimento alla data del 31-12-78, con esclusione di ogni assegno accessorio.

L'art. 19 ha deciso che, a decorrere dal 1° gennaio 1979, ai titolari di due o più pensioni a carico dei regimi previdenziali obbligatori ivi indicati, tra i quali va compreso il Fondo pensioni F.S., il trattamento collegato con le variazioni del costo della vita, comunque denominato, compete una sola volta.

Il secondo comma di detto articolo, ai fini del divieto posto con l'articolo medesimo, stabilisce che qualora su uno dei trattamenti di pensione in godimento trovi applicazione la legge 31-7-1975, n. 364, che disciplina l'attribuzione della indennità integrativa speciale in favore dei pensionati pubblici, continua a corrispondersi detta indennità, mentre vanno sospesi sulle altre pensioni gli analoghi trattamenti collegati con le variazioni del costo della vita.

Rammento che nel caso di titolarità di due o più pensioni a carico dello Stato e di altri enti pubblici, continuano ad applicarsi le vigenti disposizioni previste dall'art. 99 del T.U. 29 dicembre 1973, n. 1092. In base all'articolo citato, al titolare di più pensioni l'indennità integrativa speciale spetta ad un solo titolo e, perciò, viene sospesa in tutti i casi in cui il pensionato presti opera retribuita, sotto qualsiasi forma, presso lo Stato, amministrazioni od enti pubblici. Se la pensione è attribuita a più compartecipi, compete una sola indennità di cui si discute, da ripartirsi proporzionalmente alla quota di pensione assegnata a ciascuno di essi. L'indennità stessa è dovuta anche alle vedove o ai vedovi titolari — in quanto già separati per colpa — di assegno alimentare; ma in questo caso essa è attribuita nella percentuale del 20 per cento corrispondente a quella dell'assegno. Infine la detta indennità non spetta allorché il trattamento di quiescenza sia riscosso all'estero.

Risposte in breve

La posizione quiescenziale del dr. **Ugo Rodriguez** di Napoli è la seguente: 1) collocato a riposo l'1-1-1975 con i benefici della legge n. 336 del 1970 mentre rivestiva la qualifica di Ispettore capo R.E. con meno di due anni di anzianità (stipendio di L. 3.204.000 e indennità pensionabile di L. 1.322.150); 2) ai fini del beneficio concesso dall'art. 2 della legge n. 336 cit. ha optato per il 2° comma e, cioè, per la posizione economica relativa alla qualifica o classe di stipendio immediatamente superiore a quella posseduta anziché per il 1° comma e, cioè, per gli aumenti periodici sullo stipendio in godimento, che nel suo caso sarebbero stati in numero di cinque, in relazione al servizio prestato in territorio dichiarato in stato di guerra e ai periodi trascorsi in prigionia; 3) per effetto di detta opzione, esercitata per iscritto, e in conformità ai criteri giurisprudenziali affermati in materia dal Consiglio di Stato e dalla Corte dei conti, i trattamenti di buonuscita e pensione competono, rispettivamente, sulla base della classe di stipendio superiore prevista per l'Ispettore capo R.E. con due anni di anzianità (L. 3.328.000 + L. 1.332.800) e sullo stipendio e relativa indennità di funzione della della qualifica di 1° dirigente con due anni di anzianità (L. 4.160.000 + L. 1.640.000); 4) in particolare, per quanto riguarda il trattamento di quiescenza dei funzionari delle qualifiche ad esaurimento ex combattenti, il conferimento della qualifica di dirigente superiore è subordinato al possesso, all'atto del collocamento a riposo, della qualifica di Ispettore capo superiore R.E. o di quella di Ispettore capo R.E. con due anni di anzianità: ora, nel caso segnalato, quest'ultimo requisito difetta dato che l'anzianità posseduta è di un solo anno (1-7-74 - 1-7-75); 5) da quanto precede, la pensione attribuita risulta esattamente liquidata, come del pari la capitalizzazione del compenso combattenti nell'importo determinato con il provvedimento del 138-1977; da ultimo, ribadisco che l'opzione esercitata dall'interessato ha impedito l'attribuzione degli aumenti periodici di stipendio conferibili d'ufficio ai sensi dell'art. 2, 1° comma, della più volte citata legge n. 336, sia ai fini dell'indennità di buonuscita che della pensione.

La pensione supplementare corrisposta dall'INPS al sig. **Filippo Casile** di Roccella Jonica è, similmente alle altre prestazioni pensionistiche, irrinunciabile, specie dopo che sono stati compiuti atti tali (come la percezione dell'assegno per un periodo di tempo) da non far sorgere dubbi sulla volontà dell'interessato di accettare inizialmente il beneficio.

Il problema sollevato dal sig. **Mario Casanova** di Genova ha certamente un notevole rilievo riguardando un ragguardevole numero di pensionati. In sostanza, si tratta degli ex combattenti, i quali, avendo optato per la qualifica superiore al momento dell'esonero, hanno ottenuto per la quiescenza le concessioni di viaggio previste per la qualifica attribuita. Ora, è noto che, per effetto dell'entrata in vigore della legge n. 42 del 1979, nei confronti di numerosi ex combattenti esonerati dovrà farsi luogo ad una nuova liquidazione della pensione determinata sulla base dello stipendio pensionabile da effettuarsi con le norme entrate in vigore l'1-10-1978. Tali norme, in favore degli ex combattenti, consentono l'attribuzione soltanto della classe di stipendio o degli aumenti periodici e non più della qualifica superiore, dato che il nuovo ordinamento è articolato sulla soppressione delle qualifiche e sulla istituzione delle categorie e dei profili professionali. Così stando le cose, i dipendenti di cui si discute saranno inquadrati nel profilo professionale di equiparazione, per il quale potrebbe essere prevista una concessione di viaggio meno vantaggiosa rispetto a quella che spettava alla precedente qualifica ottenuta all'atto dell'esonero. In proposito, ho attinto lumi da fonte molto qualificata, la quale mi ha così risposto: in diverse occasioni di modifica dell'ordinamento giuridico è capitato che per qualche qualifica il nuovo inquadramento comportasse una concessione di viaggio inferiore rispetto alla situazione precedente; orbene, di solito in tali evenienze con provvedimento del Direttore Generale è stata disposta la conservazione "ad personam" della concessione di viaggio che gli interessati già usufruivano. E' augurabile, quindi, che anche questa volta l'Azienda possa adottare una analoga determinazione.

La legge n. 824 del 1971 precisò che le domande per il collocamento a riposo anticipato in base alla legge n. 336 del 1970 erano valide soltanto se presentate dopo l'11 giugno 1970 per una data compresa tra il 26-6-1970 ed il 25-6-1975 e ciò presupponeva che gli interessati fossero in servizio fino alla data prescelta (come si sa nel 1974 tale sistema di esodo è stato sostituito con quello dei contingenti semestrali): è questa normativa che ha impedito al sig. **Giovanni Maggina** di Cuneo di usufruire dell'aumento di servizio di 7 anni e non già la mancata presentazione di apposita domanda, che, anche se prodotta, non avrebbe potuto aver alcun effetto.

Chiarisco al sig. **Raffaele Fittipaldi** di Cosenza che in base alle disposizioni introdotte dalla legge n. 42 del 1979 gli aumenti periodici di stipendio spettanti agli ex combattenti competono nella misura del 2,50 per cento e devono essere calcolati sulla sola classe di stipendio in godimento, con esclusione dell'assegno personale derivato dall'inquadramento tabellare effettuato a termini dell'art. 15 della legge succitata.

Gli amici **Antonio Piazza** di Brusalla ed **Eugenio Gimigliano** di Reggio Calabria, richiamandosi a quanto pubblicato ad aprile e novembre dell'anno passato in ordine all'adozione del nuovo modulo di vaglia per il pagamento delle pensioni da parte delle D.P.T., hanno sollecitato nuove notizie sull'argomento: ebbene, sono in grado di informarli che presto entrerà in funzione il nuovo assegno indicante le varie voci che costituiscono la rata mensile.

Come rinnovare l'abbonamento

Il 31 dicembre scade l'abbonamento a "Voci della Rotaia". Riportiamo qui di seguito le quote fissate per l'anno 1980:

— Pensionati FS	**L. 500**
— Privati	**L. 3.000**
— Dipendenti ferrovie secondarie	**L. 2.000**
— Medici di riparto	**L. 2.000**
— Estero	**L. 7.000**

da versare a mezzo c/c postale n. 00921015 SERV. RAG. FS - PERIODICO AZIENDALE "VOCI DELLA ROTAIA" - ROMA, incollando, possibilmente, sul retro del c/c la fascetta indirizzo col quale si riceve il giornale.

Ricordiamo che anche per il 1980 i pensionati FS possono rivolgersi:
— al Redattore Compartimentale di "Voci" (vedere recapito in "Tuttarete")
— al locale Dopolavoro ferroviario.

Per gli agenti in servizio la quota annua (lire mille) viene automaticamente trattenuta a ruolo sulle competenze di Novembre.

Segnalateci in tempo ogni variazione di indirizzo ed eventuali discordanze riscontrate sulla fascetta di spedizione.

A Foligno atletica e podismo

SI SONO svolti a Foligno il VI Raduno Nazionale Ferroviario di Atletica Leggera per Ragazzi ed il Raduno Nazionale Ferroviario di Podismo per Ragazzi ed Adulti.
Nonostante il terremoto che ha colpito l'Umbria ed una pioggia battente, ben 165 ragazzi più un centinaio di adulti, hanno partecipato a questa simpaticissima manifestazione che è diventata una vera e propria festa dell'amicizia.
La manifestazione ha riscosso, come era prevedibile (anche se molte sono state le defezioni a causa del citato terremoto), un enorme successo, anche grazie ad una impeccabile organizzazione che ha fatto capo al Presidente della Sezione D.L.F. di Foligno, Sig. Melica, il quale si è avvalso della qualificata collaborazione dei colleghi del Direttivo, in particolare del Delegato Compartimentale allo Sport, sig. Caponi e del Consigliere, Sig. Olivieri.
Al termine delle gare i ragazzi e gli adulti si sono recati in visita alla "Città della Domenica" di Perugia, dove hano avuto modo di visitare anche il Parco e lo Zoo.
Al momento della premiazione, cui sono intervenuti, tra gli altri, il Presidente della Giunta Regionale, Avv. Picuti, il Sindaco di Foligno, Avv. Raggi, il Presidente dell'A.A.S.T., Prof. Greco, il Sindaco di Bevagna, Dott. Piatti, ha preso la parola il rappresentante dell'Ufficio Centrale D. L.F., dott. Pantano, il quale, nel ringraziare gli intervenuti e le Autorità cittadine per la loro collaborazione, ha precisato che una volta ancora è stata affermata la validità di tali manifestazioni, le quali diventano occasioni non tanto e non solo di sano confronto sul terreno sportivo, quanto, soprattutto, di proficuo scambio di esperienze e di contatto in un clima di amicizia, per un ideale avvicinamento tra i Soci dell'Istituzione dopolavoristica.

I radunisti si sono classificati, nell'atletica leggera per Ragazzi, come segue:

RISULTATI DELLE GARE
GRUPPO C

Metri 50 maschili: 1° Gianni Marco (DLF Pescara).
Metri 50 femminili: 1° Renella Teresa (DLF Formia).
800 piani maschili: 1° Onori Massimo (DLF Formia).
600 piani femminili: 1° D'Antonio Alisa (DLF Formia).

GRUPPO B

80 piani maschili: 1° Ciccioli Fabio (DLF Foligno).
80 ostacoli maschili: 1° Mancinelli Fabio (DLF Ancona).
2000 piani maschili: 1° Petrini Gianluca (DLF Foligno).
Salto in lungo maschile: 1° Mancinelli Fabio (DLF Ancona).
Salto in alto maschile: 1° Bernardini Marco (DLF Ancona).
80 piani femminili: 1° Mancini Susanna (DLF Ancona).
1000 piani femminili: 1° Paoletti Chiara (DLF Foligno).
Salto in lungo femminile: 1° Mancinelli Susanna (DLF Ancona).

GRUPPO A

Metri 80 piani maschili: 1° Del Pozzo Gaetano (DLF Formia).
80 ostacoli maschili: 1° Renella Antonio (DLF Formia).
2000 maschili: 1° Fusi Mauro (DLF Foligno).
Salto in lungo maschile: 1° Libbi Carlo (DLF Pescara).
Salto in alto maschile: 1° Gambi Stefano (DLF Ancona).
80 piani femminili: 1° Battistoni Nicoletta (DLF Ancona).
Salto in alto femminile: 1° Marandola Ida (DLF Formia).
Salto in lungo femminile: 1° Fusaro Alessandra (DLF Milano).
Salto in lungo maschile: 1° Fusaro Matteo (DLF Milano).

Nuova sede DLF a Savona

IL DLF di Savona ha la sua nuova sede sociale: dopo lunghi anni di attesa l'entrata in funzione della nuova stazione ha risolto anche questo problema, in verità molto sentito dai ferrovieri e dagli stessi cittadini. I nuovi locali fanno parte del fabbricato aggiunto che sorge a fianco della stazione e sono ubicati a livello stradale sulla via Pirandello: di questi solo due sono stati approntati per la cerimonia inaugurale, altri due saranno sistemati in breve lasso di tempo.
Una riuscita rassegna di pittura e di scultura, allestita per l'occasione in uno dei due nuovi locali, ha fatto degna cornice alla cerimonia di apertura della nuova sede con opere di pregiata fattura, tra cui hanno fatto spicco i quadri del Macchinista Oliveri.
Molta gente ha partecipato alla cerimonia, alla quale erano presenti il Sindaco della città dr. Zanelli, l'Assessore Alessi, altre autorità cittadine e provinciali, il Direttore Comp.le ing. Mori, il sig. Galvano dell'Ufficio C.le DLF, dirigenti di altre sedi dopolavoristiche e i responsabili della Sezione savonese.
Dopo la benedizione e la preghiera del Cappellano Compartimentale Don Risso, il Presidente del DLF di Savona Ferrando ha pronunciato un lungo discorso nel quale ha indicato dettagliatamente vicende e uomini che hanno contribuito alla realizzazione dell'opera; sono stati anche conferiti due premi: uno all'infaticabile socio De Salvo, l'altro all'Ing. Melis, già Direttore Comp.le, i quali hanno operato con ogni mezzo in favore di questa realizzazione. Hanno parlato anche il Sindaco della città, il Direttore Comp.le e il sig. Galvano. In via Stalingrado sono stati poi inaugurati gli impianti sportivi ricavati su un lotto di terreno abbandonato e opportunamente adattato: vi sorgono un campo da tennis in terra battuta, un campetto per pallavolo, basket e altri sport, uno spogliatoio, docce e servizi vari. Tutti questi impianti sono suscettibili di ampliamento, dissodando una parte dello stesso terreno ancora disponibile.

AURELIO BATTAGLIA

A Bologna il Ferbo '79

Si scrive Ferbo e si pronuncia rassegna di cultura, arte e tempo libero del DLF di Bologna (24/10 - 4/11/79).
Gran merito del DLF è stato, a nostro avviso, l'aver saputo armonizzare manifestazioni nuove ed originali con iniziative che, nate spontaneamente, interessavano soltanto gli appassionati del ramo. Questa nuova impostazione, se ha richiesto un grande impegno organizzativo, ha promosso utili scambi di conoscenze fra cultori di diverse discipline ed è stata richiamo per visitatori, anche solo curiosi, che hanno trovato molti motivi di interesse.
Ce n'era per tutti i gusti. **La XVII Rassegna nazionale ferroviaria** di espressione figurativa per ragazzi con oltre 2.300 disegni, tutti vivaci e spontanei, alcuni bellissimi.
I 120 ragazzi convenuti da tutta Italia si sono poi ritrovati in un teatro cittadino per uno spettacolo di arte varia e, dopo pranzo, hanno concluso la loro giornata bolognese con una visita al centro storico.
La 5ª **Mostra filatelica intercompartimentale**, manifestazione già collaudata ed apprezzata, ha visto la partecipazione di appassionati da tutta Italia con belle collezioni e ben presentate. Originale una raccolta di rare cartoline sul tramway. La cartolina ricordo riproduce una veduta della stazione di Bologna « fin de

siecle » e l'annullo figurato realizzato con la consueta bravura dal collega Flaviano Pezzetti, una locomotiva classe 691.

La **2ª Mostra compartimentale dell'hobby e del collezionismo** è stata forse la più spettacolare. Abbiamo ammirato belle raccolte di ogni genere, minerali, orologi ferroviari, antichi oggetti di uso comune, plastici e modelli di veicoli ferroviari, e di imbarcazioni, opere di pittura e scultura che potrebbero ben figurare in mostre di professionisti. Questa infatti ci sembra la caratteristica costante di tutti i lavori presentati: la assenza di pressappochismo, del dilettantismo inteso come approssimazione. Abbiamo notato sempre invece impegno rigoroso, scientifico, artistico e tecnico, in tutti i lavori esposti; qualità felicemente presenti anche al **1° Concorso intercompartimentale di fotografia** che presentava lavori di altissima qualità.

Al termine del giro, in posizione strategica, ecco la **Mostra documentativa sull'esperanto.** La sosta, fatta inizialmente per puro dovere di cronisti, si è trasformata, grazie soprattutto alla cortesia ed alla competenza del Dott. Romano Bolognesi, in un interessantissimo incontro con un mondo che, per pigrizia, non conoscevamo.

Abbiamo così appreso che l'esperanto ha una storia gloriosa, fatta di persecuzioni, di isolamento, di disprezzo perché contiene valori rivoluzionari di fratellanza e di uguaglianza. Può risolvere non pochi problemi che travagliano oggi l'umanità ma potrà vincere solo quando si sarà sufficientemente affermato da costringere i governi a farlo insegnare nelle scuole.

Questi concetti, ed il successivo dibattito tenutosi il 4-11 al cinema Settebello su: « Il problema linguistico internazionale nel mondo del lavoro » non ci hanno lasciato alternative.

Ci siamo iscritti ad uno dei sei corsi che il gruppo esperanto del DLF tiene da questo stesso mese.

Ma il momento « clou » della manifestazione è venuto dalla presentazione del libro, annunciato un anno fà anche da questo giornale, che parla di noi: « I ferrovieri delle strade ferrate dell'Emilia-Romagna ».

Noi diciamo solo che quest'opera, e la stessa manifestazione, testimoniano l'impegno del DLF. Svago, hobby, arte o cultura sempre intesi come accrescimento dei valori sociali.

RENZO POCATERRA

Ferrovieri artisti a Reggio C.

VENTISEI colleghi-Artisti con un centinaio di opere si sono dati convegno a Reggio Calabria per la consueta Mostra Naz. Ferr. di Artigianato (giunta quest'anno alla VI edizione), organizzata dalla locale Sezione ed indetta dall'Ufficio Centrale D.L.F. La Mostra, articolata in 5 Sezioni (Legno, Metallo, Modellismo-fermodellismo, Artigianato femminile, varie), è stata aperta al pubblico presso il centralissimo Salone delle Esposizioni del Dopolavoro ferroviario dal 4 all'11 novembre. Si calcola che molte centinaia di persone abbiano visitato la Mostra, che, per il pregio delle opere esposte, ha suscitato ampi consensi di critica, oltre che di pubblico.

Sotto questo profilo, il Presidente del Sodalizio reggino, Sig. Canale, può ritenersi ampiamente soddisfatto, perché la Mostra ha polarizzato l'attenzione di un'intera città e ha richiamato colleghi ferrovieri provenienti dalle Sezioni di tutta Italia.

Alla cerimonia della premiazione hanno presenziato il Direttore Compartimentale di Reggio C., Ing. Bitto, il Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F., Dott. Romano, l'Assessore Battaglia, autorità cittadine e ferroviarie, il Segretario ed il Vice Presidente della Sezione, Sigg. Brigante e Faggio, il Consiglio Direttivo al completo. In particolare, il Presidente ha tenuto la relazione introduttiva sottolineando il significato della mostra ed ha porto il saluto dei dopolavoristi reggini agli intervenuti ricordando che i ferrovieri hanno sempre dato, in ogni circostanza, prova di grande vitalità associativa.

Il Direttore Compartimentale, poi, ha tenuto ad illustrare il significato di una manifestazione che qualifica l'attività del Dopolavoro ferroviario. Il Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F., dal canto suo, nel ringraziare le Autorità intervenute, ha detto che l'applicazione manuale e creativamente personalizzata degli artisti partecipanti alla Mostra ridona il sapore di cose antiche e perdute nel tempo, di una civiltà più a misura d'uomo, precisando che non si tratta solo di nostalgia del passato, quanto, invece, di una reazione logica a quella spersonalizzazione dell'attività lavorativa che è iniziata con l'era industriale. Perciò, ha proseguito, se le iniziative culturali trovano come in questa occasione il consenso dei soci, vuol dire che tutto ciò costituisce veramente il momento simbolico ed il punto focale della politica dopolavoristica che l'Istituzione va perseguendo da anni: e la Mostra di Artigianato ne è la prova. Concludendo ha espresso il suo apprezzamento ed il ringraziamento più sentito, anche a nome dei dopolavoristi, alla Commissione Giudicatrice (composta dai Sigg. Prof. Maria Malara, dott. Malafarina, Prof. Messina, Ing. Millemaci, Ing. Pani, Prof. Pellicanò, Sig. Ciofani dell'Ufficio Centrale D.L.F.), che con tanta competenza si è sobbarcata il non facile compito di stabilire una sorta di graduatoria tra tante opere tutte ugualmente valide.

PER LA SEZIONE LEGNO

1° Premio: Severati Isabella
DLF Roma

PER LA SEZIONE METALLO

1° Premio: Pacco Sergio - DLF Udine

PER LA SEZIONE MODELLISMO E FERMODELLISMO

1° Premio: Fiorello Santo
DLF Reggio Calabria

PER LA SEZIONE ARTIGIANATO FEMMINILE

1° Premio: Catizzone Luisa
DLF Reggio Calabria

PER LA SEZIONE VARIE

1° Premio Ex Equo: Emo Alfredo - DLF Reggio Calabria; Rizzi Giovanni - DLF Reggio Calabria

Qua e là per i DLF

IL DLF DI CEVA ha ottenuto una brillante affermazione nel Campionato Regionale Cicloamatori 1979, Categoria C, grazie soprattutto all'azione di forza messa in atto all'ultimo chilometro dal suo portacolori Angelo Gallo (Gestore 1ª cl. a Castellino Tanaro), il quale, con un magnifico spunto, è riuscito a distanziare tutti i suoi avversari ed a tagliare indisturbato il traguardo. La gara, che aveva visto alla partenza un folto ed agguerrito gruppo di corridori provenienti da tutto il Piemonte, è stata — come si prevedeva — altamente spettacolare per le fughe ed i colpi di scena susseguitisi incessantemente.

Il neocampione regionale Gallo era appena reduce da Pianello d'Ostra dove aveva degnamente rappresentato la Sezione langarola. Quest'ultima ha avuto una netta affermazione, sia nel tratto turistico che in quello agonistico, nella 1ª Ciclolonga Cuneo-Torresina-Cuneo di km. 150: la massiccia partecipazione del gruppo (13 ciclisti ferrovieri) ed il valore tecnico di alcuni di essi hanno infatti permesso al DLF cebano di assicurarsi il Trofeo di questa impegnativa manifestazione che ha visto Giovanni Rolfo primo assoluto, Valeriano Amerio ed Ignazio Ferrero piazzati al primo posto rispettivamente della Categoria C e di quella D.

ALLO STADIO dei ferrovieri ha preso il via il Campionato Comp.le di Calcio 1979-80, organizzato dal DLF di Roma. All'importante manifestazione partecipano 24 formazioni dei seguenti Impianti ed Uffici: Dep. Loc. S. Lorenzo, Fersan, Staz. Smist.to, UPC, Villa Patrizi, CIT, Uff. Sanitario, Ist. Sperimentale, 4° Tronco Lavori, Movifer, Uff. Ragioneria, Staz. Tiburtina, S.R. Prenestina, Uff. Commerciale, Circolo Lucian, Uff. Sale, Mag. App.ti, Pettinelli Termini, Uff. Lavori, CEU, UTROS, DPV Tiburtina, Rep. 15E, UIER.

Le squadre divise in due gironi, formati con le teste di serie (DL S. Lorenzo, Fersan, UPC, Staz. Smist.to prime classificate nella scorsa stagione), si batteranno per accedere a dei gironi finali che designeranno poi il Campione Comp.le '79-80. Novità per la presente stagione: il torneo sarà organizzato con l'ausilio della FIGC, mentre nelle passate edizioni l'organizzazione arbitrale era assicurata dall'UISP.

ORGANIZZATA dal DLF di Messina, si è tenuta la 4ª Rassegna d'Arte Figurativa Intercompartimentale alla quale sono state presentate 50 opere, tutte di ottima fattura. I migliori riconoscimenti sono andati ai lavori dei colleghi Pietro Paolo Scivoletto, Giovanni Modica, Salvatore Mantarro, Alfio Molica Colella e Nicola Romano.

A CURA DEL DLF di Salerno è stata recentemente allestita la "2ª Rassegna d'Arte di Ferrovieri Pittori". Tale rassegna pittorica — che ha ottenuto ampi consensi di critica e grande partecipazione di pubblico e di estimatori — si è articolata in due distinti settori, uno con tema fisso: la Ferrovia, e l'altro a tema libero. Per le opere a tema fisso il primo premio è stato assegnato a "Verso Salerno", del C. Treno Angelo Di Napoli, mentre per il tema libero si è imposto il Macchinista Carmine Cirillo con "Donne ai campi". Per la grafica è stato premiato il C. Gest. Angelo Di Maio per "Sinfonia di ottobre". Grande successo hanno anche ottenuto le opere del C. Dep. Luigi De Luca ("Mimose"), del C. P. Viagg. Luigi Franciotta ("I due scugnizzi"), del Macch. Guglielmo D'Alessio ("Metamorfosi" e "Nostalgia"), del Macch. Vincenzo Guida ("Galleria Madonna del Monte") e del Conduttore Giuseppe Adiletta ("Arco di San Marco").

Hanno collaborato: G. Zerbesi, G. Giambanco, P. Piscitelli, R. Marello, A. Battaglia, A. D'Andrea.

Settimana ungherese a Firenze

CERTAMENTE un avvenimento che va al di là degli interessi della "famiglia ferroviaria" e che riguarda non solo la collettività fiorentina ma, più oltre, la stessa comunità nazionale. Un avvenimento che ha avuto, a Firenze, un plauso sincero e un successo senza pari: la "Settimana Ungherese".

Sebbene negli anni trascorsi Firenze abbia promosso altri "incontri" concernenti la vita culturale ungherese, è questa la prima volta che la città ha accolto una così ampia iniziativa che investe vari aspetti della cultura e della realtà sociale di quel Paese. Ed è stata anche la prima volta che una manifestazione del genere ha visto la luce per volontà di circoli aziendali (il DLF, il CRE dell'ENEL e la Fondazione Lavoratori delle Officine Galileo): è scaturita, cioè, da un rapporto diretto di collaborazione e di amicizia tra lavoratori dei due Paesi.

Con il patrocinio dell'Ambasciata della Repubblica Popolare Ungherese, dell'Accademia d'Ungheria in Roma, del Centro Culturale Italo-Ungherese, della Coopturist di Budapest e della Toscana Socialturist, hanno aderito il Comune di Firenze, la Regione Toscana, l'Amministrazione Provinciale, l'Azienda Autonoma per il Turismo e l'Ente Provinciale per il Turismo.

Le principali manifestazioni sono state: una "Mostra dell'arte contemporanea ungherese » (40 pitture e 30 sculture), una "Mostra di grafica" e una "Rassegna di grafica", una "Mostra sull'architettura a Budapest tra le due guerre", una "Mostra sul cinema ungherese" e una "Rassegna cinematografica"; inoltre mostre fotografiche, concerti di musica classica, balletti, esibizioni folcloristiche, conferenze e dibattiti e, per finire, una rassegna gastronomica tenuta in un noto ristorante cittadino.

Particolarmente ricco ed interessante il catalogo, curato da Paolo Bichi e Ferenc Haislasz, con cui è stata presentata ai fiorentini la "Settimana".

ANTONIO D'ANDREA

A Tiziana Gazzini il Premio Pacces 1979

A Prato il 29° Convegno dell'A.S.A.I.

L'A. S. A. I. (Associazione della Stampa Aziendale Italiana) ha recentemente tenuto a Prato, nella sede della locale Cassa di Risparmio e Depositi, il suo 29° Convegno nazionale, che ha avuto come tema ufficiale: « La stampa aziendale come strumento per migliorare il rapporto fra Azienda ed aree di lettura ». Dopo il saluto del Presidente della Cassa, Dr. Bambagioni, il Convegno è stato aperto dalle relazioni svolte da Amerigo Giuseppucci, Direttore di "Progress", e da Bruno Pagani, Direttore di "Mondo Economico" che, tra l'altro, ha tenuto a sottolineare l'importanza assunta negli ultimi anni dalla stampa aziendale nel campo dell'informazione (circa venti milioni di copie diffuse ogni anno).

I lavori sono poi proseguiti in tre Sezioni, in cui sono stati affrontati temi specifici inerenti l'attività del giornale aziendale (organizzazione, scelta degli argomenti ecc.).

Nel corso dei lavori si è tenuta anche l'Assemblea Generale, in cui è stata approvata la relazione del Presidente dell'A.S.A.I., Prof. Silvio Golzio, a cui l'Assemblea ha rivolto l'unanime apprezzamento e ringraziamento per l'opera svolta a favore dell'Associazione. Il Prof. Golzio è stato successivamente riconfermato, per acclamazione, nella carica di Presidente.

Durante il Convegno sono stati poi conferiti i tradizionali Premi Pacces a quelle testate e a quei collaboratori che si sono particolarmente distinti nell'anno. Il Premio Pacces 1979 è stato ancora una volta assegnato a un redattore di "Voci della rotaia", e precisamente a Tiziana Gazzini. Nella lusinghiera motivazione viene fatto particolare riferimento alla preparazione culturale della premiata, che « ha contribuito con le sue collaborazioni al rinnovamento dei contenuti del giornale ».

Il Prof. Golzio, Presidente dell'A.S.A.I., consegna alla redattrice di "Voci", Tiziana Gazzini, il Premio Pacces 1979. Accanto al titolo, il tavolo della presidenza del 29° Convegno nazionale dell'A.S.A.I.

Festeggiata una centenaria

NELLA accogliente Casa di Riposo per ferrovieri che sorge nei pressi della via Cassia a Roma, il 19 novembre 1979, è stata festeggiata la signora Emma Giordano che compiva cento anni.
La signora Giordano che è la vedova del Segretario Capo Oscar Pasdera, già in servizio presso la D.G., è ospite della Casa di Riposo dal 10 ottobre 1966.
Alla manifestazione che ha visto riuniti gli ospiti della Casa e i numerosi parenti della festeggiata è intervenuto il Direttore Generale, dott. Semenza, che ha pronunciato brevi parole di circostanza ed ha offerto alla signora Giordano una medaglia ricordo dell'Azienda. La festeggiata — vivace e lucida — ha tenuto ad esprimere personalmente il suo ringraziamento agli amici ed alle autorità intervenuti alla festa in suo onore. Della Casa di Riposo e della sua attività, parleremo più diffusamente in uno dei prossimi numeri.

M.D.C.

Pedane mobili in prova a Torino Porta Nuova

SONO state recentemente installate in alcuni binari di Torino P. Nuova, per un esperimento dimostrativo al fine d'un loro eventuale impiego pratico, delle pedane modulari a composizione rapida.

Completamente in lamierato di ferro e protette dagli agenti atmosferici mediante un bagno di zincatura integrale, che ne garantisce la conservazione per molti anni, esse costituiscono una vera e propria novità nel campo delle banchine, che possono pienamente sostituire — laddove queste ultime siano mancanti — per il movimento dei passeggeri oppure del personale di stazione, di macchina, di scorta e di linea.

Sia le mensolature che le pedane possono essere di misura variabile, a seconda, cioé, delle diverse necessità, ed avere inoltre degli accorgimenti tecnici per l'utilizzazione dei servizi, come, ad esempio, elementi contenitori o sportelli ospitanti avvolgitori di gomme e cavi, colonnine telefoniche o di segnalazione e supporti in forma continua per il passaggio di tubi od altro, sostenuti così da terra, in modo da facilitare assai i lavori di manutenzione.

In considerazione, quindi, delle particolari caratteristiche di queste pedane, risultano numerosi i possibili loro punti d'impiego; fra i principali citeremo: i prolungamenti di banchine già esistenti, la formazione di banchine d'interlinea, l'istituzione di fermate su linee di corsa, la realizzazione di banchine provvisorie per l'esecuzione di lavori in linea, con possibilità di spostamento rapido e senza manomissioni della strada ferrata, l'attuazione di pedane di servizio per fermate al semaforo.

L'esperimento in atto lascia intravedere, dunque, un'ampia possibilità d'una loro utilizzazione veloce, semplice e sicura, ovunque occorra un supporto intermedio fra l'ultimo gradino del mezzo ferroviario ed il piano terra.

Ciò deriva essenzialmente dal criterio di razionalità tecnico-economica con cui le pedane modulari sono state concepite e realizzate; esse, infatti, non necessitano di lavori edili per l'installazione, giacché possono essere montate e smontate celermente e senza l'intervento di personale specializzato, sono componibili fra loro e prolungabili in base alle varie esigenze.

In più, potendo pure essere collocate fra il transito d'un treno e quello d'un altro, evitano le deviazioni e le interruzioni di linea dovute per i lavori di sbancamento necessari per la costruzione di banchine in esecuzione edile.

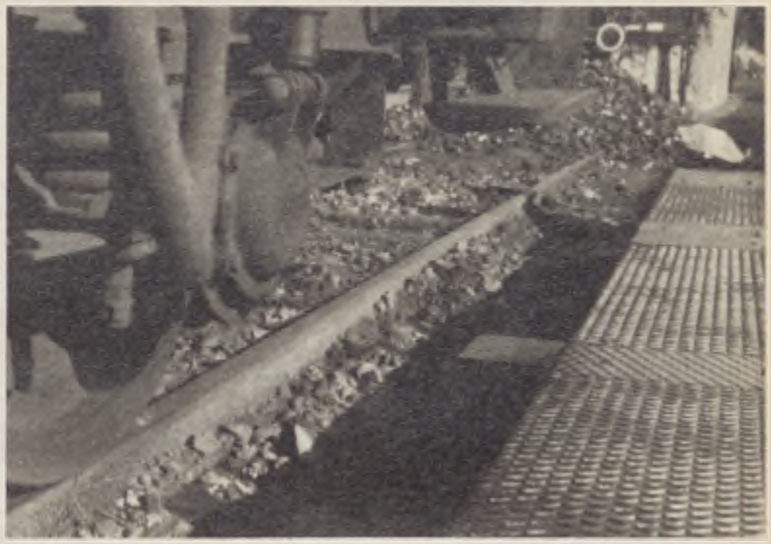
Non va dimenticato,inoltre, che questo facile sistema intermediario fra il treno ed il piano di ferro offre considerevoli garanzie dal punto di vista antinfortunistico in generale.

A tale riguardo, sulla nuova pedana modulare possono senz'altro essere formulate alcune considerazioni.

Essa realizza, anzitutto, una barriera fra la linea ed i passeggeri in sosta od il personale ferroviario; se poi è opportunamente dipinta, può servire come riferimento e segnalazione di pericolo e, potendo avere il piano d'appoggio in grigliato, elimina anche od almeno attenua il rischio della scivolosità. A quest'ultimo proposito basta pensare che una pedana mobile, sistemata nelle zone di semaforo con telefono, evita quel famoso salto del macchinista sulla massicciata che è causa di frequenti e numerosi infortuni.

Essa, infine, facilita, sveltisce e rende più sicuro il lavoro dei nostri operai dell'armamento nei cantieri.

RENZO MARELLO



Un particolare delle pedane mobili sperimentate a Torino Porta Nuova

Al Ministro Preti la Targa "Robert Schuman" 1979

All'On. Prof. Luigi Preti, Ministro dei Trasporti, nell'ambito delle « Giornate Europee dei ferrovieri », è stata consegnata la Targa « Robert Schuman » 1979 da una delegazione dell'A.E.C. di cui facevano parte l'Ing. De Rosa, Presidente europeo onorario dell'Associazione, il Dott. Reposini Bucciarelli, Presidente della Sezione Italiana, l'Ing. Sanesi, Vice Presidente, il sig. Climelli, Segretario Generale ed il p.i. Mattia, Segretario Compartimentale di Roma.

Questo riconoscimento — conferito annualmente dall'A.E.C. a personalità distintesi per l'attività in campo europeo in uno dei settori attinenti alla politica, ai trasporti, alla scienza, alla tecnica, alla pubblica amministrazione — è stato assegnato quest'anno al Ministro Preti "per il suo costante impegno nella realizzazione di una ferrovia sempre più europea, come Ministro dei Trasporti, ma soprattutto come uomo e come parlamentare dagli ideali europei".

Il Ministro Preti ha ringraziato per il riconoscimento attribuitogli dai ferrovieri europei ed ha confermato il massimo impegno, suo personale e dell'Amministrazione da lui presieduta, per il conseguimento — nel più breve tempo possibile — di tutte le istanze comunitarie in un settore tanto importante per l'economia europea quale è quello dei trasporti.

Il Direttore Generale consegna una medaglia ricordo alla Sig.ra Giordano, l'ospite centenaria della nostra Casa di Riposo

Premi Cifi e Sindifer

IL 10 OTTOBRE nella sala del Consiglio di Amministrazione delle F. S., alla presenza del Ministro dei Trasporti, Luigi Preti, sono stati consegnati ai vincitori i premi e le borse di studio bandite dal CIFI e dal SINDIFER. Per il CIFI si è rinnovata l'iniziativa pluridecennale consistente nel distribuire ogni anno ai figli di Soci e ai figli o orfani di Ferrovieri di ogni ordine e grado, che abbiano dimostrato di meritarli nel corso degli studi delle medie superiori o universitari, due premi e sedici borse. Per il SINDIFER si è trattato dell'attribuzione, che si ripeterà negli anni a venire, di due borse di studio a due orfani di Ferrovieri caduti sul lavoro, intitolate a Salvatore Ciancio e Nicola Pontillo per commemorare tutti i Ferrovieri che hanno perduto la vita nell'espletamento del loro dovere. L'assegnazione delle due borse istituite dal SINDIFER è stata affidata al CIFI e al CAFI che vi hanno proceduto d'intesa.

Hanno presenziato la cerimonia il Sottosegretario On.le Degan, il Capo di Gabinetto Dr. Amerio, i Direttori Generali Dr. Semenza e Dr. Danese, i Vice Direttori Generali Ing. Misiti e Dr. de Campora, numerosi Direttori di Servizio, Rappresentanti Sindacali e personalità del mondo ferroviario.

Hanno illustrato le iniziative, con brevi interventi, il Presidente del CIFI, Ing. Angeleri, e il Segretario Generale del SINDIFER, Dr. Salvati, cui ha risposto il Ministro Preti con parole di compiacimento per i premiati e per i promotori.

Nella foto, un momento della cerimonia con la consegna di una borsa alla più giovane premiata Agnese Santa orfana del Manovale Giuseppe Lasala.

Le FS per l'ambiente

Da noi in ferrovia si può dire che da sempre esista una spiccata attenzione verso la salvaguardia dell'ambiente. Si comincia dal treno, che è senz'altro il più ecologico mezzo di trasporto, e si continua con iniziative di varia natura che hanno però gli stessi scopi: la cura, l'abbellimento e il rispetto dell'ambiente. Il Premio "Pollice Verde" e una iniziativa dal Compartimento veneziano testimoniano di questa lunga tradizione, assolutamente da salvaguardare.

Pollice verde a Bologna

IL 18 ottobre si è tenuta a Salsomaggiore la premiazione del Concorso per l'abbellimento floreale ed arboreo nel Compartimento di Bologna. Questo concorso ha origini remote. Nacque nel 1911, solo cinque anni dopo la costituzione delle Ferrovie dello Stato, proprio da queste parti. Fu bandito infatti dal Touring Club Italiano e dalla Federazione dei Concorsi Agrari di Piacenza, naturalmente con l'appoggio delle FS, inizialmente limitato (per motivi logistici) alle stazioni dell'Italia Settentrionale.

Si chiamava: concorso fra le stazioni fiorite (bel nome liberty), e contribuì non poco a dare ordine ed armonia alle iniziative delle stazioni armate, a volte, di sola buona volontà. La giuria era infatti composta da esperti che in ogni caso davano buoni consigli. « Tutto questo ieri », dirà qualcuno, « ma oggi? Ha ancora senso, con tutti i problemi che abbiamo, parlare di stazioni fiorite? ».

Rispondiamo con le parole che il Direttore Compartimentale, ing. Ricciardi, ha rivolto ai convenuti prima della premiazione.

Esprimendo il proprio compiacimento per i risultati conseguiti, l'ing. Ricciardi ha ricordato che il grado di civiltà e di maturità di un popolo si misura anche da come sa mantenere l'ambiente in cui vive. L'Italia poi è un Paese turistico. La stazione ferroviaria rappresenta per molti il primo impatto con la località cui fa capo e può costituire quindi elemento di giudizio importante per visite successive. Per lo stesso personale è evidente che l'ambiente ordinato ed accogliente è condizione per meglio operare e per ottenere rispetto e considerazione da parte del pubblico.

Tornando alla cerimonia, diremo che ai 50 impianti vincitori sono andati premi offerti da Aziende di Soggiorno, Banche ed altri Enti pubblici e privati del Compartimento nonché quadri offerti dagli amici Nicola Caporale e Bruno Minarini e sculture di Renato Righini e Walter Veronesi. In precedenza l'ing. Petrolini dell'Azienda Terme di Salsomaggiore era stato guida cortese agli stabilimenti termali illustrandone l'attività terapeutica.

RENZO POCATERRA

Un muro "artistico"

LE F.S. si preoccupano della salvaguardia del paesaggio. Chi non fosse sicuro di ciò si rechi lungo la strada statale della Valsugana, in località San Marino, e osservi con attenzione il muro che si sta costruendo a sostegno della sovrastante sede ferroviaria.

La bellezza della vallata, con le montagne che vanno declinando aspre, rocciose, verso il sottostante letto del Brenta nel colore spento della vegetazione, ha evidentemente condizionato chi si accingeva a progettare la costruzione dell'opera destinata a sostituire il precedente manufatto, ormai settuagenario. Si è deciso così che il nuovo muro conservasse la sobrietà severa che aveva consentito alla precedente costruzione di inserirsi perfettamente nelle caratteristiche morfologiche del paesaggio.

Per la costruzione della nuova opera, tuttora in corso, sono state utilizzate le vecchie pietre, levigandole e rimodellandole dove necessario e facendole poggiare su una retrostante base di calcestruzzo, opportunamente predisposta per consentire una maggiore resistenza alle sollecitazioni di tipo dinamico. Per eliminare, poi, il pericolo di nuove infiltrazioni d'acqua e di conseguenti spaccature della cementazione, si è proceduto a rifinire i tratti di congiunzione fra pietra e pietra con un profilo sporgente di cemento a sezione trapezoidale. Una tecnica che richiede notevole abilità e comporta dei tempi di esecuzione piuttosto lunghi.

Insomma, grazie al recupero della paziente operosità dei nostri nonni, in una delle nostre vallate più suggestive il paesaggio è stato salvato dalle insidie della civiltà tecnologica.

LAURA FACCHINELLI

Il 4 novembre a Villa Patrizi

Come ogni anno, il 4 novembre è stato celebrato al Ministero dei Trasporti, con la deposizione di una corona d'alloro davanti al monumento dedicato ai ferrovieri caduti in guerra. Alla cerimonia hanno partecipato, tra gli altri, il Sottosegretario, On. Ciccardini, il Direttore Generale, Dr. Semenza, alti funzionari dell'Azienda e rappresentanti dell'Associazione Combattenti e Reduci. Nella foto, un momento della cerimonia.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »
Dai Compartimenti:
Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli Tel. 3750
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908
Dai Servizi:
Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 2728
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Rag.ria: Marcella Mancianti Tel. 38883

Ancona

La festosa tradizionale manifestazione conclusiva che ha riunito i vincitori del concorso compartimentale per il decoro e l'abbellimento degli impianti — anni 1978 e '79 — si è tenuta il 4 ottobre presso il Cinema Delle Palme del D.L.F. di S. Benedetto del Tronto, con l'intervento dei Capi degli Uffici compartimentali. Il Direttore, Ing. Loria, nel suo cordiale indirizzo di saluto, ha rilevato l'importanza che l'Azienda attribuisce al concorso, affermatosi grazie ai sentimenti di simpatia e partecipazione che suscita anche fuori dell'ambiente ferroviario. Nel compilare la graduatoria di merito sono stati presi in considerazione lo stato generale di tenuta dell'impianto, la pulizia degli ambienti oltre che, naturalmente, il decoro e l'abbellimento floreale; in particolare si è inteso riconoscere l'impegno e lo sforzo dei dipendenti in servizio in località disagiate. 109 sono stati gli impianti che hanno partecipato al concorso, ripartiti in 67 stazioni, 27 Fermate e 15 Impianti vari. Torino di Sangro, Civitanova M., e Grottamare fra le stazioni; Fermignano, Tortoreto Lido e Fossombrone fra le Fermate; la Zona 21.1 TE di Falconara, il 28° Tronco Lavori di Assisi e la SSE di Genga fra gli Impianti vari, sono risultati i primi classificati. Sono stati distribuiti complessivamente 41 diplomi di 1° Grado, con premi di rappresentanza offerti oltre che dall'Azienda, anche da Associazioni Turistiche, Istituti di Credito ed Enti vari, a testimonianza della simpatia con cui è seguita l'iniziativa.

Fiocco azzurro in casa di Alfredo Armillei, Capo Gestione della stazione di Giulianova, e della gentile consorte Alba Maria, per la nascita del secondogenito Francesco. Felicitazioni ed auguri. Grande felicità anche in casa dell'Operaio Spec. Francesco Palestini della Zona 223 I.S. di S. Benedetto del Tronto per la nascita della primogenita Silvia. Auguri al neo papà, alla piccola ed alla orgogliosissima signora Ernestina.

Recentemente ha lasciato l'Azienda il Capo Squadra Manovratori Benedetto Caffarini, della stazione di S. Benedetto del Tronto. Auguri di lunga e serena quiescenza.

Nozze. E' stato celebrato a Pescara il matrimonio della signorina Gilda Di Pompeo, insegnante, figlia di Francesco Di Pompeo, Guardiano a Chieti Scalo, con il signor Bernard Perrier, impiegato alle Ferrovie Francesi (S.N.C.F.) a Albertville Savoia Francia.

Le nostre sincere felicitazioni a questa giovane coppia che risiede in Francia.

Bari

La cicogna ha portato Mario ad Antonio Magliocchi, Applicato dell'Ufficio Personale, Ilaria a Gaspare Gabrielli, C.S. di Brindisi, Vincenzo a Renato Telera, Manovale della stazione di Foggia.

Si sono brillantemente laureati in Economia e Commercio Pietro Schirone, Op. Qual. della Zona I. E. 21.1 di Bari; in Ingegneria Elettrotecnica Antonio Loconsole, figlio del Capo Tecnico Salvatore, già Capo dell'Officina D. L. di Taranto; in Medicina e Chirurgia Romeo La Capria, figlio del Segretario Sup. Giovanni dell'Officina G. R. di Foggia.

Le nostre condoglianze alle famiglie di Pasquale Russo, Manovratore Capo della stazione di Foggia, Antonio Ingrosso, Deviatore della stazione di Lecce, Francesco Vigliano, Conduttore del D.P.V. di Foggia, recentemente scomparsi. Estendiamo le nostre condoglianze all'ing. Luigi de' Leva, Capo Ufficio Lavori, per la dipartita della mamma, a Filippo Montenegro, C. G. Sup. della stazione di Gioia del Colle, per la perdita della consorte Maria Luisa Resta.

Lunga e serena quiescenza a Donato Mitola, Applicato Capo dell'Ufficio Personale, a Vincenzo Belardinelli, Tecnico I. E. e "padrone" di un carro A.C.E., Giuseppe Giannone, Op. Qual. del 23° Tronco Lavori di Grumo, Gaetano Marcone, C. Sq. Manov. dell'Officina G. R. di Foggia.

Bologna

Dopo oltre 38 anni di servizio il Tecnico I. E. Alfeo Bartolomei è andato in pensione. Al collega l'augurio di una quiescenza serena ed ancora ricca di soddisfazioni, a nome dei figli Lauro e Silvano, entrambi in servizio presso l'Ufficio Lavori Comp.le con la qualifica di Segr. Tecn.

Congratulazioni vivissime per la laurea in Medicina e Chirurgia conseguita con 110/110 e lode da Sandra, figlia di Giovanni Degli Esposti — Capo Tecn. Sup. del Rep. 12/E/I.S.

Ad allietare e ringiovanire il dr. Pietro Coppo — Capo dell'Ufficio Personale Comp.le — è giunto il primo nipotino: Francesco. Al felice nonno ed alla famiglia tutta i più cordiali auguri.

A Giuseppe Visioli — Ass. Capo della Segr. di Stazione di Parma — ed alla gentile consorte Miria la cicogna ha invece portato Silvia. Alla simpatica famigliola le felicitazioni dei colleghi.

Un abbraccio affettuoso all'amica Valentina Fanti — Applicato dell'Ufficio Lavori Comp.le — e le congratulazioni di "Voci" a papà Luciano Venturi per la nascita di Irene.

A causa di incidente stradale è deceduto Enea Bronzato — già Capo Staz. Titolare di Pellegrina. Alla famiglia le sentite condoglianze degli amici del Compartimento.

Alessio Moretto — Op. Arm.to del 34° Tr. di Adria — è stato festeggiato e premiato con medaglia d'oro dalla PA.DO.S. (Padana Donatori Sangue) per la 36ª donazione effettuata.

Cagliari

Il 1° concorso di poesia "Premio Sardegna 1979", patrocinato dalla Galleria d'arte "Il Guazzo" e organizzato dal poeta Vincenzo Pisanu, Ausiliario dell'Esercizio del D.L., si è concluso a Cagliari nel Cine-Teatro "Adriano" con una simpatica cerimonia e un nutrito programma artistico. Vi hanno preso parte attori e alcuni poeti concorrenti al premio, nonché le rappresentanti della scuola di danza "Attica" che si sono esibite in saggi classici di squisita eleganza. Il 1° premio, consistente in una magnifica scultura mitologica dell'affermato artista Raffaele Mura, nostro collega dell'Ufficio Movimento, e nella coppa della Regione Sarda, è stato assegnato al poeta Giancarlo Interlandi di Catania che ha vinto con la poesia "il mio sud" tra cento concorrenti. Ai colleghi Mura, Pisanu, già detti, ed ai pittori Benito Buffa e Gianfranco Rachel, che, anch'essi ferrovieri, hanno contribuito con propri quadri alla riuscita del concorso, le nostre congratulazioni.

I neo-pensionati del mese sono: Italo Ponti, Applicato dell'Ufficio Commerciale; gli Assistenti Capi di Stazione Antonio Maulu di Sassari, Alessandro Porcu di Porto Torres e il Guardiano di 1ª classe Sebastiano Putzolu del 5° tronco Lavori di Oristano. Auguri di lunga pensione!

Un doppio augurio alla piccola Simona Sessini, che con la sua nascita ha allietato i giovani genitori, entrambi Capi Stazione, Pierangelo in servizio a Pabillonis e Rita Franca Cardis a Cagliari.

I lutti. A Sassari sono deceduti il Cav. Costantino Dettori, già Capo Personale Viaggiante Titolare e padre dei Capi Treno Giovanni e Franco, il Macchinista in pensione Mario Cossu, zio del Capo Reparto Trazione p.i. Demetrio Errigo e del Macchinista Giuseppe Saba del D.L. di Sassari. Sempre a Sassari è deceduto l'Assistente Capo Leonardo Mureddu. Alle famiglie, così duramente colpite negli affetti, le nostre condoglianze.

Firenze

Eva Totaro, figlia del Capo Stazione Superiore Giuseppe, Titolare della Stazione di Altopascio, ha contratto matrimonio con il Dottore Avv. Bernardo Lodispoto.

Sono nati: Elisa, all'Operaio Specializzato Piero Maranghi, della Sottostazione Elettrica di Firenze Campo di Marte; Andrea, a Pier Luigi Monticelli e Cristina a Lino Pardi, della Stazione di Ripafratta; Isabella al Manovale Ivo Pagliai di Ponte a Moriano; Sara, al Primo Manovratore Amelio Amatucci, di Terontola; Giulia, al Deviatore Bruno Baglini, di Migliarino Pisano; Danilo Edoardo, al Capo Stazione Antonio Todaro, di Tombolo; Denise, all'Operaio Qualificato Amedeo Di Chiara, del Deposito Locomotive di Livorno.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

Hanno recentemente lasciato il servizio: il Dott. Bruno Crescioli, Capo dell' Ufficio Ragioneria Compartimentale; il Capo Stazione Superiore Osvaldo Mattia, il Capo Gestione Superiore Valerio Nuti, il Primo Manovratore Pietro Morotti, il Primo Deviatore Dino Salvoni, l'Ausiliario di Stazione Giuseppe Tigri, tutti della Stazione di Lucca.

Firenze Un. dist.

Cicogna express. Giorni lieti per il Segretario Angelo Gregori, del Controllo Viaggiatori e Bagagli, per la nascita del figlio Luca. Al neonato ed ai genitori i migliori auguri di "Voci".

Commiati. Hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il Segretario Sup. 1ª cl. Paolo Talia e il Commesso Capo Giuliano Cintelli del Controllo Viaggiatori e Bagagli.

A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Genova

Il Segr. Sup. 1ª cl. Mario Facchinelli dell'Ufficio Lavori, papà di Laura, nostra Redattrice da Venezia, ha lasciato in questi giorni l'Azienda dopo quasi quarant'anni di servizio. A Mario Facchinelli, che ricordiamo per la sua elevata preparazione professionale, soprattutto nella difficile materia delle gare di appalto, il nostro affettuoso saluto e auguri di lunga vita.

Gli stessi auguri formuliamo anche ad Orazio Morabito, Capo Stazione Sup. a Lavagna, e ad Ugo Cartasegna Tecnico I. E. di Ovada, recentemente collocati a riposo.

Il premio Roma per la miglior tesi di Laurea in Matematica, indetto dal CIFI, è stato recentemente assegnato ex aequo ad Ezio Venturino, figlio di Ernesto, Segretario Tecn. Sup. 1ª cl. a riposo, già Capo del Reparto Collaudi di Savona.

Formuliamo le nostre più vive congratulazioni e auguri di sempre migliori successi.

Il Macch. TM Armando Giorgi del Deposito di Genova Rivarolo continua a mietere allori in campo letterario: ha vinto recentemente il primo premio nazionale "Dorico" di Ancona con la silloge di poesie "I draghi blu". Congratulazioni vivissime e auguri di sempre migliori affermazioni.

La laurea in Medicina e Chirurgia con 110 e lode è stata conseguita da Patrizia Favilli, figlia di Renzo, Titolare della Stazione di Genova Sampierdarena, e da Eliano Muratore, figlio di Sergio, Capo Stazione Sup. del DCO di Genova Rivarolo. Ai due neo-dottori felicitazioni vivissime e auguri di luminoso avvenire.

Luigi Bruzzone figlio di Mario, Deviatore a Laigueglia, e Lelio Gavazza, figlio di Luciano, Titolare di Loano, hanno vinto le gare di ciclismo individuale e a squadre ai Giochi della gioventù, svoltisi quest'anno a Genova. Ai due ragazzi, appena quattordicenni, le nostre più vive congratulazioni.

Milano

Gli appartenenti alla Squadra Rialzo di Milano C.le hanno festeggiato i pensionati collocati a riposo nel 1979: Costanzo Guerriero, Felice Pacchiano e Ferdinando Maggioni, questi Capo del 6° Riparto amministrativo dell'impianto ed ex fotoreporter del nostro giornale. La cerimonia di saluto, allietata da un complesso musicale e dalla presenza, col titolare della Squadra, C. T. Sovr. Bogliani, del Capo Ufficio Materiale e Trazione Ing. Natrella, si è conclusa con la consegna ai festeggiati di preziosi riconoscimenti. "Voci" si associa con un forte "Buona pensione!".

Nel salone delle Mostre di Milano C.le (galleria Pergolesi-Mensa aziendale) il D.L.F. milanese ha organizzato una personale della pittrice Franca Carpani, figlia del collega Ettore, dell'Ufficio Movimento. Sono stati esposti 35 lavori in maggioranza dedicati alla Milano dei Navigli.

Lauree. Vive felicitazioni ad Adriana Bergamini, figlia del Geom. Ennio dell' Ufficio I. E., laureatasi in Scienze Biologiche presso l' Università di Milano.

Cicogna express. E' nata Chiara, secondogenita della coppia "ferroviaria" Francesca Plutino ed Antonio Di Guglielmo, rispettivamente dell'Ufficio C.T. e dell'U.P. C. Vive felicitazioni.

Napoli

Lauree. Il Segr. Sup. dell' U.P.C. Salvatore Robustelli si è brillantemente laureato in Giurisprudenza. Al caro amico, che ha ben saputo conciliare le esigenze del lavoro con quelle della sua numerosa famiglia e con quelle di studio, i nostri più cordiali auguri.

Nozze. Hanno coronato il loro sogno d'amore: la professoressa Maria Rosaria Rufolo, figlia del C. Staz. Sovr. Raffaele, Titolare della Stazione di Napoli Mergellina, ed il dott. Alfredo Andini; Vincenzo Cherubini, figlio del Segr. Sup. Armando, dell'Uff. I.E., e la Signorina Filomena Leone. Felicitazioni vivissime.

Nascite. Mauro è nato alla prof.ssa Pia De Cristofaro, consorte dell'Ispett. dell'Uff. Lavori ing. Giandomenico Cassano; Tiziano è nato ad Anna Eulozio, moglie del 1° Manovr. Mario Mazza; Claudia è nata a Maria Nunzia Pisano, consorte di Antonio Cherubini, Capo Staz. a Milano e figlio del Segr. Sup. Armando, Capo del Rep. 33 dell'Uff. I.E. Rallegramenti.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: il C. P. Viagg. Sup. Mariano Lombardi del D.P. V. di Caserta; il Capo Treno Giuseppe Fattopace ed il Capo Treno Maestro del Lavoro Domenico Esposito, del D.P.V. di Napoli C.le; il Macch. Mario Oliviero e Pietro Staiano, del D.L. di Napoli Sm.to; il Manovr. Spec.to Ciro Conte e l'Op. Qual. Pasquale Buonaurio, del D.L. di Napoli C. FL.; l'Ass. Capo Guglielmo Gallo, della Staz. di Napoli Centrale; l'Op. Spec. Pietro Pasolini della Squadra Ponti di Napoli C.le; il Capo Tec. Sup. Pasquale Potenza, della Squadra Rialzo di Torre C.le; il Segr. Sup. 1ª classe Francesco Ruggiero, dell'Ufficio Trazione; il Segr. Sup. 1ª cl. Pasquale Criscuolo, Capo 1° Reparto Amm.vo del D.L. di Napoli Smistamento; il Commesso dell' Uff. Movimento Mario Aronne ed il Capo Tec. Sup. Giuseppe Giannetti dell'Off. G. R. di S. Maria La Bruna. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: l'Operaio Spec. Leonardo La Torre, della Squadra Rialzo di Napoli C.le; il Segretario Sup. Ernesto Lauro ed il Commesso Aurelio Ilardi, dell'Off. G. R. di S. Maria La Bruna; il Capo Gestore Francesco Maiella della Stazione di Napoli C.le; il Segr. Gaetano Ricciardi, dell'Ufficio Ragioneria; l'Op. Qual. Antonio Romano, del 10° Tronco Lavori di Telese; l'Op. Spec. Mario Vinciguerra, della Squadra Rialzo di Torre C.le; il Gest. Capo a r., già della stazione di Sala Consilina, Salvatore Ruggiero; il Capo Gest. Sup. Nicola Esposito, della Segr. della Stazione di Napoli C.le. Alle famiglie le nostre sentite condoglianze.

Onorificenze. Il Segr. Superiore 1ª classe a r. Giuseppe Petroli, già dell'Ufficio Materiale e Traz., è stato insignito della onorificenza di Commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana; l'infermiere Capo dell'Ufficio Sanitario Giuseppe Mosca, presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci di Salerno, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni vivissime.

Congratulazioni vivissime anche ai Capotreni Armando Di Paolo e Francesco Gizzi, del D.P.V. di Avellino, insigniti dell'onorificenza di « Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica ».

Palermo

Primo Piano. Il 4 novembre, giornata dell'Unità d' Italia e delle Forze Armate è stata celebrata a Palermo con una semplice e significativa cerimonia.

Il Presidente Regionale dell' Associazione Combattenti e Reduci, dott. Midolo, ha deposto una corona di alloro alla stele sita nell'atrio del palazzo compartimentale, che ricorda i ferrovieri caduti in tutte le guerre, e ha tenuto il discorso celebrativo.

Esoneri. Alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Colombo, e di tutti i colleghi dell'Ufficio Personale, è stato calorosamente festeggiato, in occasione del collocamento a riposo per raggiunti limiti di età, il Commesso Salvatore Alfieri.

"Voci", per parte sua augura al caro Totò di mantenersi anche da pensionato sempre in gamba.

Marcia nuziale per Rosalia Maria Varvarà, figlia dell'Operaio Specializzato Vincenzo, del Deposito Locomotive di Palermo, che ha coronato il suo sogno d'amore sposando il collega Francesco Polizzi, in servizio presso la stazione di Candiolo (Compartimento di Torino) e figlio del Macchinista a riposo Aurelio, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo.

Ai novelli sposi il nostro augurio di ogni felicità.

Onorificenze. E' stato insignito dell'Onorificenza di Cavaliere al Merito della R. I. il Titolare della stazione di Taormina Giardini, Capo Stazione Sovrintendente dottor Isidoro Trovato.

Dell'analoga onorificenza è stato insignito il Segretario Superiore Giuseppe Di Gesù, Capo del Reparto 42 dell'Ufficio Lavori Compartimentale.

Ad entrambi esprimiamo vivi complimenti.

Cicogna express. Bartolo, il primo rampollo della famiglia dei colleghi Salvatore Coppola e Gaetana Pallara, entrambi in servizio presso l'Ufficio Personale, annuncia, per nostro tramite, l'arrivo della sorellina Giuseppina. Auguri.

Auguri anche per i neoarrivati: Guglielmo Di Liberto, figlio dell'Operaio Qualificato Andrea, della Squadra Rialzo di Messina, e per Marco Tripoli, figlio dell' Ausiliario di Stazione Giuseppe, della Fermata di Serradifalco.

Lauree. Si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia Antonio Di Costa, figlio del Manovratore Capo Francesco, della stazione di Catania Centrale,

con votazione di 110 e la lode.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze all' Applicato Capo Nicolò Alia, del Centralino Compartimentale, che recentemente ha perduto la mamma.

Esoneri. Ha recentemente lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età, il Capo Treno Totò Minneci, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo. Auguri di serena pensione.

Reggio Cal.

Cicogna-express. Due fiocchi celesti all'Ufficio Personale Compartimentale: il primo nella stanza numero 2, dove lavora il Dr. Mario Tripodi (Ispettore). La moglie, signora Tita, ha dato alla luce un amore di bimbo al quale è stato imposto il nome di Mauro. Si tratta del primo figlio dei coniugi Tripodi-Lugarà.

E' poi giunto il quarto rampollo nella casa del dottor Francesco Massara (Segretario Superiore) della Segreteria del Dir. Comp.le, e della moglie, Sig.ra Luciana. Il piccolo si chiama Roberto Maria.

A tutti gli auguri migliori di "Voci".

Fiori d'arancio. Il collega Carmine Felice della stazione di Cosenza si è unito in matrimonio con la signorina Pasqualina Rita Rocco; altra coppia che ha coronato il sogno d'amore, quella formata dal collega Ippolito Bozzo (Operaio Qualificato a Cosenza) con l'insegnante Maria Carmela Sessa.

Agli sposi i nostri auguri.

Laurea. Il Segretario Superiore dell'Ufficio Movimento Giuseppe Bagnasco si è laureato con brillante votazione presso l'Università di Messina in Scienze Politiche.

Auguri anche al Gestore di Falconara Albanese, Antonino Morabito, che si è laureato in Filosofia presso l'Ateneo messinese. Auguri vivissimi.

Roma

Impianti

Il 4 novembre in ferrovia. Nella 61ª ricorrenza del IV novembre, si è svolta alla Stazione Termini la cerimonia di commemorazione dei Caduti di tutte le guerre e di quanti hanno dato la vita nell'adempimento del proprio dovere.

Dopo aver deposto una corona d'alloro al cippo che ricorda i Caduti, il dr. Melecrinis, Presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci — Sezione Ferrovieri — con un breve discorso ha riaffermato la validità e l'attualità dei valori e degli ideali che guidarono questi nostri fratelli al sacrificio della propria vita.

Alla manifestazione hanno partecipato, oltre a una folta rappresentanza di ferrovieri di ieri e di oggi, anche molti "Cavalieri di Vittorio Veneto", ex-combattenti, autorità aziendali fra cui il Titolare dell'Impianto, comm. Foti, il Cappellano Compartimentale FS, don Pelliccioni che ha concluso la cerimonia con una breve funzione religiosa.

Fiori d'arancio. Nella chiesa di S. Angelo, presso Vetralla, don Famiano Grilli ha celebrato il matrimonio fra la signorina Wilma Migliorini, figlia del Capo Tecnico I. E. Luciano e Andrea Carones, Segretario presso il Reparto Magazzino Approvvigionamenti e figlio dell' Op. Spec. dell'Armamento, Renzo.

Auguri vivissimi.

I nostri lutti. A soli 43 anni, stroncato da un infarto mentre prestava il suo servizio di Titolare della Stazione di Frosinone, è deceduto il Capo Staz. Sovrint. Nicola Campanile.

Uomo attivo ed onesto, malgrado la giovane età era conosciuto e stimato in molti impianti del nostro Compartimento per la sua attività nel Sindacato, per la sua presenza in varie Commissioni, ma soprattutto per la generosità e mitezza del carattere, per la sincera umanità che lo animava.

Alla vedova, signora Luciana ed ai giovanissimi figlioli, Antonello e Lucy, le espressioni di cordoglio di tutti gli amici di Nicola.

Pensionamenti. Un caldo saluto ai Deviatori Capi Silvio Matano ed Aurelio Andreozzi "Vecchi Campioni" della Cabina ACE di Roma Termini; al Capo Gest. Sup. Secondiano Capocchia ed al Dev. Capo Pietro Fratarcangeli, entrambi della Stazione di Roma Trastevere; e al Capotreno Mario Rossi, in servizio presso il D.P.V. di Roma Tiburtina che hanno di recente lasciato la nostra Azienda ed ai quali giungano gli auguri di lunga e tranquilla pensione.

Laurea. Manuela Manzini, figlia del C.D. Sup. Ren-

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%

LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO

11 grandi volumi
circa 5.000 pagine
oltre 160.000 voci
10.000 illustrazioni in nero e a colori

Utilissima per voi, necessaria ai vostri figli, il suo prezzo di copertina è di 360.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato

per lire 180.000

(con un abbuono speciale del 50%)

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 36 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 180.000 lire
(solo ai dipendenti delle Ferrovie Stato)

Ritagliando da inviare inoltre su cartolina postale o in busta chiusa a: Soc. SIVE - via Costantino Maes, 29 - 00162 Roma - Tel. 85.95.448.
Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, LA GRANDE ENCICLOPEDIA DEL MONDO.
La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace o decido di trattenerla, come dipendente delle Ferrovie Stato potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:
□ inoltrate dello sconto a me riservato e pagherò con l'importo di L. 180.000 che verserò, senza anticipi, in 36 rate mensili.
□ inoltrate dello sconto a me riservato e pagherò con l'importo di L. 170.000 che verserò, senza anticipi, in 10 rate mensili.
Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma _____
Cognome _____ Nome _____
Matricola F. S. n. _____ Città _____ Cap. _____
Via _____ N. _____

zo Menzini del Deposito Locomotive di Roma Smistamento, si è laureata in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Complimenti.

Roma

Servizi

APPROVVIGIONAMENTI

Cordiali saluti ed auguri di serena quiescenza ai colleghi che per collocamento a riposo o per dimissioni hanno recentemente lasciato il servizio: Bruno Spagnuolo, Segr. Sup.; Gino Lotti Segr. Sup.; Vittorio Di Cicco Segr. Sup.; dr. Giacinto Morgante Segr. Sup.; Virgilio Barbarossa Segr. Sup.; Manuela Fazi De Gasperis Segr. Sup.; Silvano Caratelli Segr. Sup.; Alfonso Camilloni Appl. Capo; Angelina Pialentini Napoleoni Appl. Capo; Luigi Casale Comm. Capo.

Culla. E' nato Antonio al Segr. Cosimo Peca dell'Ufficio C.le 5°. Ai genitori ed al neonato i nostri migliori auguri.

Decessi. Condoglianze profonde per la morte del Segr. Sup. di 1ª Classe a.r. Gabriele Baccante.

COMMERCIALE

Nozze. Il 28 ottobre hanno coronato il loro sogno d'amore il Capo Gestione Angelo Perrella e la gentile signorina Jole Pedicini, Segretario presso l'Ufficio Viaggiatori. Agli sposi, i nostri auguri migliori.

Lutti. Hanno perduto il padre, i colleghi Corrado Giorgi, Capo Gestione presso l'Ufficio TC, e Floriana Delcuratolo, Segretario presso l'Ufficio Sviluppo.

Ai colleghi e alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Lauree. Anselmo De Santis, Segretario presso l'Ufficio Marketing, ha conseguito brillantemente la laurea in Scienze Politiche. Le nostre più sentite congratulazioni.

IST. SPERIMENTALE

Paolo Bertolo, Operaio Qualificato, è divenuto padre per la seconda volta.

Alla neonata Laura, che viene a far compagnia alla sorellina Emanuela, alla mamma Raffaella ed al nostro simpatico collega i più cari auguri di ogni felicità.

LAVORI E C.

Il profumo di fiori d'arancio che i colleghi, nell'ordine, Lucchetti, Pascarella, Baldassarri, Bellini e Russo, hanno sparso, a brevissimo tempo l'uno dall'altro, nei locali dell'Ufficio Collaudo Materiali, non si è disperso, anzi, a renderlo più intenso ci ha pensato l'Isp. P.le Distante Ing. Felice che ha coronato il suo sogno d'amore impalmando la gentilissima collega Rosina Mari. Auguri sinceri di felicità.

Fiori d'arancio anche per il Segretario rag. Giuliano Olivieri, che si è unito in matrimonio con la graziosa Sig.na Patrizia. Agli sposi auguri di felicità da parte dei colleghi dell'Ufficio 2°.

Sempre presso l'Ufficio 2° è stata festeggiata la nascita di Roberto. Alla felicissima mamma, Applicato Angela Sbardella, i colleghi e gli amici porgono vive felicitazioni.

MOVIMENTO

Quiescenza. Per raggiunti limiti d'età ha lasciato il servizio il Rev. Sup. di 1ª cl. dott Orazio Di Gaetano. Auguri vivissimi di sereno riposo.

Lutti. Si è spento serenamente, all'età di 83 anni, l'ing. Mario Cirillo, che ha ricoperto varie elevate cariche presso questa sede centrale, quali quelle di Direttore del Servizio Movimento dal 1957 al 1960 e di Vice Direttore Generale, e che anche da pensionato ha continuato ad interessarsi della ferrovia, collaborando attivamente con le riviste tecniche ferroviarie.

Sono morti anche il Segr. Sup. di 1ª cl. a r. Antonio Vallerotonda, l'Appl. Capo a r. Nardo Delicati, il Manovale a r. Geremia Tognarini ed il padre dell'ing. Giovanni Gasparini.

A tutti i congiunti vadano le più profonde condoglianze.

Nozze. Cordiali felicitazioni a Giorgio Cerone, Rev. Sup. del nostro Ufficio II, che è convolato a nozze con la gentile signorina Susy.

RAGIONERIA

Si sono sposati: Adriana De Nisco con Massimo Efficace; Francesco Uliano con Biancamaria Falese. Ad entrambe le coppie i nostri più fervidi auguri di tanta felicità.

E' scomparso improvvisamente a Napoli il padre dell'Isp. P.le rag. Giuseppe di Franco. Al caro collega ed alla sua famiglia giungano le nostre più sentite condoglianze.

SANITARIO

E' recentemente venuto a mancare all'affetto dei suoi cari Ercole Iorio, Capo Stazione a riposo. Al figlio Domenico, Operaio Qualificato, giungano le nostre più profonde condoglianze.

Torino

Il Dir. Sup. Ing. Corrado Midolo, Capo dell'Uff. Movimento, è stato recentemente chiamato presso il suo Servizio centrale per svolgervi funzioni di maggiore responsabilità; gli porgiamo sinceri auguri di "buon lavoro" nel nuovo impegnativo incarico.

I ferrovieri della Delegazione F.S. di Modane desiderano congratularsi, da queste colonne, con il collega francese Gérard Col, Chef du Bureau Taxation S.N.C.F., da poco insignito dell'onorificenza di "Chevalier".

Esodi. Hanno ultimamente lasciato l'Azienda: dopo ben quarantadue anni di servizio il Segr. Sup. Comm. Enzo Palena, Capo della gestione amministrativa del Magazz. Approvv. di Torino Smist.; l'Appl. C. Gino Margaroli, dell'U.P.C., valido collaboratore del nostro Periodico; il C.S. Sovr. Sergio Boidi, Dirigente del C.R.V. di Alessandria; l'Op. Sp. Augusto Bastianini ed il Man. Sp. Renzo Belgero, entrambi dell'OGR. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nuziale: il Man.le Addolorata Grottol, di Alessandria C.le, con l'Assist. Staz. Franco Mirolli, di Torino P.N.; al D.L. di Cuneo l'A.M. Vincenzo Bertone con la Sig.na Bruna Ghigo e l'A.M. Silvano Marengo con la Sig.na Teresa Racca; all'OGR l'Op. Sp. Mario Macaluso con la Sig.na Teresa Lerro, l'Op. Q. Mauro Scafati con la Sig.na Giuliana Costantini ed il Man. Sp. Eduardo Molino con la Sig.na Anna Rosa Caggiano. Ai neo sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express: Antonio all'Assist. Staz. Francesco Zoccali di Alessandria C.le; Elisa al Macch. Pietro Dalmasso del DL di Cuneo. Vivissime felicitazioni.

Lutti: in seguito ad incidente stradale è deceduto l'Op. Arm. Francesco Comito, del 39° Tr. Lav. di Nizza Monferrato; alla sua famiglia i sensi del nostro più profondo cordoglio. Sentite condoglianze porgiamo pure ad alcuni colleghi, recentemente colpiti dalla perdita di persone care: il padre Carlo del Cond. Mario Notti del DPV di Alessandria; l'ex Dev. di Ceva Ernesto Gianoglio, padre del Macch. Carlo del DL di Cuneo; il padre dell'Op. Q. Antonio Fois dell'OGR; il padre del C.S. Rossella Rolandi di Alessandria C.le.

Trieste

Proveniente dalla Divisione O.M. del Servizio Personale, è giunto all'Uff. Personale Comp.le di Trieste il dott. Paolo Amadei, per assumere la dirigenza della 1ª Sezione con funzioni di Ispettore Capo aggiunto. I funzionari e gli agenti dell'UPC rivolgono al dr. Amadei un "ben arrivato tra noi".

Marcia nuziale per l'Ispettore i.p. del locale Ufficio Lavori ing. Zorn Daniel unitosi in matrimonio, a Roma, con la gentile signorina Anna Savoia.

A Villesse, presente una folta schiera di parenti e di amici, il Segret. Tecn. dell'Ufficio Lavori, geom. Sergio Nicola, ha impalmato la signorina Mariacarla Gerin nella Chiesa di "S. Rocco".

Nell'Abbazia di Sesto di Reghena l'Operaio dell'Armamento i.p. del Tronco Lavori di Portogruaro, Claudio Giubilato, ha coronato il suo sogno d'amore sposandosi con la gentile signorina Nadia Boato.

Ai novelli sposi giungano auguri di felicità da parte degli amici e di "Voci".

Per collasso cardiocircolatorio ha cessato di vivere, a Roma, il signor Armando Bologna, padre adorato del Segretario del locale Ufficio Personale Comp.le Fiorenzo Bologna. Al caro Fiorenzo gli amici e i superiori porgono le più sentite condoglianze.

Venezia

Nella tarda serata del giorno 16 il treno 2406 deragliava dopo aver urtato contro una automobile uscita di strada e ferma sul binario di corsa. Nell'incidente, dovuto a tragica fatalità, perdeva la vita l'A.M. Luigino Carlon del D.L. di Treviso. Alcuni giorni dopo, moriva anche l'A.M. Lindo Boni, pure del D.L. di Treviso, che nel sinistro aveva riportato gravi lesioni.

Un altro incidente si è verificato nella stazione di Mestre nella notte fra il 18 e il 19 ottobre durante una manovra: nella circostanza trovava la morte il Primo Manovratore Giuseppe Mantovan.

Con viva commozione "Voci" esprime le più sentite condoglianze alle famiglie dei giovani agenti deceduti nel compimento del proprio dovere.

Lutto anche in casa dell'Assist. Capo di Stazione Aldo Volpato, in servizio presso la Gestione Raccordi di Mestre, per la morte del giovanissimo figlio Maurizio, in seguito a tragico incidente aereo sull'altopiano di Asiago. E' deceduto anche l'Op. Spec. IE in quiescenza Lino Xicato, padre del Segr. Annamorena in servizio presso il locale UPC. Ai colleghi così duramente colpiti negli affetti più cari giungano i sensi del nostro più profondo cordoglio.

Profonde condoglianze anche alla famiglia dell'Op. Spec. IE Leone Marchiori della zona 11.2 di Mestre e a quella del Manov. Angelo Michielan del Dep. Loc. di Treviso, per la prematura scomparsa del proprio congiunto.

Ma ci sono anche delle belle notizie da segnalare. Il dott. Mario Cavanna, Capo dell'Ufficio Movimento ci ha comunicato con legittima soddisfazione di essere diventato nonno per la seconda volta: la figlia Maria Teresa ha infatti dato alla luce una bellissima bambina, Silvia. Felicitazioni e tantissimi affettuosi auguri.

Sono nati anche: Andrea, figlio del Segr. dell'Uff. Lavori Pasquale Minuto, Barbara, figlia dell'Op. IE Roberto Dal Maschio della zona 43.1 di Mestre, Paolo, figlio dell'Op. Qual. IE Piergiorgio Minotto della zona 13.4 di Castelfranco. Ai neonati e ai loro genitori i nostri più fervidi auguri.

Nozze. L'Ispett. Rosita Mele del locale UPC si è sposata in questi giorni con il dott. Vittorio Oriolo. Il Segr. Demetrio Ielo, in servizio presso l'Ufficio Movimento, ha sposato la signorina Antonia Maria Assunta Zimbato. Ai neo-sposi l'affettuoso augurio di una lunghissima vita felice.

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

La lampada di Stephenson

NEGLI anni in cui George Stephenson lavorava accanitamente al progetto della sua prima locomotiva, le miniere della regione di Newcastle erano spesso teatro di terribili esplosioni sotterranee che provocavano morti e feriti. Il terribile gas che si sprigionava dalle miniere di carbone, il grisou, venendo a contatto con la fiamma delle lampade dei minatori, si incendiava ed esplodeva con effetti disastrosi. Se la causa di tali sciagure era ben nota, purtroppo un sistema di protezione sicuro non era stato ancora trovato. Alcuni rudimentali tentativi erano stati fatti, ma si erano rivelati inutili.

Si provò, in principio, ad utilizzare la pelle essiccata di una razza di pesci fosforescenti, poi uno strano congegno a mano dove una ruota, azionata da un ragazzo che seguiva il minatore, strusciando contro una pietra focaia, produceva una serie di scintille. Erano mezzi sicuri, ma del tutto inadatti allo scopo di illuminare il lavoro dei minatori nelle oscure gallerie. Molte miniere, nelle quali stagnava il gas micidiale, erano state abbandonate. Nelle altre si lavorava alla luce delle candele e delle lampade ad olio, con il continuo rischio di una improvvisa e tremenda esplosione. A Killingworth, dove Stephenson lavorava come minatore, in due esplosioni, nel 1806 e nel 1809, erano morti 22 minatori e molti altri erano rimasti feriti. Nel 1812, in una miniera vicina, un'esplosione spaventosa aveva ucciso più di cento minatori tra i quali molti ragazzi. Stephenson si dette a studiare la possibilità di fare qualcosa per prevenire questi incidenti. Lui stesso si trovava, quasi ogni giorno, a dover fronteggiare il medesimo pericolo quando, per il suo lavoro, scendeva in miniera.

Un giorno del 1814, un minatore giunse correndo a casa di George e l'avvertì che nel pozzo principale della miniera si era sviluppato un incendio. Stephenson si portò immediatamente all'imbocco del pozzo. Attorno a lui c'era una piccola folla di gente in preda al terrore. Senza alcuna esitazione, Stephenson ordinò al capomeccanico di turno di calarlo nel pozzo, dentro una cesta che serviva a tirar su il carbone. Laggiù c'era il pericolo, forse la morte, che lo attendevano; ma doveva andare. Giunto nel fondo si trovò in mezzo ad una squadra di minatori paralizzati dallo spavento.

« Ci sono fra voi sei coraggiosi disposti a seguirmi? », chiese con voce ferma. Stephenson godeva di grande stima fra tutti gli uomini della miniera; molti si fecero avanti. Ne scelse sei e con essi si avviò, alla luce incerta di una lampada, verso la galleria in fiamme. Fatte poche centinaia di metri, un rosso bagliore ed un sordo brontolio li avvertirono della vicinanza dell'incendio.

Minacciose lingue di fuoco si liberarono all'improvviso sulle loro teste. Stephenson dette ordine di fermarsi e di innalzare un muro di pietre e carbone, fino ad ostruire completamente l'apertura della galleria. In breve tempo il muro fu costruito. Il fuoco, non più alimentato dall'aria esterna, si spense. Alcuni minatori erano morti fra le fiamme, ma molti altri, in tal modo, si salvarono. Da quel giorno, Stephenson raddoppiò i suoi sforzi nel cercare una soluzione al problema posto da queste sciagure. Pensò che se avesse costruito una lampada con un tubo speciale in cui l'aria bruciata, nel suo veloce moto ascensionale, non permettesse al "grisou" di penetrare nel tubo stesso e venire a contatto con la fiamma, il pericolo delle esplosioni sarebbe stato scongiurato. Allo stesso tempo seguiva un'altra idea e compiva alcuni esperimenti: prese una decina di piccoli tubi di ferro, ottenuti segando delle chiavi di diverso diametro, e li mise dritti sopra il fuoco; si accertò così che la fiamma non vi penetrava dentro. Stephenson lavorò un anno a queste sue idee. Ogni tanto scendeva nelle gallerie invase dal "grisou" per sperimentare praticamente le varie lampade che costruiva: il rischio era grande, ma George non vi badava.

Dopo vari tentativi, mise a punto un nuovo tipo di lampada che, nel novembre del 1815, provò con pieno successo nella miniera di Killingworth. La lampada di Stephenson aveva, sopra il serbatoio dell'olio, un tubo di vetro sormontato da un cappuccio metallico traforato. Sopra c'era un altro tubo di ferro con tanti fori di piccolo diametro e a distanza calcolata. Altri fori erano disposti sulla base del serbatoio e servivano al passaggio dell'aria necessaria alla combustione della fiamma. Tutti questi accorgimenti rendevano sicura la lampada, in quanto i fori, praticati sia sul cappuccio che sul tubo di metallo, impedivano alla fiamma di uscire all'esterno, mentre l'aria bruciata, passandovi attraverso, respingeva il "grisou". Adesso i minatori non avevano più da temere per il terribile gas del carbone ed il loro lavoro si sarebbe svolto con tutta sicurezza.

George Stephenson

Era una grande vittoria per Stephenson, ma la sua gioia fu amareggiata dal fatto che l'invenzione della lampada di sicurezza per minatori venne attribuita ad un'altra persona, al chimico Sir Humphrey Davy. Questi si era infatti interessato allo stesso problema contemporaneamente allo Stephenson. Entrambi avevano lavorato allo stesso progetto in maniera indipendente, ignorando ognuno l'esistenza dell'altro. Il Davy, professore alla Royal Institution di Londra, partendo da principi scientifici, aveva scoperto che una reticella metallica assorbiva il calore tanto rapidamente che la fiamma non riusciva ad attraversarla. Applicando questo principio ad una lampada ad olio, aveva presentato, il 9 novembre 1815, un modello di lampada di sicurezza per minatori. In essa la fiamma era appunto protetta da una reticella metallica montata su un piccolo telaio cilindrico; questo bastava ad impedire che essa venisse a contatto con il gas esterno provocando esplosioni. Le due lampade, quella di Stephenson e quella di Davy, erano diverse ma ugualmente efficaci.

Le due invenzioni parallele nel tempo, erano frutto di due ingegni diversi: quello pratico ed inventivo di Stephenson e quello razionale e scientifico di Davy. Le controversie che a quei tempi sorsero sulla priorità dell'invenzione non turbarono affatto i due uomini. Se oggi Sir Humphrey Davy è ritenuto quasi da tutti il vero inventore della lampada di sicurezza, ciò si deve al fatto che egli, grande scienziato ed illustre chimico, studiando le proprietà esplosive dei gas, era partito da teorie rivelatesi poi esatte e la sua lampada era stata la logica conseguenza dei suoi studi. Stephenson, invece, delle proprietà chimiche dei gas non sapeva niente o quasi. Egli si era basato soltanto sulla sua lunga esperienza di miniere e sul suo genio creativo e pratico. Sebbene per strade diverse, erano però giunti entrambi allo stesso risultato. Grazie a loro, si scongiurarono molte sciagure e migliaia di vite umane furono salvate.

Minatori al lavoro in una miniera inglese con perforatrici a vapore

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70 mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

...efficienza e fiducia al 100%

voci della rotaia

MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXII N. 12 DICEMBRE 1979

CON LA FERROVIA UN AUGURIO PER GLI ANNI 80

Sped. in abbon. post. Gr. III/70 - della Croce Rossa, 00161 Roma

300.000 lire nel tuo conto corrente

Se hai chiesto l'accredito dello stipendio sul conto corrente BNC puoi effettuare prelevamenti allo scoperto fino a 300.000 lire al tasso estremamente vantaggioso del 10,25%.

In qualunque momento, perciò, hai la possibilità di emettere uno o più assegni, utilizzando così l'intera somma che la BNC ha messo a tua disposizione.

Con questa « carta » i tuoi assegni di importo fino a L. 100.000 saranno cambiati da qualsiasi banca o accettati ovunque in pagamento di beni o servizi.

studio savina

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

La Banca di casa tua.

N. 12 - Dicembre 1979

in questo numero

4 **Un anno sui binari**

Mese per mese la cronistoria degli avvenimenti ferroviari più significativi dell'anno che si conclude. I dati provvisori del traffico merci e viaggiatori del 1979.

9 **Alla scoperta delle nostre linee / 16**

Continua la serie dei nostri servizi sulle linee meno note della rete ferroviaria. E' la volta della Treviso-Montebelluna.

15 **Lotte operaie e sviluppo della ferrovia**

La rassegna organizzata dalla Società Nazionale di Mutuo Soccorso sulla storia delle Organizzazioni di classe dei ferrovieri.

19 **Mare Nostrum**

L'inserto culturale realizzato da "Voci della rotaia" in collaborazione con "La Vie du Rail" e "Via Libre". Articoli sul celebre umorista francese Alphonse Allais, sulla presenza del treno nella letteratura spagnola e su Pompei, a 1900 anni dall'eruzione del Vesuvio.

28 **La figlia del cantoniere**

Un racconto di Natale pubblicato unitamente a "La Vie du Rail" e "Via Libre".

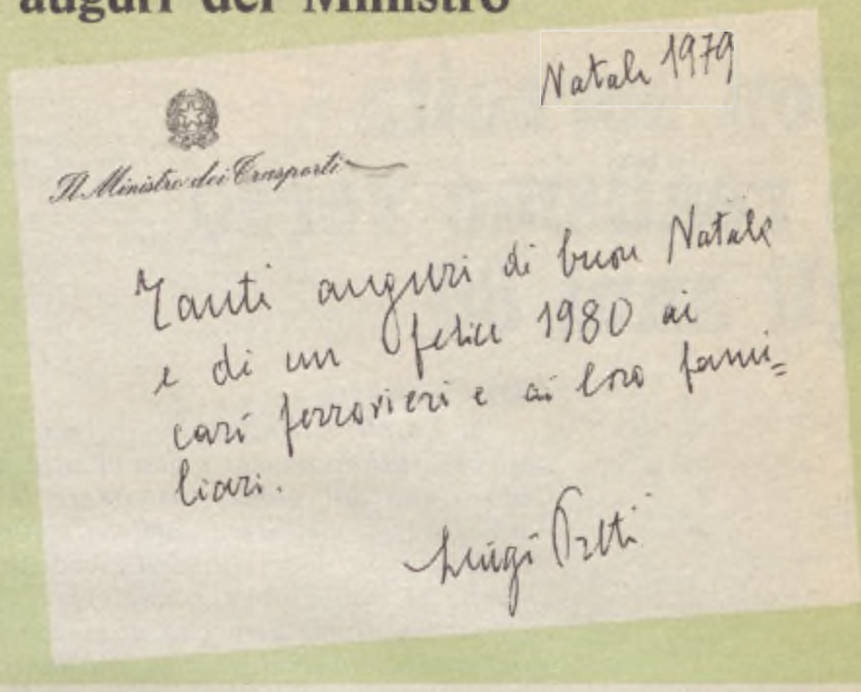
30 **La Genova-Casella**

Alla scoperta di una linea "d'altri tempi" ma che potenzialmente possiede tutte le condizioni per svolgere un ruolo migliore.

Flash 14 / Binari nel mondo 16 / Dicono di noi 18 / Attività D.L.F. 32 / E' bene saperlo 33 / Amici in pensione 34 / L'iniziativa per gli handicappati 35 / Tuttarete: avvenimenti 36 / Tuttarete: piccola cronaca 39 / Mini-almanacco 43

Associato all'USPI: **Unione Stampa Periodica Italiana**

Gli auguri del Ministro



lettere a "voci"

La copertina di Dicembre

La copertina di questo mese — l'ultima del 1979 — ha per noi di « Voci » un significato molto particolare. E' un notturno che, grazie all'effetto delle luci e al sapiente taglio dell'inquadratura, riesce a dare bene il senso dell'atmosfera natalizia di una stazione. Ma non è il valore estetico del fotocolor che vogliamo sottolineare, vogliamo, invece, parlare dell'autore. Si chiama Lorenzo De Palma, ed è il figlio del nostro bravissimo fotoreporter del Compartimento di Genova, Leonardo De Palma, venuto purtroppo a mancare proprio in questo mese. Leonardo, i più affezionati lettori di « Voci » lo ricorderanno, è stato l'autore di tante copertine del nostro periodico (senz'altro tra le più belle di quelle da noi pubblicate) ed ha avuto nel corso della carriera numerosi riconoscimenti nel campo della fotografia artistica anche fuori dell'Azienda. Era uno dei collaboratori più preziosi del giornale, un uomo e un amico su cui potevamo sempre contare. Di lui parliamo nelle cronache compartimentali di Tuttarete, ma ci pare particolarmente significativo ricordarlo qui, con una fotografia. Perché in quest'opera del figlio, Lorenzo, che da questo mese è il nuovo fotoreporter di Genova, vediamo anche l'insegnamento e la passione del padre. Un segno di continuità che in qualche modo rende meno triste il vuoto che Leonardo De Palma ci lascia.

Lo stipendio con gli assegni

Egregio Signor Direttore,
da alcuni anni lo stipendio viene pagato con assegni della Banca Nazionale del Lavoro che possono venire accreditati su c/c di questa banca oppure della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Questa la domanda e la preghiera mia e di molti che conosco: perché non è possibile accreditare lo stipendio almeno nelle altre principali banche? Molti colleghi come me abitano fuori delle località di lavoro dove non esistono né agenzie della Banca Nazionale del Lavoro né della B.N.C. e per ritirare gli assegni dello stipendio bisogna perdere già parecchio tempo: all'Ufficio Cassa a volte ci si va smontando dal turno di notte e più spesso bisogna andarci appositamente nelle ore libere dal servizio. E poi c'è da fare ancora la coda in banca.
Non si possono eliminare tali inconvenienti?
Spero che questa mia sia tenuta in considerazione da chi di dovere. Con ossequi.

Antonio Pastorino
D.P.V. Genova Sampierdarena

● *Sui problemi prospettati dal collega Pastorino abbiamo sentito naturalmente il parere degli organi competenti. Purtroppo sembra che, per diverse ra-*

continua a pag. 14

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE DELLE FS
P. Croce Rossa, 00161 Roma.
Tel. (06)855667 - Centr. FS 8490 int. 33210-2749

Direttore responsabile: Alberto Ciambricco. **Redattore Capo:** Mario Casacci. **Segretario di Redazione:** Francesco Causarano. **Redazione centrale:** Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini e Piero Spila. **Amministrazione:** Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.
Redattori Compartimentali: Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Luigi Paina, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli.
Collaboratori: Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Marisa Bernini, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Carlo V. Cattaneo, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Massimo Inardi, Michele Jocca, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Paolo Magliozzi, Renzo Marini, Armando Nanni, G. B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno.
Fotografi: Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Enrico Corino, Leonardo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Giorgio Germani, Giorgio Giorgetti, Anastasio Grillini, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Mario Maurizi, Romolo Pinna, Enzo Rivolta, Duilio Scherbi, Faustino Stabarin, Gianfranco Zerbesi.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Telefono 4129440. 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. 1.000 trattenute a ruolo; pensionati L. 500; privati L. 3.000; per l'estero L. 6.000; per la Francia L. 5.000. Il versamento deve essere effettuato sul c/c postale numero 00921015 intestato al Servizio Ragioneria F.S. - « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

Il Direttore Generale per le Festività di fine anno

Con serenità e realismo verso gli anni 80

Cari Ferrovieri,

il Natale e il nuovo anno recano al nostro lavoro una brevissima pausa: e non vi sarà neppur questa per coloro che dovranno trascorrere le imminenti festività a bordo dei treni, nelle stazioni e dovunque lo richiedano le necessità dell'esercizio.

Se ci volgiamo a considerare i dodici mesi trascorsi, possiamo dire che abbiamo dovuto misurarci con ogni sorta di difficoltà, ma non è venuto meno il nostro impegno di corrispondere alla domanda di più efficienti servizi che sale dal Paese.

Nell'elaborazione del Programma Integrativo, destinato a far fronte alle più urgenti necessità e a preparare il rilancio del trasporto su rotaia; nell'attuazione dei primi provvedimenti connessi al riordinamento del personale; nella ricerca di nuove forme di organizzazione del lavoro, l'Azienda ha dimostrato la propria capacità operativa, la propria competenza e maturità.

Il superamento di pletoriche partizioni che frantumavano il trattamento economico in una miriade di livelli retributivi; l'inquadramento del personale in sette categorie; l'abolizione di procedure inadeguate e macchinose per gli avanzamenti, non hanno provocato fenomeni di vasto dissenso. Dopo l'inevitabile disorientamento iniziale, è stata compresa la sostanziale razionalità di questi provvedimenti che non costituiscono un ostacolo, ma al contrario creano le premesse per un cambiamento migliorativo delle condizioni del personale, quale potrà risultare dal nuovo contratto.

In queste ultime settimane, l'attenzione è tornata a polarizzarsi sulla riforma istituzionale dell'Azienda. Questo difficile e annoso problema, che si è riproposto in tutta la sua importanza, deve essere affrontato (pur nella legittima e comprensibile dialettica delle parti) con serenità e realismo. Solo così sarà possibile individuare le scelte più corrette che consentano maggiore autonomia gestionale, un'accentuato dinamismo commerciale, servizi più efficienti e meno costosi, rapida attuazione dei programmi di sviluppo.

Nel ringraziarvi per il lavoro svolto nel 1979 e nel riconfermare la mia fiducia nella ripresa dell'Azienda, invio a tutti i più sinceri e fraterni auguri.

25 dicembre 1979

Mese per mese, tutti gli avvenimenti ferroviari più significativi del 1979. L'anno che si conclude è stato caratterizzato da importanti inaugurazioni — la Cuneo-Ventimiglia, il nuovo Terminal di Milano Rogoredo ecc. — ma anche da difficoltà di varia natura

ANNO SUI BINARI

Gennaio

● A Trieste viene presentato alla stampa il progetto del nuovo scalo ferroviario di Cervignano nel Friuli. L'opera che costerà oltre 150 miliardi prevede due gruppi di binari, per complessive 81 linee, numerose costruzioni collaterali (parco-containers, magazzini etc.), nonché la realizzazione di due nuovi tratti di linea e di numerose opere d'arte. L'impianto potrà movimentare 3.000 carri ferroviari al giorno, con un traffico globale che dovrebbe superare il miliardo di tonn.-Km l'anno.

● Il Consiglio di Amministrazione approva l'acquisto della quinta nave traghetto da utilizzarsi per il collegamento con la Sardegna. Potrà trasportare 78 carri-merci e 24 containers.

● Nuove mareggiate minacciano a Lavagna la continuità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Malgrado gli interventi attuati dalle FS, la situazione richiede ormai provvedimenti radicali che vanno oltre le competenze dell'Azienda.

● Viene varato, sulla Terni-Sulmona, un nuovo ponte in ferro sul Velino. La travata, che pesa 130 tonn., sostituisce quella messa in opera nel 1883, e permette di portare il peso assiale consentito da 16 a 18 tonn.

Febbraio

● Vengono proclamati a Sanremo i vincitori del Premio Giornalistico "Ferrovie Oggi e Domani" 5ª Edizione. I risultati del Premio vengono annunciati dal Presidente della Giuria, Prof. Piccioni. Alla manifestazione partecipano, tra gli altri, il Ministro dei Trasporti, On. Vittorino Colombo, il Direttore Generale, Dr. Semenza, e numerosi rappresentanti della stampa.

● La Giunta regionale della Campania approva definitivamente l'insediamento a Nola della nuova Officina FS "Grandi Riparazioni". L'officina occuperà una superficie di 240 mila metri quadrati. Viene così dato il via al progetto esecutivo, per la cui prima "tranche" vengono stanziati 5 miliardi.

● Sulla Roma-Viterbo viene trasformata in stazione la fermata di Ottavia: i lavori per la costruzione della nuova stazione e per il potenziamento degli impianti sono durati 3 anni ed hanno comportato una spesa di 400 milioni.

● Viene concordato con gli Enti Locali il piano di ampliamento dello scalo merci di Acquicella (Palermo): si potrà disporre di un piazzale di circa 50.000 metri quadrati, con una maggiore lunghezza dei binari di sosta di 8.400 metri. Vengono così anche risolti i problemi di intersezione e intercomunicazione tra strada e rotaia relativi ai collegamenti

Anche quest'anno il gelo è stato tra le cause che hanno maggiormente influito sul problema dei ritardi. Su quest'ultimo grave fenomeno e sulle misure da adottare, nel breve e medio termine, "Voci" ha condotto un'inchiesta in più puntate, alla quale hanno partecipato dirigenti aziendali, sindacalisti e operatori del settore

con l'aeroporto, il porto e la zona industriale.

● Un nuovo dispositivo anti-ladro viene adottato sulle carrozze a cuccette: si tratta di una chiusura interna "a paletto", che consente a chi viaggia di notte di dormire con maggiore tranquillità. Entro l'anno il sistema denominato di "sicurezza attiva" verrà installato su tutte le carrozze-cuccette in dotazione.

● Si tiene a Venezia, organizzata dal C.I.F.I., una importante tavola rotonda che ha per tema: "L'aumento della capacità di trasporto delle infrastrutture ferroviarie".

● Per far fronte alle sempre maggiori richieste di interventi di informatica, di calcolo e di attività gestionale, viene installato, presso il Centro Elettronico Direzionale, un nuovo "Processor", cioè un nuovo "cervello" per l'elaboratore elettronico, che consente di lavorare ad una velocità quasi doppia.

● Viene emanata la legge (6-2-1979 n. 42) relativa al nuovo contratto dei ferrovieri.

Marzo

● A seguito della costituzione del nuovo Gabinetto Andreotti, l'On. Luigi Preti assume la responsabilità del Dicastero dei Trasporti e della Marina Mercantile. Viene nominato nuovo Sottosegretario l'On. Giovanni Del Rio mentre è confermato l'On. Costante Degan.

● Viene ufficialmente inaugurato il nuovo "Terminal Internazionale FS" dello scalo di Milano Rogoredo, alla presenza di numerosi operatori italiani e stranieri del settore, di rappresentanti di ferrovie estere e di organismi specializzati. Il Terminal, da cui partono ogni giorno numerosi treni tutto-container per l'intera Europa, dispone ora di una gru a portale a 10 vie (portata utile 40 tonn.), di una gru a portale a 6 vie (portata utile 35 tonn.), di 2 autogru in funzione ausiliare ed integrativa (portata utile 35 tonn.); la sua superficie è di 70 mila metri quadrati, la capacità di stoccaggio di 5000 quintali al giorno.

● Viene presentato, dalla "Telettra S.p.A.", nel corso di un viaggio-prova sulla Roma-Napoli, il nuovo sistema di allarme e collegamento telefonico terra-treno, che utilizza le più moderne apparecchiature di telecomunicazione appositamente studiate per tale tipo di servizio.

● Per migliorare la circolazione sulla linea Milano-Bologna, il Consiglio di Amministrazione eleva a due miliardi di lire la spesa prevista per la soluzione del problema dei passaggi a livello. Con questo stanziamento verranno costruiti tre cavalcavia, tre passerelle pedonali, due sottovia e soppressi 6 passaggi a livello.

● Cade l'ultima barriera della galleria di Exilles, sulla Torino-Modane. Costata 10 miliardi, ha comportato lo scavo di 280.000 mc di terreno roccioso, l'impiego di 80.000 mc di calcestruzzo, 145.000 giornate lavorative. L'opera sarà terminata nella prima metà dell'80.

● I componenti della Commisisone Mista Italo-francese percorrono con il primo treno passeggeri la parte ricostruita della Breil-Cuneo (linea Cuneo-Ventimiglia).

Aprile

● Non si chiameranno più "Dormitori" ma "Ferrotel" i nuovi fabbricati adibiti al riposo del personale viaggiante in servizio. Il nome è stato prescelto da una apposita Giuria sulla base di migliaia di proposte pervenute a seguito di un concorso promosso da "Voci della Rotaia" e dall'Ufficio Centrale del D.L.F.

● L'Azienda promuove una serie di iniziative per la realizzazione di un biglietto cumulativo treno più mezzo automobilistico pubblico. Basato sulla suddivisione del territorio in zone, il biglietto avrà validità oraria, il prezzo verrà rapportato al numero di zone attraversate e consentirà al viaggiatore di raggiungere la destinazione con un unico titolo di trasporto.

● Vengono illustrati a Foggia, presso la Camera di Commercio, i progetti relativi al miglioramento ed al potenziamento degli impianti e del traffico della linea Foggia-Manfredonia. Come primo provvedimento vengono istituite tre nuove corse per pendolari in partenza da Manfredonia.

● Viene consegnato alla Regione Friuli-Venezia Giulia il progetto di massima per il raddoppio della "Pontebbana", relativamente al tratto tra Pontebba e Tarvisio.

● Per potenziare il traffico pendolare il Consiglio di Amministrazione approva l'acquisto di 145 locomotive diesel ed elettriche, di 850 carrozze, 90 elettromotori e 150 rimorchi.

● Viene varata una nuova travata metallica del ponte sul fiume Marta della linea Roma-Grosseto. La complessa operazione, che ha comportato anche lo spostamento trasversale simultaneo di tre travate metalliche lunghe 72 m. ciascuna, per un peso complessivo di circa 1.000 tonnellate, avviene di notte nel giro di sei ore, per ridurre al minimo l'interruzione della importante linea.

Maggio

● Viene attivato l'esercizio a T.E. sulla Vicenza-Treviso. Il treno inaugurale con a bordo il Sottosegretario On. Degan, autorità ferroviarie e locali e numerosi giornalisti percorre i 60 chilometri della linea. I lavori, unitamente a una serie di interventi sull'armamento, hanno comportato una spesa complessiva di 18 miliardi.

● Viene commemorato il centenario della linea ferroviaria Conegliano-Vittorio Veneto.

● Viene attivato l'esercizio a trazione elettrica dei 34 chilometri a semplice binario della Cremona-Fidenza. La spesa, compresa la posa in opera di un cavo di collegamento per le telecomunicazioni, è stata di oltre due miliardi di lire.

● La linea ferroviaria Paola-Cosenza viene chiusa al traffico per una frana di grosse dimensioni che ostruisce totalmente la galleria di Sant'Angelo.

● Viene attuato il nuovo orario generale dei treni viaggiatori, valido per un biennio, articolato in due periodi (quello estivo e quello invernale). Viene sperimentato un nuovo criterio di impostazione dei treni a più lungo percorso, limitando il percorso di quelli internazionali notturni ad una durata non superiore alle 12-15 ore, aumentando, contemporaneamente, la velocità di quelli diurni.

● Viene inaugurato il Poliambulatorio di Mestre (costo circa 300 milioni) e la nuova sede del Deposito Personale Viaggiante di Venezia S.L. (costo circa 400 milioni).

Giugno

● In occasione delle elezioni politiche e di quelle per il Parlamento Europeo le FS concedono una riduzione del 70 per cento agli elettori residenti all'interno; per quelli residenti all'estero invece il viaggio è gratuito in seconda classe e con una riduzione del 70 per cento in prima.

● Viene inaugurata la nuova scuola professionale compartimentale di Mestre. L'edificio è stato ricavato dalla ristrutturazione dell'ex albergo diurno del D.L.F.

● Viene inaugurata con un convoglio speciale, a bordo del quale prende posto il Ministro Preti, accompagnato da autorità ferroviarie e locali e giornalisti, l'attivazione della trazione elettrica sulla intera linea

Ferrara-Ravenna-Rimini. Con il passaggio alla elettrificazione oltre ad ottenere un aumento della potenzialità ed una maggiore velocità commerciale, si realizza un itinerario alternativo a quello a grande traffico della dorsale adriatica.

● Si tiene ad Amburgo la Mostra internazionale dei trasporti "IVA '79", che offre una rassegna mondiale di quanto di più moderno è stato realizzato nel settore. Per quanto riguarda il materiale ferroviario, che costituisce "magna pars" della Mostra, sono presenti varie industrie nazionali in uno stand, coordinato e realizzato dalle FS. In occasione dell'inaugurazione l'U.I.C., in collaborazione con le reti europee, organizza un viaggio stampa cui partecipano circa 200 giornalisti, di cui una ventina italiani.

Luglio

● Per il periodo estivo caratterizzato da più intenso traffico viene disposta la obbligatorietà della prenotazione per il trasporto delle auto sulle navi-traghetto che collegano il Continente con la Sardegna.

● Viene dato il via allo smantellamento dell'Ufficio Postale della stazione di Milano Centrale. Verrà sostituito da un nuovo modernissimo complesso dotato di sofisticati sistemi di sicurezza. La spesa sarà di oltre cento milioni.

● Viene approvato il bilancio di previsione per il 1980. In confronto a quello del '79 si registra un maggior disavanzo di 508 miliardi, che risulta però inferiore al tasso di svalutazione.

● Lavori per oltre 29 miliardi vengono approvati dal Consiglio di Amministrazione. Di particolare rilievo: la costruzione di 10 locomotori diesel per servizi misti e la costruzione dell'interconnessione Chiusi-Nord della Direttissima Roma-Firenze.

● Cade l'ultimo diaframma della Galleria di Orte sulla Direttissima Roma-Firenze. Con l'apertura di questa galleria (m. 9.317) — prevista per l'inizio del 1980 — si avrà la effettiva utilizzazione dell'intera tratta della Direttissima da Roma a Città della Pieve: la strozzatura costituita dall'ansa di Orte sarà così eliminata e si avrà un sensibile acceleramento di percorrenza. L'opera, per la sua complessità e per le eccezionali difficoltà idrogeologiche incontrate, rappresenta un importante traguardo nel campo delle costruzioni ferroviarie. Per la sua esecuzione sono state impiegate 3.750.000 ore lavorative; il costo è stato complessivamente di 43 miliardi di lire.

Agosto

● Si costituisce il Gabinetto Cossiga. Vengono confermati, come Ministro dei Trasporti, l'On. Luigi Preti, e come Sottosegretario, l'On. Costante Degan. Nuovi Sottosegretari ai Trasporti sono l'On. Bartolo Ciccardini e l'On. Calogero Pumilia.

● In occasione del periodo di ferragosto per rispondere alla eccezionale domanda di trasporto vengono effettuati numerosi treni straordinari e rinforzati i treni ordinari. L'incremento del numero dei viaggiatori rispetto allo stesso periodo dello scorso anno è pari circa all'8,5 per cento.

Nel corso del 1979 è stata ultimata la E 633, il nuovo locomotore FS. Come in altre analoghe circostanze, "Voci" ha organizzato un concorso tra i ferrovieri per dare un simpatico nome al nuovo mezzo di trazione

Settembre

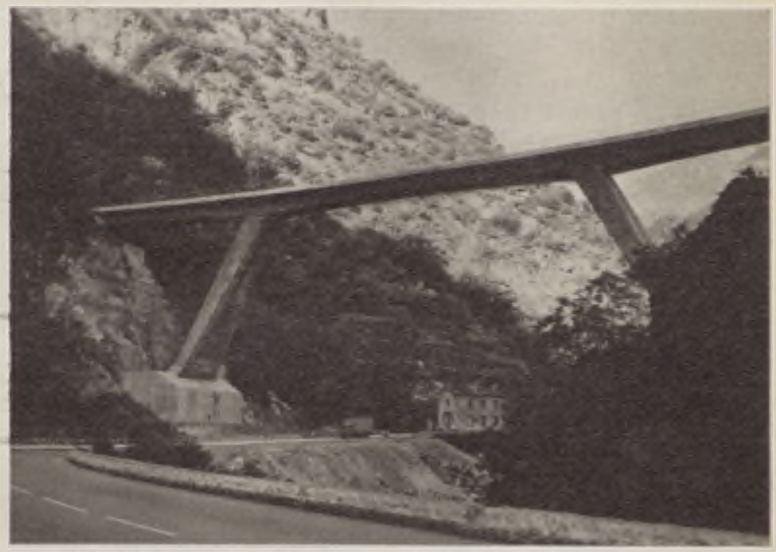
● Va in vigore un aumento tariffario del 10 per cento. In egual misura aumentano anche i prezzi degli abbonamenti, dei supplementi, dei trasporti con N.T. per la Sardegna.

● Si tiene a Trevi un importante convegno-seminario sul traffico merci a cui partecipano, tra gli altri, i dirigenti preposti al settore di tutta la rete ferroviaria nazionale. Scopo del convegno la ricerca di soluzioni ottimali per razionalizzare al massimo il servizio ed aumentare la capacità dei trasporti. Il Convegno viene aperto da un intervento del Direttore Generale, Dr. Semenza.

● L'iniziativa di "Voci della Rotaia", sostenuta dalle Organizzazioni sindacali, a favore degli handicappati figli o congiunti dei ferrovieri, giunge alla fase operativa con il lancio della campagna per la sottoscrizione fra i ferrovieri e la nomina della Commissione Esecutiva avente il compito di amministrare il "Fondo di Solidarietà".

● Nel quadro di una serie di visite ai vari Compartimenti della rete, il Direttore Generale esamina a Bari con i dirigenti e i rappresentanti locali delle Organizzazioni sindacali i maggiori e più urgenti problemi del Compartimento.

● Vengono installate su alcuni binari di Torino Porta Nuova, per un esperimento dimostrativo al fine d'un loro eventuale impiego pratico (prolungamento di banchine già esistenti, formazione di banchine d'interlinea, istituzione di fermata su linee di corsa, banchine provvisorie, pedane di servizio ecc.), delle pedane mobili modulari a composizione rapida.



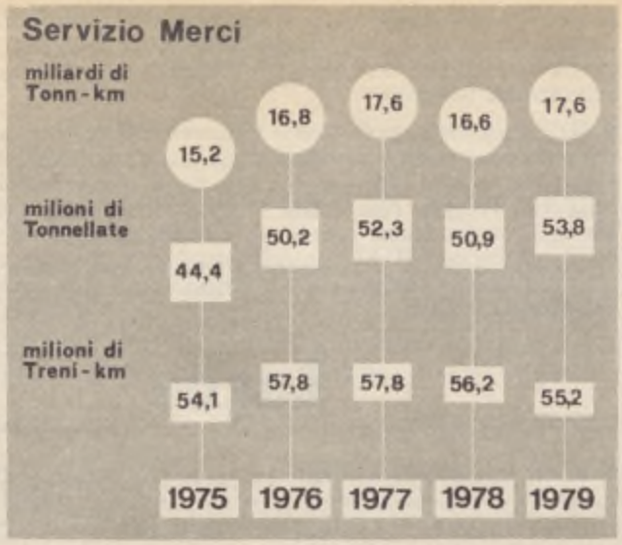
Il viadotto Scarassoui, uno dei più grandiosi manufatti della ricostruita linea Cuneo-Ventimiglia

Ottobre

● Viene inaugurata la linea Cuneo-Ventimiglia e Nizza. Due treni speciali partono da Ventimiglia e da Nizza ed a Breil sur Roya si uniscono per raggiungere Cuneo. Il treno inaugurale, che dopo 40 anni ripercorre la bellissima linea sostando in molte stazioni, viene accolto con un grande entusiasmo popolare. Alla manifestazione partecipano il Ministro dei Trasporti francese, Le Theule, il Ministro Sarti in rappresentanza del Governo Italiano, i Sottosegretari Degan, Mazzola e Baldi, numerosi parlamentari e rappresentanti delle Regioni Liguria e Piemonte, i sindaci delle cittadine francesi ed italiane toccate dalla linea, il Presidente del Consiglio di Amministrazione della S.N.C.F., il Direttore Generale delle F.S., altre autorità locali e religiose e numerosi giornalisti. La linea ripristinata da Limone a Ventimiglia è lunga oltre 64 km. di cui 47 in territorio francese; per la riattivazione sono stati eseguiti lavori su 27 viadotti principali e 33 gallerie. Il costo complessivo dell'opera è stato di 34,7 miliardi di lire per lo Stato italiano (finanziati con leggi speciali). La Francia ha contribuito con oltre 12 milioni di franchi.

● Si inaugura a Milano al "Museo della Scienza e della Tecnica" la mostra internazionale "Il mondo delle stazioni", realizzata dal "Centro Georges Pompidou" di Parigi, in collaborazione con le Amministrazioni ferroviarie di Francia, Italia, Belgio, Gran Bretagna e Olanda e con

Nelle tabelle sono riportati i risultati provvisori relativi al servizio viaggiatori e merci per il 1979. Per quanto riguarda gli incassi si è riscontrato un notevole aumento, su cui hanno naturalmente inciso anche i ritocchi tariffari intervenuti. Nel settore viaggiatori sono stati incassati 722 miliardi di lire (+ 15 per cento rispetto all'anno precedente); nel settore merci 510 miliardi di lire (+ 20,9 per cento sempre rispetto al 1978). I dati sono tratti dalla pubblicazione di fine anno dell' Ufficio 7° A.G.



il Comune di Milano. Alla manifestazione intervengono il Prof. Ogliari Presidente del Museo ed Assessore alla Cultura e Spettacolo del Comune di Milano, M. Millet, Presidente del Centro Pompidou, il Vice Direttore Generale,Dr. de Campora. Nel corso della Mostra che rimarrà a Milano fino al 31 gennaio 1980 vengono realizzati convegni sui problemi e le prospettive dei trasporti ferroviari, proiezioni di film dedicati al mondo ferroviario, una serie di spettacoli di animazione e concorsi di pittura. La Mostra viene presentata in una affollata conferenza stampa.

● Il Ministro Preti in visita agli impianti ferroviari del Friuli, tre anni dopo il disastroso terremoto, inaugura il "Centro Sociale" D.L.F. di Gemona ed i Fabbricati Viaggiatori delle stazioni di Gemona, Osoppo, Carnia e Artegna. Nell'occasione il Ministro ed il Direttore Generale esaminano con i dirigenti locali dell'Azienda e con i rappresentanti degli Enti Locali i problemi ancora in sospeso relativi al raddoppio della linea "Pontebbana".

Giovanni Paolo II si intrattiene con il Ministro Preti e con un operaio di Roma Smistamento. E' un momento dello storico incontro avvenuto nel corso della 21ª Giornata del Ferroviere celebratasi nell'Officina del Deposito Locomotive di Roma Smistamento

Novembre

● Giovanni Paolo II viene, in treno, tra i ferrovieri. Un convoglio straordinario conduce il Papa dalla Città del Vaticano all'Officina di Roma Smistamento, dove viene celebrata la 21ª Giornata del Ferroviere, svoltasi eccezionalmente l'8 novembre, proprio per permettere lo storico incontro. Il convoglio si ferma prima a Roma Trastevere, dove le massime autorità ferroviarie accolgono il Pontefice, quindi a Roma Termini dove il Papa rivolge un breve saluto a migliaia di viaggiatori e di ferrovieri in attesa. Giunto all'Officina del Deposito Locomotive di Smistamento, accolto dal Ministro Preti e da Alte autorità civili e ferroviarie, Giovanni Paolo II celebra la Messa e pronuncia un'Omelia rivolta alle migliaia di ferrovieri presenti alla cerimonia. Riprese televisive e cinematografiche dell'avvenimento vengono effettuate dalle due reti nazionali TV, da cinegiornali e da televisioni estere e private. La Radio Vaticana trasmette in diretta l'intera cerimonia. Sono presenti oltre 70 giornalisti italiani e stranieri.

● La relazione di traffico intermodale per ferrovia tra Milano e Reggio Calabria diventa trisettimanale, per la sempre maggiore richiesta di utilizzare il treno blocco per i trasporti combinati nord-sud. Per i prossimi mesi è prevista l'apertura del Terminal di Catania e sono in progetto le nuove relazioni Milano-Bari e Milano-Napoli.

● Viene consegnata a Roma Prenestina la prima di due nuove sottostazioni elettriche ambulanti costruite dal "Tecnomasio Italiano Brown Boveri" per le FS, particolarmente studiate — in collaborazione con i tecnici dell'Azienda — per le necessità d'emergenza della nostra rete.

● Il Consiglio di Amministrazione approva la spesa di due miliardi di lire per una serie di opere che riguardano la stazione di Sassari e la linea Cagliari-Golfo Aranci.

● Entra in funzione la nuova tratta Gela-Caltagirone nella rete ferroviaria siciliana. Costruita, secondo la vecchia legge, dal Ministero dei LL.PP. viene consegnata alle ferrovie per completare i collegamenti ferroviari tra l'importante zona petrolchimica e Catania e con il versante jonico (Lentini-Siracusa).

● L'On. Calogero Pumilia lascia l'incarico di Sottosegretario al Ministero dei Trasporti per assumere analogo incarico al Ministero dell'Agricoltura.

Dicembre

● Si conclude a Firenze la "Conferenza toscana dei Trasporti" i cui lavori, articolati su tre commissioni, si sono in modo particolare incentrati sui problemi relativi alle comunicazioni ed agli impianti ferroviari della regione.

● Le tariffe ferroviarie registrano un ulteriore aumento: mediamente del 10 per cento per il settore viaggiatori e del 18 per cento per quello merci. Tali percentuali risultano più elevate per alcuni particolari servizi.

(a cura di ARMANDO NANNI)

Alla scoperta delle nostre linee / 16

Da Treviso a Montebelluna

di **LAURA FACCHINELLI** / Foto di Tonino Bortoletto

LA LINEA Treviso-Montebelluna, con un piccolo tratto supplementare fino a Cornuda, venne inaugurata il 1° aprile dell'anno 1884: essa costituiva la prima parte della comunicazione ferroviaria Treviso-Belluno, che solo due anni e mezzo più tardi, il 10 novembre dell' '86, poté essere interamente percorsa dal primo treno, il quale finalmente pose fine al secolare isolamento del Bellunese.

La necessità di un collegamento ferroviario da Treviso a Belluno via Feltre era stata posta all'attenzione del Governo per la prima volta agli inizi del 1871, con una domanda formulata dalla Deputazione Provinciale di Belluno. Quest'ultima aveva assunto l'iniziativa, col pieno appoggio del Consiglio Provinciale di Treviso, proprio nel momento in cui la « Commissione per la Classificazione e il Complemento delle Ferrovie del Regno », da poco costituita, stava conducendo un'approfondita analisi finalizzata alla programmazione di una serie di comunicazioni ferroviarie che potessero favorire gli interessi sociali ed economici dello Stato come delle popolazioni locali.

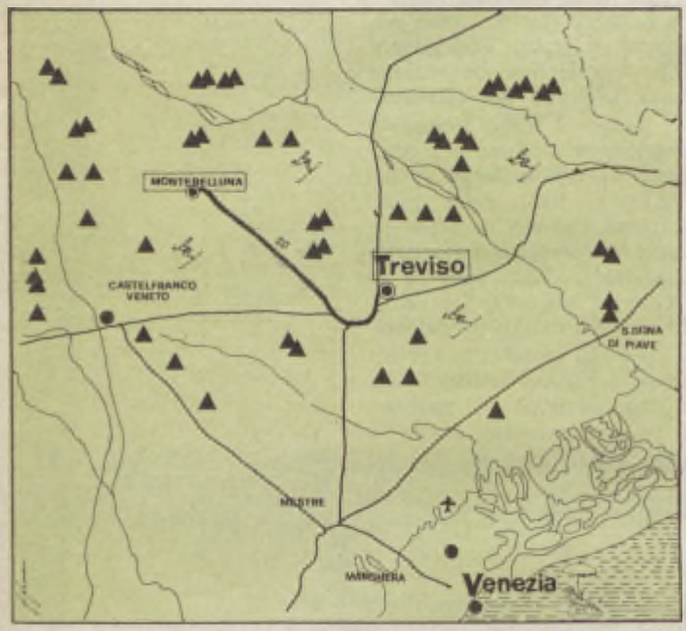
Nonostante che il momento fosse favorevole, cinque lunghi anni passarono in discussioni e progetti senza alcun concreto risultato. Tra l'altro, vennero presi contatti in previsione di un prolungamento del collegamento al di là delle Alpi, si parlò anzi, fin dall'inizio, con precisione, di una linea internazionale Venezia - Amburgo, ma alle parole non seguirono fatti concreti; soltanto nel 1876 cominciarono a profilarsi all'orizzonte delle possibilità di realizzazione del richiesto collegamento fra le province di Treviso e Belluno e finalmente, nel maggio 1878, il progetto venne presentato dai Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze al Governo.

La Treviso-Montebelluna era stata infatti inserita nell' ambizioso progetto che prevedeva la costruzione di 3.694 chilometri di nuove linee a completamento della rete ferroviaria del Regno. Il disegno ministeriale proponeva il completamento della relazione via Conegliano (alla Treviso-Conegliano, già esistente dal '55, stava per aggiungersi il tratto Conegliano-Vittorio — la relativa convenzione era stata stipulata nel dicembre '77 — perciò il tratto mancante per raggiungere Belluno era relativamente breve); la legge 29 luglio 1879, n. 5002, nella quale prese forma l'ampio progetto riguardante il completamento della rete nazionale, diede tuttavia la preferenza all'itinerario via Feltre — richiesto fin dall'inizio dai bellunesi — e ciò soprattutto per ragioni di carattere militare. La stessa legge modificò, nei confronti del relativo progetto, anche la categoria della linea: dalla 3ª ca-

A ridosso dei binari della Treviso-Montebelluna, la chiesa di Signoressa, col suo caratteristico campanile "veneziano"

Treviso-Montebelluna

La stazione di Montebelluna, com'è oggi e, a sinistra, com'era ieri, nel 1913, quando sui binari avanzavano lente e maestose le locomotive a vapore



Caratteristiche della linea

Apertura all'esercizio: 1.4.1884
Lunghezza: km. 20
Tracciato: a semplice binario
Linea esercitata con Dirigente Unico, con sede a Belluno
Stazioni: 2 (Treviso C.le, Montebelluna)
Fermate: 4 (Treviso P. Santi Quaranta, Paese-Castagnole, Postioma, Trevignano-Signoressa)
Pendenza massima: 9 per mille
Peso assiale ammesso: 20 tonn.
Armamento: tipo 50 UNI da Montebelluna a Treviso Santi Quaranta (in opera dal 1975 sulla tratta Montebelluna-Postioma, dal 1979 sulla Postioma-Treviso Santi Quaranta), tipo RA 36 nei due km. da Treviso P. Santi Quaranta a Treviso C.le (è in programma la sostituzione entro il 1980)
Raggio di curvatura minimo: m. 297
Velocità massima di tracciato: 125 km./h.
Velocità massima d'orario: per treni a materiale ordinario (rango A) tratte da 50 a 100 km/h, per treni a materiale leggero (rango B) tratte da 50 a 110 km/h
Passaggi a livello: 24 dei quali n. 1 manovr. da stazione, n. 7 da fermate, n. 7 dai 3 P.G. (dei 15 P.L. n. 7 sono protetti, n. 7 non prot., n. 1 parzialm. prot.), 1 automatico, 3 aperti e incustoditi, 5 privati.
Interventi previsti dal piano integrativo:
Blocco semiautomatico o nuovo sistema economico di esercizio sull'intera tratta. Centralizzazione dei deviatoi estremi di Postioma.

tegoria, per la quale era previsto un concorso nella spesa di costruzione da parte delle province interessate in ragione di 1/5, la Treviso-Belluno venne passata alla 2ª, con riduzione del contributo da corrispondere a 1/10 della spesa. Ciò dimostra quale importanza si attribuiva al collegamento fra le due province venete.

Agli appalti per le opere di costruzione della linea si cominciò a provvedere nel successivo anno 1880, a partire dalla tratta Treviso-Signoressa; solo dopo l'ultimazione del tratto Treviso-Cornuda — inaugurato, come abbiamo visto, il 1° aprile 1884 — poterono essere iniziati i lavori verso Belluno: il ritardo fu dovuto soprattutto alle maggiori difficoltà derivanti dal carattere geologico della zona montuosa. La costruzione della Cornuda-Belluno richiese circa due anni e mezzo di tempo; contemporaneamente si provvedeva al collegamento Montebelluna-Padova mediante la costruzione della tratta Montebelluna-Camposampiero (la tratta da Padova a quest'ultima località era in esercizio già dal 1877). L'intera Padova-Belluno trovò compimento entro il 1886.

Nei documenti e nelle cronache riguardanti le lunghe e alterne fasi di progettazione e costruzione delle arterie ferroviarie in esame, ciò che maggiormente colpisce è il tenace, energico impegno della popolazione trevigiana e soprattutto di quella bellunese nel portare avanti le proprie richieste, un impegno che, trovando la propria forza in una profonda convinzione personale di ciascuno, spesso — come in questo caso — risultava vittorioso su esitazioni e difficoltà di varia natura.

E' interessante constatare come l'istituzione di un collegamento ferroviario con Treviso e Padova (e, attraverso questi importanti centri, con il resto del Veneto e dell'Italia) fosse ritenuto condizione indispensabile per porre fine ad un isolamento che da sempre gravava sulle condizioni economiche e sociali del Bellunese. Molto interessante è anche fare un raffronto — in termini di contrasto e analogia insieme — fra le modalità di comunicazione alla fine dell'800, quando il principale mezzo di trasporto era il treno, e quelle dell'epoca in cui viviamo, nella quale — nonostante le pressanti difficoltà derivanti dalla crisi energetica e la conseguente opportunità di ridurre i consumi — è da tempo in atto un processo irreversibile di sempre maggiore utilizzazione del mezzo su strada, sia privato che pubblico. Se tale costante evoluzione, fattasi rapidissima negli ultimi anni, ha, più che modificato, rivoluzionato il sistema di trasporto rispetto al secolo scorso, permangono tuttavia delle remore ad uno sviluppo veramente positivo di tale processo, cosicché non si è potuta operare una netta distinzione fra le funzioni dei diversi mezzi ma sussiste, invece, un duplice sistema, dispendioso quanto inefficiente.

Oggi si pone quindi la necessità di operare nelle diverse situazioni una scelta intelligente fra il trasporto su strada e quello su rotaia, una scelta che preveda l'utilizzazione del mezzo che meglio risponde a criteri di comodità ed economicità, secondo le particola-

TRAFFICO SULLA TREVISO-MONTEBELLUNA NEL 1978

Staz. o Ferm	VIAGGIATORI			MERCI A CARRO				PICC. PARTITE		
				Spedizioni		Arrivi		Spediz. + Arrivi		
	Biglietti	abb.	Introiti	Quant.	tonn.	Quant.	tonn.	Quant.	tonn.	Introiti
Paese Cast.le	1.570	335	2.381.450	—	—	—	—	42	1	144.740
Postioma	4.720	692	5.624.300	—	—	—	—	41	1	263.480
Trev. Signor.	4.198	1.069	6.930.200	4	20	59	1.299	486	33	8.599.990
Montebelluna	67.387	6.575	194.585.270	486	2.937	377	6.621	24.284	1.489	207.099.950
Totale linea	77.875	8.671	209.521.220	490	2.957	436	7.920	24.853	1.524	216.108.160
Totale linea TV C e TV P.S.Q.	728.894	40.316	1.781.635.600	3.634	31.112	4.216	72.397	78.095	3.264	991.687.230

MERCI E PRODOTTI TRASPORTATI NEL 1978

Staz. o Ferm.	PARTENZE	ARRIVI
Paese Cast.le	esplosivi	esplosivi, lavori in ferro
Postioma	—	—
Trev. Signor.	—	legname, concime
Montebelluna	calzature, materassi e reti da letto, pneumatici, serbatoi d'acciaio	fibre di cocco, pneumatici, polpa di barbabietola, legna da ardere, torba, tronchi, concimi

NOTE: 1) i dati relativi a Montebelluna si riferiscono, oltre che alla linea Treviso-Montebelluna, anche alla Padova-Calalzo; 2) sono stati considerati separatamente i dati relativi alla stazione di Treviso C.le e alla fermata di Treviso Santi Quaranta perché entrambe non fanno parte solo della linea secondaria che ci interessa, trovandosi nel punto di confluenza della medesima con le più importanti arterie Mestre-Udine e Vicenza-Treviso; 3) Paese Cast.le e Postioma sono disabilitate al servizio merci a carro, alla prima però fa capo, ai fini della circolazione, il raccordo con una ditta privata (ai fini contabili, i trasporti interessano Treviso Santi Quaranta).

ri esigenze in termini di distanza e di numero di utenti. E' appunto partendo da tale criterio che la nostra Azienda da tempo si batte per un uso razionale delle strutture destinate al servizio viaggiatori e di quelle adibite al trasporto merci, per entrambe auspicando l'integrazione dei vari sistemi in un panorama che contempli non solo il trasporto su rotaia e quello su gomma ma — in particolari situazioni logistiche — anche quelli marittimi, fluviali e aerei.

Quali sono i progetti di integrazione per la linea Treviso-Montebelluna?

Prendiamo in considerazione per primo il servizio viaggiatori. Da una serie di rilevazioni, effettuate in sede compartimentale, si è constatata, fra Treviso e Montebelluna, l'esistenza di due servizi di trasporto pressoché paralleli, uno su strada e uno su rotaia. Tenendo conto del fatto che, date le caratteristiche socio-economiche della zona, l'utenza è costituita per la massima parte da pendolari (lavoratori e studenti), le FS hanno operato un primo intervento innovativo predisponendo, in via sperimentale, un servizio di tipo cadenzato, così da offrire un numero maggiore di corse, ad intervalli regolari, con maggiore frequenza nelle ore di punta.

Questo costituisce solo il primo passo sulla via dell'integrazione: l'obiettivo che ora si pone l'Azienda è infatti quello di concordare con le ditte che eserciscono i trasporti su strada degli orari, appunto, « integrati », tali da lasciare al treno il compito di smaltire l'afflusso di viaggiatori nelle ore di andata e ritorno dal luogo di lavoro e di studio (un servizio che il treno può svolgere egregiamente e con minore dispendio di energia) e da destinare, invece, al pullman il servizio nelle ore « stanche », quelle ore, cioè, nelle quali le poche persone che viaggiano possono trovare spazio sufficiente in un pullman.

Un ulteriore passo avanti sulla via dell'integrazione sarà compiuto quando saranno state predisposte le strutture idonee a permettere la confluenza di correnti di traffico su strada a centri opportunamente collocati logisticamente, dei centri nei quali il viaggiatore potrà agevolmente scendere dal pullman e passare al treno (e viceversa, al ritorno, potrà trasferirsi dal treno al pullman) senza perdite di tempo né maggiori oneri per il duplice mezzo utilizzato: queste due ultime condizioni, a loro volta, saranno soddisfatte rispettivamente con la costituzione di apposite aree per la sosta dei mezzi stradali nelle immediate vicinanze delle stazioni e con la concreta realizzazione di specifici accordi con le ditte esercenti i servizi su strada per il rilascio di un unico documento di viaggio polivalente. I punti di confluenza nella nostra linea sono previsti a Treviso e Montebelluna, mentre si sta esaminando l'eventualità di istituzione di un centro intermedio a Postioma.

Passiamo ora al settore delle merci.

Per un trasporto intermodale nel settore delle merci è attualmente in fase di studio un ampio progetto riguardante Treviso P. Santi

In una litografia d'epoca, l'interno della stazione ferroviaria di Treviso

Treviso-Montebelluna

Quaranta. L'impianto, abbandonata ormai la funzione di fermata per il servizio viaggiatori, è destinato a specializzarsi nella funzione di scalo-merci di Treviso (e a tale scopo sarà prossimamente inglobato nel complesso di Treviso C.le) mediante la predisposizione di particolari strutture (ad esempio un'area adatta alla sosta e alla circolazione dei mezzi su strada) e servizi (soprattutto quello doganale) utili a rendere più semplice e rapido il passaggio dal mezzo su strada a quello su rotaia, con conseguente maggiore efficienza ed economicità. Con l'istituzione di un complesso intermodale — istituzione che è subordinata all'esito degli accordi attualmente in corso tra le FS e l'Amministrazione comunale — lo scalo di Treviso andrà ad inserirsi, come punto di confluenza di varie correnti di traffico su strada, in un'ampia serie di itinerari ferroviari riguardanti la direttrice est-ovest (collegandosi con la recentemente elettrificata Vicenza-Treviso, con la Treviso-Portogruaro destinata al ripristino, con lo scalo-merci di Cervignano di futura attivazione e, attraverso il transito di Villa Opicina, proiettandosi verso relazioni internazionali e intercontinentali a vasto raggio) e la direttrice nord-sud (oltre che verso Belluno e Calalzo, sarà interessato all'itinerario Udine-Tarvisio e, quindi, anche ad una serie di relazioni internazionali verso il nord-Europa).

Per renderci conto da vicino dello stato presente della linea, l'abbiamo percorsa in treno a tappe, scendendo ad ogni fermata per parlare con i titolari sui problemi quotidiani della loro vita di lavoro. Ci è stato presentato il quadro di una serie di difficoltà che ostacolano pesantemente il servizio merci; per il settore viaggiatori le condizioni sono apparse già oggi più favorevoli, con un aumento complessivo degli utenti a partire dall'entrata in vigore (il 27 maggio scorso) del cadenzamento. Fra i « problemi aperti » prospettati, per i quali facciamo rinvio alle « interviste al personale » che figurano nell'apposito riquadro, particolarmente pressante ci è apparso quello dei passaggi a livello. I passaggi a livello sulla Treviso-Montebelluna sono molti: essi distano in media meno di un chilometro l'uno dall'altro. L'esistenza di alcuni passaggi a livello non protetti determina una situazione di pericolo, mentre, in corrispondenza dei tre passaggi tuttora aperti e incustoditi, la velocità dei treni in transito subisce inevitabilmente una drastica riduzione rispetto alla potenzialità della linea. Per risolvere lo spinoso problema, la Direzione Compartimentale di Venezia punta decisamente alla soppressione; ma tale operazione è tutt'altro che facile giacché comporta — come si sa — la necessità di preventiva costruzione di strutture alternative (cavalcavia e sottopassi) che consentano di superare la sede ferroviaria. Con le Amministrazioni comunali responsabili i contatti sono già avviati ma, a parte il lungo iter dei progetti e degli accordi di natura finanziaria, esistono spesso obiettive difficoltà pratiche. Valga come esempio eclatante il passaggio a livello situato a pochi metri dalla stazione di Montebelluna, in corrispondenza di una strada di forte traffico che porta al centro città: le limitate dimensioni della strada e l'esistenza di fabbricati ai lati della stessa rendono assai problematica la programmazione delle soluzioni alternative sopra accennate, e intanto il passaggio a livello continua ad essere di ostacolo sia per il traffico stradale che per le manovre ferroviarie.

Giunti alla fine del nostro esame, ci sembra di poter concludere che la Treviso-Montebelluna è un'arteria ferroviaria ancora sospesa fra passato e futuro: dal passato è tuttora condizionata in termini di legame ad una ormai consolidata abitudine, mentre il futuro prospetta soluzioni ancora incerte. E' necessario compiere il passo giusto, mantenendo del passato ciò che tuttora è valido ma anche innovando, sia pure con prudente coraggio.

LAURA FACCHINELLI

Un'automotrice diesel in arrivo alla stazione di Postioma

PARLIAMONE CON...

Il Direttore Compartimentale

Qual è il ruolo svolto attualmente dalla linea Treviso-Montebelluna nell'ambito dei collegamenti ferroviari del Trevigiano? E in che senso, in che misura essa può assolvere una propria funzione nel contesto delle strutture socio-economiche del Veneto, pur nelle mutate condizioni storiche? Abbiamo rivolto alcune domande al Direttore Compartimentale di Venezia, ing. Quirido Castellani.

« Questa linea, come tutte quelle costruite nel secolo scorso o nei primi decenni del nostro secolo è nata essenzialmente per il servizio viaggiatori come unico mezzo di trasporto meccanizzato esistente. Oggi, con l'incremento del trasporto su strada, essa deve necessariamente trovare una nuova ragione d'essere. Dovrà specializzarsi nelle distanze mediolunghe (si consideri che già oltre i 20-30 chilometri il trasporto ferroviario dà prestazioni superiori a quelle raggiungibili con un pullman, purché, naturalmente, si riesca ad aumentare la velocità dei convogli mediante la diminuzione del numero delle fermate) e inserirsi efficacemente in un complesso intermodale. A tali condizioni la Treviso-Montebelluna è in grado di svolgere una funzione vitale di collegamento fra la provincia di Belluno e l'esagono Vicenza-Castelfranco - Treviso - Portogruaro - Mestre - Padova, zona individuata dalla Regione Veneto come quella di massima concentrazione riguardo alla densità di popolazione e alle attività lavorative. Questo per quanto attiene al servizio viaggiatori ».

E il servizio merci? Il progetto riguardante Treviso P. Santi Quaranta, se attuato in futuro, sarà in grado di portare un potenziamento del traffico merci anche sulla Treviso-Montebelluna?

« Tutto quanto è in programma per Treviso P. Santi Quaranta, con la prevista costituzione di una struttura intermodale centralizzata ferrovia-strada-aereo, non può non avere notevole interesse per le attività produttive e commerciali che si svilupperanno nella zona, e ciò riguarda, naturalmente, anche la fascia di territorio che gravita intorno alla Treviso-Montebelluna. Le linee di affluenza al centro di raccolta presso il predetto scalo potranno essere servite dalla ferrovia o dal camion: ciò dipenderà dai criteri di convenienza seguiti

Il personale della linea

dalle singole ditte in considerazione, ad esempio, della particolare collocazione della loro sede (con conseguente possibilità o meno di costruire binari di raccordo). L'esistenza di un centro a Treviso P. Santi Quaranta sarà anche utile ai fini dei termini di resa: il maggior perditempo si ha infatti nella fase di raccolta delle varie spedizioni, ma, una volta riunite — e questo potrà verificarsi in modo rapido e razionale nel nostro scalo — queste procedono celermente a destinazione ».

A proposito dei termini di resa, il personale che lavora sulla linea ha posto l'accento sui pesanti condizionamenti imposti dai tempi lunghi e incerti dell'esecuzione dei trasporti. Anche alcuni industriali della zona, intervistati, hanno indicato nella difficoltà di prevedere i termini di resa l'ostacolo più forte ad una più ampia utilizzazione del mezzo ferroviario. Ritiene possibile porre rimedio a tale situazione?

« Le motivazioni addotte dall'utenza nelle richieste rivolte all'Azienda ci sono note. Il conseguimento dei risultati auspicati dipende, per certa parte, dall'adeguamento delle strutture ferroviarie alle esigenze dei traffici, ma non bisogna dimenticare che, in un'azienda di trasporti, l'efficienza dipende in misura determinante dai singoli operatori, il cui maggiore o minore impegno si riflette direttamente sull'andamento del servizio. Per quanto di propria competenza, l'Azienda sta già predisponendo, sulle linee del Compartimento, tutti quegli interventi che possono adeguarle alle esigenze del traffico merci, come ad esempio l'aumento di capacità riguardo al peso assiale (intervento che sulla linea in esame è stato già attuato) ».

Un'ultima domanda. A suo avviso, il futuro della linea è nei viaggiatori o nelle merci?

« Stando alla situazione degli insediamenti attuali, la linea sembra destinata al traffico viaggiatori a medio e lungo percorso. Le FS puntano, a livello nazionale, sul traffico merci: questo costituisce il principale obiettivo dell'Azienda in quanto presenta maggiore convenienza in senso assoluto, sia riguardo ai costi di esercizio sia sotto il profilo del risparmio energetico. Ma sulla Treviso-Montebelluna, perché si passi dall'attuale traffico assai modesto a un traffico soddisfacente occorre che se ne realizzino le premesse, e cioè che si verifichino, in conformità a quanto previsto dal programma regionale dei trasporti, degli insediamenti industriali e commerciali, tali da comportare la necessità di trasporti.

Il Titolare di *Treviso P. Santi Quaranta*, Attilio Baracchino, ci introduce subito in un tema di scottante attualità per le FS: la diminuzione del traffico merci. « La differenza da qualche anno fa al momento attuale è notevole — afferma — e la causa del fenomeno deve ricercarsi soprattutto nei tempi lunghi del trasporto per ferrovia e nella difficoltà nel prevedere i termini di resa. Per queste e per altre ragioni, gli utenti danno spesso la preferenza al trasporto su strada, nonostante sia più oneroso, perché consente una più efficace programmazione dei rapporti fra produttore e consumatore ».

Nella fermata di *Paese-Castagnole* Titolare è la signorina Ampelia Zanella, suo sostituto è la sorella Antonia: entrambe svolgono i propri compiti con vera passione giacché, essendo figlie di ferroviere la ferrovia l'hanno nel sangue fin da bambine. Con loro e con il collega Giorgio Buranello, terzo agente in servizio, parliamo subito del traffico viaggiatori: « è scarso — ci dicono — perché molti abitanti della zona trovano più comodo servirsi degli autobus, che fanno più fermate e passano proprio per il centro delle località servite ». Il servizio merci, scarsissimo, è limitato ai colli espressi, giacché le spedizioni a carro fanno capo alla vicina fermata di Treviso P. Santi Quaranta. Il problema più grosso, a Paese-Castagnole, è quello del passaggio a livello verso Treviso, che si trova fuori dal segnale e quindi manca di protezione.

Anche a *Postioma* il traffico viaggiatori è ostacolato dalla concorrenza dei mezzi stradali; il Titolare Ferruccio Rado ci assicura, comunque, che il servizio cadenzato di recente istituzione ha portato un notevole aumento dei viaggiatori, in quanto ha favorito i pendolari con il cospicuo numero di treni previsti soprattutto nelle ore di punta. Il traffico merci — limitato alle piccole partite, in quanto la fermata è attualmente disabilitata per il servizio a carro — trova un grave ostacolo in termini di rallentamento del servizio nella mancata programmazione di un idoneo numero di treni destinati a tale servizio. Un grave problema, comune a tutta la linea, è costituito dalla dipendenza dal D.U. di Belluno, mentre sarebbe auspicabile, a detta degli interessati, che si pervenisse al più presto ad un tipo di dirigenza locale.

Il Titolare di *Trevignano-Signoressa* Gino Sernagiotto e il suo sostituto Rino Casolin ci danno conferma dei risultati soddisfacenti ottenuti con il servizio cadenzato, sulla base dei biglietti emessi e degli introiti. Non altrettanto positivo il bilancio del trasporto merci, che ultimamente è diminuito sensibilmente, per le note ragioni. Un altro preoccupante problema segnalato è quello del vicino passaggio a livello, il quale con i prolungati tempi di chiusura costituisce un ostacolo per la circolazione stradale.

Antonio Pandolfo, Capo Stazione Sovrintendente Titolare di Montebelluna

« Anche a *Montebelluna* uno dei problemi più pesanti è costituito da un passaggio a livello » ci informa il Titolare Antonio Pandolfo: « essendo situato in prossimità della stazione e interessando un'arteria di grande traffico, esso è di ostacolo sia per il traffico stradale, che viene notevolmente rallentato, sia per le manovre ferroviarie, che debbono essere svolte, quando possibile, dalla parte opposta rispetto al F.V., cioè lato Treviso ». Lo stesso Titolare ci fornisce, invece, notizie confortanti sull'andamento, a Montebelluna, non solo del traffico viaggiatori ma anche del servizio merci: «quest'ultimo, in modo particolare — sia a carro che a collettame — è stato favorito dal progressivo aumento del costo del trasporto stradale. Tale circostanza ha indotto le fabbriche della zona a spedire sempre più spesso per ferrovia i propri prodotti (soprattutto calzature, ma anche pneumatici, materassi ecc.) destinati a tutta l'Italia e all'estero. L'utenza sempre di più si servirebbe della ferrovia se potesse fare affidamento su una sollecita fornitura dei carri vuoti e su un altrettanto celere trasporto delle merci a destinazione ».

Il nostro concorso sul tema:

«LA STAZIONE»

Il concorso di pittura che "Voci della Rotaia" — in occasione della Mostra internazionale "Il mondo delle stazioni" (Milano 13 ottobre 1979 - 31 gennaio 1980) — ha indetto tra i ragazzi figli di ferrovieri in servizio o in pensione, che frequentano la scuola dell'obbligo, e avente come tema "La stazione", si è ormai concluso.

Il 31 dicembre è infatti scaduto il termine d'invio delle opere. Il concorso ha avuto un grande successo tra i ragazzi: centinaia sono stati i lavori giunti in redazione e tutti di notevole livello. Adesso resta solo lo svolgimento dell'ultima fase: la giuria si riunirà nei primi di gennaio e il suo "verdetto" stabilirà i vincitori delle sezioni per i ragazzi delle scuole elementari e per i ragazzi delle scuole medie inferiori. La premiazione ufficiale, come abbiamo già annunciato, avverrà nell'ambito della Mostra "Il mondo delle stazioni". I vincitori saranno, naturalmente, tempestivamente avvisati.

flash

NOTIZIE IN BREVE - CURIOSITA' - ANTICIPAZIONI

Feste di fine anno: 550 i treni straordinari

Per le vacanze di fine anno sono stati istituiti 550 treni straordinari tra servizio interno (oltre 200) e servizio internazionale (oltre 320, compresi quelli per i lavoratori italiani all'estero), senza contare i convogli organizzati dalle sedi compartimentali in relazione alle esigenze locali. I treni straordinari nazionali sono stati attuati nel periodo compreso tra il 19 dicembre ed il 7 gennaio.

Quelli a lungo percorso, più di 170 hanno seguito gli itinerari da Milano, Torino e Roma verso la Puglia, la Calabria e la Sicilia. Per il medio-percorso (Torino-Venezia, Milano-Venezia, Genova-Roma ed altri) sono stati, invece, istituiti 51 treni.

Il servizio straordinario internazionale ha, invece, trovato attuazione nel periodo dal 14 dicembre al 13 gennaio. Si tratta di più di 190 convogli nel senso Nord-Sud (105 per i lavoratori) e 135 nel senso Sud-Nord (39 per i lavoratori). Il tutto ha comportato un maggiore impegno in turno di circa 450 carrozze per il servizio interno e 620 per quello internazionale.

Il movimento a medio e lungo raggio che durante le feste di fine anno ha interessato circa 3 milioni di viaggiatori, ha richiesto l'istituzione di ben 550 treni straordinari

Un biglietto giovane

Alla fine di quest'anno quasi tre milioni di giovani europei sotto i 26 anni hanno viaggiato in treno con uno speciale biglietto BIGE. Il BIGE è un biglietto ferroviario internazionale di seconda classe venduto a prezzo molto ridotto rispetto alla tariffa normale. E' un biglietto individuale che non impone alcun obbligo di viaggiare in comitiva. Unica condizione richiesta: avere meno di 26 anni. La riduzione varia a seconda dei paesi, non tutte le amministrazioni ferroviarie concedono infatti gli stessi sconti, tuttavia si può dire che l'agevolazione si aggira intorno al 40% della tariffa e talvolta raggiunge il 50%.

Con questo speciale biglietto — che può essere definito « biglietto europeo » — ci si può recare in moltissime stazioni principali (ne vengono elencate ben 120) alle quali vanno aggiunte innumerevoli stazioni secondarie di tutta Europa.

Nuovi impianti per la stazione di Sassari

Una serie di opere ferroviarie che riguardano la stazione di Sassari e la linea Cagliari-Golfo Aranci sono state approvate dal Consiglio d'Amministrazione della nostra Azienda.

Il potenziamento degli impianti dello scalo sassarese si è reso necessario per il continuo incremento del traffico viaggiatori e merci.

I lavori saranno divisi in tre fasi, le prime due (per un importo di 1 miliardo e 200 milioni) comprenderanno le seguenti opere: costruzione, lato Porto Torres, del tracciato per l'allacciamento dei binari del « fascio merci »; costruzione del nuovo scalo merci, compreso il magazzino e relativi binari; espropriazione ed opere di sterro e murarie per l'ampliamento della sede; adeguamento degli esistenti impianti di sicurezza e di segnalamento semaforico.

In arrivo novanta vagoni a due piani

Sono in avanzata fase di allestimento presso le officine di Casaralta a Bologna le 150 carrozze ferroviarie a due piani che la nostra Azienda ha ordinato un anno fa nel quadro di un vasto programma di commesse di nuovo materiale rotabile.

Di queste nuove vetture a due piani — le prime di questo tipo nella storia della nostra Azienda — 90 saranno assegnate al Compartimento di Milano per essere destinate al servizio pendolare sulle due linee maggiormente interessate a questo particolare tipo di trasporto, la Piacenza-Milano e la Brescia-Milano.

200 miliardi per le ferrovie della Liguria

Duecentotrentuno miliardi sono stati stanziati dalla nostra Azienda per il quinquennio '80-'85 nella sola Liguria.

Sulla linea Genova-Ventimiglia sarà raddoppiato il binario relativo alla tratta S. Lorenzo a Mare-Ospedaletti. Venti miliardi sono stati stanziati per la « bretella" che collegherà il porto di Voltri con la via Ovada, ventidue miliardi per allacciare il

lettere a "voci"

continua da pag. 3

gioni, l'attuale sistema di pagamento non sia al momento modificabile. Ma ecco, in dettaglio, la risposta.

Tutti i servizi finanziari dell'Azienda FS — compreso quello del pagamento delle competenze al personale — sono distribuiti fra i maggiori Istituti di credito a carattere nazionale e regolati da apposite convenzioni stipulate previo assenso del Ministero del Tesoro.

I servizi di cassa dell'Azienda sono stati, quindi, ripartiti territorialmente fra i diversi Istituti di credito, in funzione della loro maggiore presenza nelle diverse località. Inoltre, per quanto riguarda la richiesta di voler estendere l'accreditamento in c/c ad altri Istituti oltre la B.N.L. e la B.N.C. è da tenere presente l'impossibilità per il Centro Elettronico Unificato della nostra Azienda, di smistare le informazioni relative alle competenze da accreditare ai ferrovieri, a diversi Istituti di credito senza incorrere in sensibili aggravi di lavoro, sia dal punto di vista meccanografico che da quello contabile, ed in rischi di errori o ritardi.

La delinquenza sui treni

Egregio Direttore,

è da qualche tempo che mi capita sempre più spesso di leggere su diversi giornali, articoli, lettere, interviste, dichiarazioni, che trattano della delinquenza sui treni. Pare quasi che viaggiare in ferrovia, soprattutto di notte e su certe linee, sia diventato un'avventura da Far West. Io non sono un ferroviere, ma seguo ugualmente con attenzione le vicende che riguardano l'Azienda delle FS. Da quanto ho letto, però, mi sembra anche che se il problema dei furti sui treni colpisce direttamente il viaggiatore che viene derubato, non di meno colpisce il personale ferroviario di scorta. Sono infatti i ferrovieri, quelli che ogni notte si trovano a dover affrontare e fronteggiare bande di ladri sempre più organizzati e sempre più decisi a tutto. Da utente, credo obiettivo, ritengo che le prime vittime della delinquenza sui treni siano proprio loro, i ferrovieri, e mi domando come mai « Voci della rotaia », che pure negli ultimi tempi ha affrontato temi molto interessanti e coraggiosi, non ha ancora avuto modo di toccare un argomento come questo, che certo i ferrovieri vivono quotidianamente sulla loro pelle (e in questo caso non si tratta di una metafora!).

Augusto Di Stefano
Milano

● *Ringraziamo il nostro cortese lettore per la sua lettera che, tra l'altro, ci consente di puntualizzare alcune cose. Prima di tutto non è vero che « Voci » non ha mai affrontato il tema della delinquenza sui treni. E' del giugno 1976 una nostra inchiesta, molto ampia e circostanziata, sulla Polfer e che, naturalmente, comprendeva anche un approfondito discorso sulla delinquenza « ferroviaria » così come si manifestava in quel momento. Sono poi seguiti numerosi articoli e servizi che, seppure in modo più limitato, sono tornati sull'argomento. Comunque dobbiamo, effettivamente, confessare una certa nostra resistenza a parlare di nuovo di un fenomeno come questo, così grave e complesso; questo perché, a livello del giornale, ci sembrava inadeguato limitarsi a fare il punto della situazione e magari aggiungere delle belle parole e delle promesse, mentre invece ci sarebbe piaciuto poter parlare di fatti concreti, di interventi massicci anche se non risolutivi. Purtroppo il fenomeno della delinquenza sui treni e nelle stazioni rientra nel problema, più generale, della crisi dell'ordine pubblico che attanaglia il nostro, come altri Paesi.*

Tuttavia, visto che il nostro lettore ce ne fornisce l'occasione, annunciamo che abbiamo già in corso una nuova inchiesta sullo specifico tema della delinquenza sui treni. Con tali servizi, che appari-

porto di La Spezia alla via La Spezia-Migliarina e a Vezzano. Sessanta miliardi inoltre verranno impiegati per il nuovo scalo di smistamento del traffico internazionale dalla Francia. E ancora sette miliardi e mezzo serviranno a completare il nuovo scalo di S. Limbania e trenta per il raddoppio Vezzano-Pontremoli, compreso lo scalo merci di S. Stefano Magra.

Sui treni d'Europa si mangia « in dialetto »

Rigatoni alla guappo, braciolette alla napoletana con friarielli, bocconcini di mozzarella in carrozza, pastiera, il tutto innaffiato da un bianco d'Ischia e da un rosso Taurasi del '73.
Questo il menù del pranzo tenutosi all'hotel Excelsior di Napoli, in occasione della presentazione delle « settimane gastronomiche » di Napoli e della Campania. L'iniziativa è stata promossa dall'azienda autonoma di soggiorno di Napoli in collaborazione con la Wagons-Lits, la nostra Azienda, la regione Campania, gli Enti Turismo delle cinque province.
Questo menù, insieme ad altri sempre a base di specialità gastronomiche regionali, viaggerà su tutti i grandi treni nazionali ed europei in partenza da Roma. Nel corso di due settimane i viaggiatori potranno così gustare piatti tipici della cucina campana, forniti da noti ristoranti napoletani.

ranno su uno dei primi numeri del prossimo anno, speriamo di contribuire in qualche modo, se non alla soluzione del grave problema (soluzione, ripetiamo, che richiede ben altri interventi e in ben altre sedi), perlomeno alla conoscenza dei suoi più diversi e preoccupanti aspetti.

Per seguire l'attualità ferroviaria francese e spagnola

abbonatevi a...

la vie du rail

via libre

LA VIE DU RAIL
11, rue de Milan
75440 Paris cedex 09
52 numeri l'anno 182 franchi.

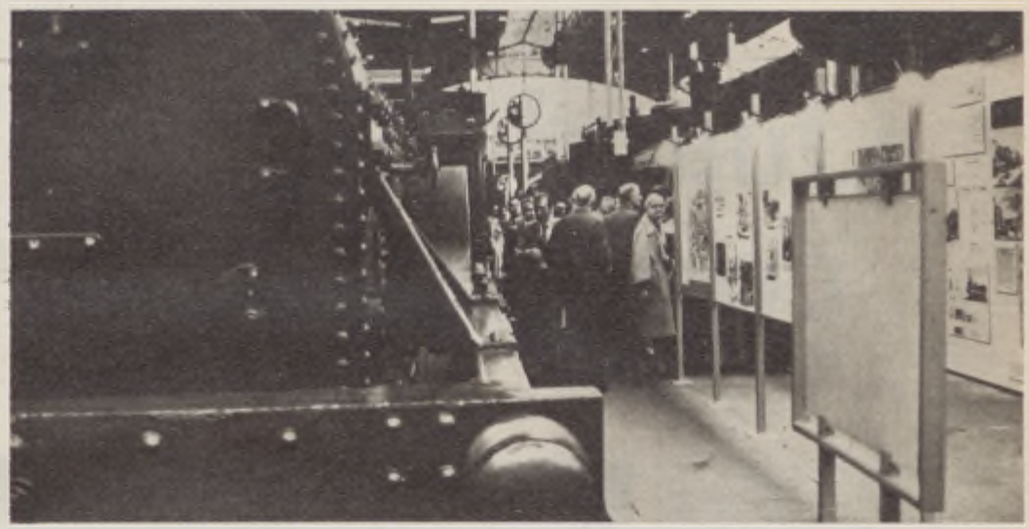
Pagamento per mandato internazionale al CCP Editions N.M. 2518-74 G Paris.

VIA LIBRE
c. Darro, 32 - Apartado 14419
Madrid 2 (Spagna)
12 numeri l'anno 540 pesetas.

Pagamento per mandato internazionale da spedire direttamente a "Via Libre".

Nell'ambito della Mostra "Il mondo delle stazioni"

Lotte operaie e sviluppo della ferrovia



NELL'AMBITO della Mostra «Il mondo delle stazioni» (Milano, Museo della Scienza e della Tecnica, fino al 31 gennaio 1980) un importante settore ripropone, aggiornandola, la rassegna che due anni fa la Società Nazionale di Mutuo Soccorso, la prima organizzazione di classe dei ferrovieri, dedicò nel centenario della fondazione a « Le organizzazioni dei ferrovieri: lotte di classe e sviluppo dei trasporti ».
Circa quaranta pannelli, nella suggestiva cornice del padiglione ferroviario del Museo, ci danno l'immagine della nascita e dello sviluppo della nostra categoria, dei suoi rapporti, spesso drammatici, con il movimento operaio e con l'evolversi tecnologico del trasporto ferroviario.
A partire dalla rivoluzione industriale e dalla costruzione in Italia delle prime linee ferroviarie, la rassegna copre un arco di tempo che arriva fino ai giorni nostri: il Piano Nazionale per uno sviluppo integrato delle diverse forme di trasporto, enunciato in sede di Conferenza Nazionale nel 1978, è l'ultimo punto di riferimento.
Il pannello introduttivo, quasi un sottotitolo, ci mostra l'azione dei ferrovieri milanesi per fermare, nel 1908, un treno di crumiri a Porta Vigentina: gran parte dello spazio espositivo è infatti dedicato alle lotte che da sempre i ferrovieri hanno condotto per migliorare le condizioni di vita e di lavoro, contribuendo allo sviluppo della coscienza politica e sociale della categoria.
Quando nel 1863 a Pietrarsa si registra il primo sciopero, i ferrovieri hanno già sperimentato l'associazionismo mutualistico; nel 1874 nasce a Genova «L'Operaio Ferroviario», il primo giornale che tratta i problemi della categoria; nel 1877 a Milano si costituisce la Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.
Sono anni difficili: la sinistra trasformista e il capitale speculativo italiano lavorano alla privatizzazione totale delle ferrovie, affidando, mediante Convenzioni, l'esercizio delle linee a tre grandi società. I ferrovieri della mutua si riuniscono al grido di « ci vendono ».
Emerge in quegli anni la figura di Cesare Pozzo, pioniere dell'organizzazione ferroviaria, che si batterà strenuamente per la fusione in un unico sodalizio delle tre società di Macchinisti e Fuochisti esistenti presso le tre grandi reti di gestione.
Nel '98 il giornale « Lega Ferrovieri Italiani » viene soppresso e molti dirigenti arrestati e incarcerati: bisognerà aspettare il 1904 perché venga proclamato il primo sciopero generale cui seguirà, l'anno seguente, la nazionalizzazione delle ferrovie.
Nel 1907 nasce il Sindacato Ferrovieri Italiani.
Immagini drammatiche ci ricordano il periodo difficile che seguì: la guerra, lo sciopero del '20, il fascismo, la Resistenza, la Liberazione. Dal '45 ad oggi il ferroviere si distingue ancora: dapprima nella ricostruzione della rete, in seguito nella difesa dell'Azienda contro i propositi governativi di smantellamento e la politica di sviluppo dell'autotrasporto, infine nell'attuale periodo di ammodernamento e potenziamento degli impianti.
Tutto questo la rassegna milanese propone con rigore storico ineccepibile e con una ricchezza di documentazione — foto, stampe d'epoca, giornali — di grande interesse.

ANNA D'ANGELO

Sciopero generale a Milano nel 1907: un treno di crumiri fermato dai manifestanti. In alto, un aspetto della rassegna nel padiglione ferroviario del Museo della Scienza e della Tecnica

FERROVIE GRECHE

Quando il treno corre nel mito

di Tiziana Gazzini

ATENE, Corinto, Micene, Argo, Nauplia. Città celebri fin dall'antichità, per le vicende storiche e mitiche che vi si svolsero. Città che insieme a molte altre di uguale fama sono sparse lungo le linee delle ferrovie greche. Una rete ferroviaria che può così diventare un'insolita, ma efficace guida alla scoperta della civiltà ellenica. Un abbinamento, quello treno-classicità estremamente armonico e quasi complementare. Quello che abbiamo scritto su un precedente numero di « Voci » a proposito di De Chirico e Savinio, della loro nascita ed infanzia greca, che vedeva come elementi fondamentali della rispettiva formazione culturale proprio il treno e le suggestioni di una Grecia mitica, ha trovato una facile conferma durante un nostro recente viaggio attraverso quelle terre e quei mari. Non ci vuole il genio dei fratelli De Chirico per cogliere il legame/confronto che unisce il treno, emblema di una civiltà moderna e industriale, alle rovine di quella civiltà scomparsa. I binari che abbiamo incontrato ci sono infatti puntualmente serviti da rispettoso punto di fuga per costruire la necessaria prospettiva temporale che altrimenti sarebbe andata perduta.

Un aiuto, in questo senso, i binari ce l'hanno dato anche nell'area archeologica del santuario di Delfi. Tra le rovine del tempio di Apollo, il luogo più sacro di tutto quel vasto complesso religioso, ci ha sorpreso l'incontro con le tracce di una mini-ferrovia. Erano probabilmente i binari utilizzati durante i lavori di scavo che portarono alla luce i ruderi del santuario. Binari come punto di fuga, dicevamo. Nel nostro caso è solo grazie alla scoperta di quei binari (ruderi, ormai, anch'essi) che ci siamo realmente convinti dei secoli che ci separavano da quando Delfi era la mèta di Edipo che qui giungeva da Tebe, ansioso di avere da Apollo un responso decisivo sul suo tragico destino. Noi che propendiamo verso le atmosfere rarefatte e impalpabili del mito, ci sentivamo, infatti, a Delfi, come avrebbe potuto sentirsi l'erede diretta della Pizia, la sacerdotessa divinatrice che

Tracce di una mini-ferrovia tra le rovine del tempio di Apollo a Delfi

da uno scoglio proteso su uno dei più bei panorami che sia dato vedere, emetteva i suoi misteriosi oracoli, scrivendoli sopra foglie che il vento disperdeva.

Se la tentazione di interpretare a Delfi il ruolo della Pizia è stato allontanato dalla presenza di un raccordo ferroviario d'altri tempi, la stessa provvidenziale funzione l'hanno avuta in diverse altre occasioni i binari attualmente in funzione sulla linea dell'Argolide. E' facile tra le rovine dell'antica Corinto fantasticare di essere tra i primi cristiani a cui Paolo di Tarso scriveva alcune delle sue lettere più belle. Facile, se non ci fosse l'immagine, viva nella memoria, di quello spettacolare ponte ferroviario che scavalca la stretta

Un treno viaggiatori scavalca il canale di Corinto

fessura del Canale di Corinto.

La linea ferroviaria, lasciata Corinto, è accompagnata per un lungo tratto dalla mole delle lunghissime mura fortificate che cingono il monte che sovrasta le rovine dell'antica città. Una vegetazione fitta di castagni e di foreste, affianca, poi, i binari fino all'ingresso in quello che, secondo noi, è il vero gioiello della Grecia arcaica: la piana di Argo con le sue splendide città.

Regina di tutte, bella fra le belle, Micene su una solitaria altura domina la valle e la nostra ferrovia. Solo lassù la presenza dei binari che fin qui ci ha sempre saputo ricondurre alla realtà, ha potuto poco. Qui, lo confessiamo, siamo state Clitennestra e dalla Porta dei Leoni e dalle mura ciclopiche abbiamo con timore atteso il ritorno di Agamennone dalla decennale guerra di Troia. Tra queste mura isolate, ruvide testimoni di una vita che doveva riservare anche ai re solo rare distrazioni, tra queste pietre scoperte dal mai troppo ricordato Schliemann, tra le tombe splendide e semplicissime che si aprono verso la pianura e il mare, tra le partenze in picchiata verso la valle degli uccelli che qui hanno i loro nidi, abbiamo sentito intera la potenza del mito, l'attrazione inquietante e vertiginosa del passato e delle vicende narrate da Omero.

Scesi dalla rocca di Micene in questo stato d'animo davvero singolare, gli amici binari ci hanno infine accompagnato fino a Nauplia, una splendida città dove il Leone di Venezia campeggia un po' dovunque, sulle mura del forte di Palamidi, che si svolge lungo una cresta di roccia a strapiombo su di un mare azzurrissimo, come sulle torri del forte di Bourzi, che insolita isola, sorge su uno specchio d'acqua dai riflessi turchini.

I binari dell'Argolide, terra di rovine e di miti, di eroi e di vicende epiche, di storia e leggenda, ci hanno saputo ricordare tutta la complessità della Grecia. Un paese arcaico che ha fatto sue le istanze del progresso. Un progresso di cui il treno resta ancora oggi il più tradizionale simbolo.

L'Eretteo, sull'Acropoli di Atene.
A sinistra, la porta dei leoni a Micene

Il programma di ammodernamento delle CH

LE FERROVIE greche (CH) comprendono 2.461 km di linee ed hanno trasportato nel 1977 (ultimi dati UIC disponibili) 855 milioni di tonn-km di merci (844 nel '76) e 2.219 milioni di viagg-km (2.212 nel '76). La rete è costituita, tranne una tratta di 119 km, da linee a semplice binario e comprende linee a scartamento normale e ridotto costituenti rispettivamente il 63 ed il 37 per cento del totale.

Le CH sono impegnate attualmente nella realizzazione di un programma di ammodernamento in cui è stato assegnato valore prioritario all'asse Atene-Tessalonica-Idomeni. Quest'arteria, lunga 586 km, collega la capitale al confine jugoslavo ed è quindi interessata dai principali collegamenti internazionali col resto dell'Europa. Essa ha una lunghezza pari a circa un quarto di quella dell'intera rete ma assicura da sola circa la metà del traffico complessivo delle CH. Il tracciato comprende forti pendenze e curve di raggio ridotto ed è a doppio binario solo per 99 km. La velocità massima è attualmente di 100 km/h, ma scende in alcuni tratti fino a 65 km/h.

I lavori di ammodernamento, la cui ultimazione è prevista per il 1982, comprendono alcune rettifiche del tracciato, il raddoppio del binario, l'elettrificazione e l'installazione di un moderno sistema di segnalamento e blocco. Questi interventi consentiranno di elevare la velocità massima a 160-200 km/h e di ridurre quindi i tempi di percorrenza dei treni espressi Atene-Tessalonica dalle attuali 7 ore e mezza a circa 3 ore e mezza.

I lavori per il raddoppio del binario e per l'ammodernamento degl'impianti di segnalamento sono già in corso tra Inoi e Larissa (278 km). Essi consentiranno in una prima fase di elevare la velocità massima a 140 km/h, limite imposto dalle caratteristiche del materiale rotabile esistente. Ciò permetterà, tuttavia, una prima riduzione dei tempi di percorrenza su questa tratta per i treni più veloci da 4 ore e 20 minuti a 3 ore e 40 minuti Larissa-Plati e Tessalonica-Idomeni.

L'ammodernamento di quest'arteria, e soprattutto della parte settentrionale di essa, da Larissa a Idomeni, contribuirà al miglioramento dei collegamenti ferroviari tra l'Europa ed il Medio Oriente, grazie ad un servizio di traghetti tra i porti di Volos (Grecia) e di Lattaquié (Siria), distanti circa 1.500 km. Ciò permetterà, infatti, di ridurre la durata complessiva del tragitto delle merci di circa il 30 per cento rispetto all'attuale percorso interamente ferroviario via Instambul, che interessa linee a semplice binario della rete turca, caratterizzate da una modesta potenzialità e da una conseguente elevata congestione.

Altri interventi riguardano gl'impianti di segnalamento e blocco ed in particolare l'installazione del CTC sulla linea Tithorea-Domokos e l'ammodernamento del materiale rotabile. Quest'ultimo comprende mezzi di trazione Diesel di costruzione italiana, francese, ungherese e tedesca. Nel 1978 sono state ordinate 5 locomotive diesel da treno, 6 carrozze a cuccette e 10 carrozze passeggeri.

Dal 23 giugno 1977 la Grecia è interessata da una nuova relazione internazionale che collega Parigi con Atene via Losanna, Milano, Ancona, Bari, Brindisi, Patrasso.

RENZO MARINI

DATI PRINCIPALI SULLE CH (1977)

Lunghezza della rete		km 2461
mezzi di trazione Diesel		308
carrozze		692
carri merci		10560
tonn-km trasportate	(milioni)	855
viagg.km trasportati	(milioni)	2219
treni-km effettuati	(migliaia)	17380
agenti in forza		13299

Un moderno convoglio delle linee greche

In breve

ARABIA SAUDITA

Un nuovo treno, costruito in Svizzera, è stato messo in servizio tra Damman e Riyadh. In grado di trasportare 1000 passeggeri, questo treno, interamente climatizzato, è composto di 18 vetture, 2 carrozze-ristorante e 2 bagagliai.

CANADA

Quest'anno la moda dei viaggi in treno conosce in Canada, nel tratto Toronto-Vancouver, un momento di autentico successo. Si tratta di un viaggio tutto speciale e anche di un treno decisamente fuori dell'ordinario. In effetti, a richiamare l'attenzione è il "Canadian Show Train", che si avvale di celebri vedettes che si esibiscono in uno speciale vagone da cinquanta posti trasformato in un piccolo teatro. Ma non basta. Con lo spettacolo, vengono distribuiti gratuitamente champagne o vini pregiati, mentre una apposita "sala" accoglie i patiti del bridge o di altri giochi. Anche la cultura non è stata dimenticata: sulle rotaie viaggia infatti una autentica biblioteca fornita di best-sellers e di riviste. A completare il quadro, e nel modo più piacevole, ci pensa il maitre dell'hotel Winston di Toronto che prepara cibi raffinati e sempre nuovi. Questo treno davvero straordinario segue la via del Canadien Pacifique, passando sulla riva nord del lago Superiore, con fermate a Winnipeg, Calgary-Braniff e Vancouver per permettere ai viaggiatori di riposarsi in alberghi di prima classe e di scoprire le bellezze naturali di queste località, insieme agli spettacoli che vengono offerti. Si tratta di un viaggio di dieci giorni comprendente 4 notti a bordo del treno, i pasti, le bevande e gli spettacoli "sui binari": il tutto compreso nel prezzo del biglietto. Il forfait costa 1.285 dollari, compreso il volo di ritorno con il CP Air.

CINA

E' stato completato l'armamento di una sezione di 834,5 Km. della linea che collegherà, una volta ultimata, Qinghai a Lhassa nel Tibet. La sezione, che unisce Xining a Golmud, si snoda ad una altezza media di 3000 m. sul livello del mare. La costruzione, iniziata nel 1974, ha comportato, tra l'altro, il traforo di una galleria di 4 km. ad oltre 3700 m. di altezza.

ROMANIA

Il 4 settembre, le Ferrovie dello stato Rumeno (CFR) hanno inaugurato la trazione elettrica sulla sezione Rosiorii de Vede-Videle-Bucarest completando così l'elettrificazione su 832 km. di linea che corre, nel senso est-ovest, da Costanza sul Mar Nero a Curtici presso la frontiera con l'Ungheria. Salgono, in tal modo, a 1500 i chilometri di linea elettrificati (25 kv 50 Hz) sulla rete rumena.

dicono di noi

SULLA STAMPA

Le Regioni e il Ministero dei Trasporti si sono « confrontati » nelle settimane scorse a Roma su quella che sarà la situazione dei trasporti in Italia negli anni Ottanta. Gli Assessori regionali hanno illustrato al Sottosegretario Degan, ai Direttori Generali, delle F.S. dr. Semenza, della P.O.C. dr. Chisari e dell'Aviazione Civile dr. Collini, le situazioni nelle singole Regioni e le indicazioni rispetto ai piani predisposti. Se ne è occupata ampiamente la stampa.

CORRIERE DELLA SERA

Parere positivo è stato espresso da tutte le Regioni per il programma integrativo delle FS, che prevede per i prossimi sei anni investimenti per 9.750 miliardi. La richiesta delle Regioni al Ministro Preti e a tutto il governo è di non perdere altro tempo attorno all'elaborazione di un provvedimento già definito nei suoi minimi particolari, secondo criteri ritenuti da tutti gli interessati soddisfacenti. La preoccupazione che anima gli assessori regionali è facilmente comprensibile: che la mancata attuazione del piano crei dannose sfasature nell'attuazione di due provvedimenti ritenuti indispensabili, previsti nel piano sotto la voce « urgenti », i 1500 miliardi per il rinnovo del materiale rotabile e i 2000 miliardi stimati come necessari per interventi di protezione della rete ferroviaria dagli effetti delle calamità naturali.

IL SOLE 24 ORE

Decisa la distribuzione regionale dei fondi del piano integrativo FS. Sicilia, Campania e Lombardia sono le tre Regioni che usufruiranno dei più consistenti stanziamenti tra quelli previsti dal nuovo Piano Integrativo FS: un programma che comporta investimenti totali — tra opere da completare e nuove opere, tra impianti e materiale rotabile — per 9750 miliardi di lire.

Il Fiorino

Secondo le intenzioni delle FS il primo triennio del piano sarà caratterizzato da provvedimenti « di tipo diffuso nel territorio », volti soprattutto al recupero di arretrati. Le opere più significative e qualificanti richiederanno tempi più lunghi. I benefici previsti porteranno ad un aumento, considerando le sole merci, della capacità di trasporto dagli attuali 16/17 miliardi di tonn.-km. a circa 22/23, di cui almeno 2/3 miliardi riferiti al traffico intermodale.

Gazzetta del Sud

FS: accolte le richieste per la rete regionale. Da parte dei rappresentanti delle Regioni è stata manifestata soddisfazione. Anche le richieste avanzate dalla Regione Calabria sono state accolte e riguardano l'elettrificazione e il raddoppio di importanti linee e vari miglioramenti tecnici agli impianti.

IL LAVORO

Stanziati oltre duecento miliardi per le ferrovie della Liguria. Si tratta di stanziamenti che tra l'altro riguardano impianti tecnologicamente utili per automatizzare il movimento treni e aumentare la sicurezza dei viaggiatori. Ben vengano i miliardi per la realizzazione di nuove opere ferroviarie che certamente potenzieranno la capacità delle linee, aumentando la sicurezza e diminuendo i ritardi, ma si abbia il coraggio di attuare i progetti.

Corriere Adriatico

In campo ferroviario l'Azienda statale effettuerà investimenti diretti per circa 140 miliardi, oltre quelli previsti per l'attrezzatura della stazione di Ancona e per il traffico containerizzato. Sono state così accolte le richieste a suo tempo formulate dalla Regione, che nella prima ripartizione di fondi risultava destinataria di investimenti per un importo di poco superiore ai 90 miliardi.

MARIA GUIDA

IN PARLAMENTO

Non deludere le attese dei ferrovieri

DICEVAMO, nel nostro ultimo appuntamento, del silenzio che pesa sulla riforma dell'Azienda ferroviaria e sottolineavamo che, a differenza della precedente legislatura, ben poco si notava, in questa, per sollecitarla. C'era, segreta in chi scrive, la speranza tuttavia di veder presto il prolificarsi di iniziative da parte dei vari gruppi politici. Non è senza amarezza che dobbiamo riconoscere l'inutilità dell'attesa.

Nell'ordine del giorno della Commissione trasporti di Montecitorio un accenno alla soppressione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato ed alla costituzione di un'Azienda con personalità giuridica di diritto pubblico si trova soltanto in una proposta di legge di cui è primo firmatario l'onorevole Badino ma della quale, purtroppo, non possiamo riferire perché non ancora stampata dalla tipografia della Camera. Almeno così ci è stato assicurato in data 27 novembre, mentre leggiamo nell'ordine del giorno del 19 dello stesso mese che la proposta in questione è stata assegnata alla Commissione trasporti il 26 ottobre di questo anno. Sconsolatamente dobbiamo rilevare che tutto va a rilento; sembra quasi di riscontrare la mancanza di volontà di procedere. Manca, è certo, quel dinamismo (forse eccessivo) che caratterizzò in seno alla Commissione stessa i lavori durante la settima legislatura. Quali le cause? Probabilmente politiche: si parla da settimane di mutamenti ai vertici delle varie Commissioni parlamentari, di nuovi criteri di distribuzione delle presidenze e la polemica serpeggia fra le forze politiche. Dovremmo essere alla vigilia di una soluzione che non sappiamo quali strascichi si porterà dietro. Certo è che nell'attesa si segna il passo, mentre ci sembra superfluo sottolineare la doverosa attenzione che meriterebbe il settore del trasporto ferroviario, trainante per l'intera economia del Paese. Tutti aspettano qualcosa. La crisi? E' proprio quella di cui meno di ogni altra cosa il Paese sente il bisogno. Tutti dicono di non volerla e intanto, giorno dopo giorno, le punzecchiature nei fianchi del governo la fanno sentire come imminente e minacciosa. Si spera di superare la stagione dei congressi, ed in particolare di quello della Democrazia Cristiana, al quale le forze politiche guardano con interesse. Si pensa di poter giungere addirittura al traguardo delle prossime elezioni di primavera, per valutare l'orientamento di chi vota. Ma non si esclude, al tempo stesso, che tutto possa precipitare da un momento all'altro, senza che all'orizzonte si intravedano possibilità di soluzioni.

In questo clima si raffredda l'attività parlamentare e in entrambi i rami del Parlamento tirano a campare sia i lavori delle assemblee che quelli delle Commissioni. Queste ultime hanno varato pochi provvedimenti per lo più di interesse locale e settoriali. E' mancato sinora il respiro per le grandi cose. Sfogliamo l'ordine del giorno della Commissione e non vi troviamo niente di nuovo; vi rileggiamo cose ormai stantie: la fissazione del nuovo termine di scadenza riguardante la prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda; le norme per il coordinamento nazionale dei trasporti (di cui vi abbiamo già parlato la volta scorsa); la estensione dei benefici della legge del maggio del '70 al personale ferroviario ex militarizzato o mobilitato durante l'ultimo conflitto; l'abolizione del pedaggio sullo stretto di Messina e niente altro. I grandi temi, come si vede, sono latitanti; manca il colpo di reni, la sterzata. I ferrovieri, diciamolo in tutta franchezza, sono delusi.

SALVATORE BRANCATI

la vie du rail

Alphonse Allais e la ferrovia

di Arfoll

IMMAGINATE per un istante che Ulisse vi presenti a Omero, che Don Chisciotte vi apra la porta della camera di Cervantes, che Beatrice vi conduca da Dante, che Falstaff vi inviti a bere un boccale di birra con Shakespeare, che Alceste vi conduca, tra le quinte, fino al camerino di Molière.

Bei sogni! Quello che vi propongo non è così portentoso, ma non manca ugualmente di fantasia perché l'autore prescelto, Alphonse Allais, è uno dei più grandi umoristi dello scorso secolo.

Figlio di un farmacista di Honfleur, egli nacque 125 anni fa, in un grazioso porticciolo situato sulla foce della Senna. Fu uno scolaro assai mediocre, un coscritto insolente, uno studente pigro e un chimico per hobby.

Dopo essere stato respinto a quattro esami di farmacia disse basta, decise di interrompere gli studi e di andare a Parigi per vivere della sua attività di scrittore.

Scrisse su diversi giornali tra cui "Le sourire" e "La vie drôle" che mostrano assai bene i suoi orientamenti.

Per vent'anni, ogni settimana, egli scrisse, di getto, dei racconti. Le sue opere complete riempiono 6000 pagine.

Vi si trova un po' di tutto: cose buone e cose meno buone, luoghi comuni e intuizioni sorprendenti, trovate geniali e giochi di parole, ma soprattutto una sbalorditiva mescolanza di serio e faceto.

Nella storia della letteratura francese si parla poco di Allais. In Francia ci siamo sempre un po' vergognati dei nostri autori comici. Li amiamo, certo, ma non li ammiriamo. La nostra ammirazione è riservata a chi ci annoia mortalmente ed è un vero peccato.

Alphonse Allais (da "L'Illustration")

L'opera di Allais infatti è una miniera di allegria.

Tra i vari personaggi pittoreschi ricordiamo il capitan Cap, bevitore di classe, creatore di cocktails sbalorditivi e narratore di storie inverosimili.

E' lui che mi conduce verso il suo genitore letterario tramite un sogno.

L'autore che vi voglio presentare resta identico a ciò che hanno scritto di lui i suoi biografi e a ciò che ha scritto lui stesso. Io ho attinto alle sue opere per realizzare questo incontro immaginario che egli non avrebbe certamente mai rifiutato.

Spero che questo incontro vi spingerà ad accostarvi ai suoi libri perché qui io non parlerò che di quelli con ambientazione ferroviaria.

Come dire, una goccia nel mare!

In una bella giornata d'autunno, dopo pranzo, mi trovavo nel giardino pubblico della Trinité, non lontano dalla redazione della "Vie du Rail".

Avevo sulle ginocchia tre racconti di Alphonse Allais: "A se tordre", "Le capitan Cap" e "Le parapluie de l'Escouade", e meditavo sulla difficoltà di essere universalmente compresi giocando con le parole. Chi non si è mai meravigliato leggendo una pièce di Shakespeare? Un autore che secondo Allais non è mai esistito. Egli diceva ciò per confermare la sua tesi :— tutte le pièces sono state scritte da un altro autore che si chiamava anche lui Shakespeare. Vi si trovano infatti delle battute incomprensibili e dei giochi di parole intraducibili. Ora l'autore inglese è più conosciuto come drammaturgo che come umorista e io mi domando come sia stato possibile tradurre i calembours di Alphonse Allais. Al contrario le sue

Casa natale di Alphonse Allais, sull'antica piazza della Grande Fontaine, a Honfleur. Sopra, la targa posta sulla casa natale. (Foto André Laurencier)

deduzioni logiche tratte da avvenimenti semplici, possono essere facilmente tradotte.
Egli aveva dunque ragione quando affermava che la logica conduce a tutto... bisogna poi uscirne.
E su questo profondo pensiero m' addormentai.

Il capitan Cap e le sue bevute

Fui svegliato da un cinquantenne con i baffi ricurvi che stava raccogliendo i miei libri caduti a terra.
— Vedo che voi v'interessate dell'opera di questo caro Alphi! — mi disse.
— Molto — risposi dimostrando di sapere come gli amici chiamavano l'umorista.
— Se volete conoscerlo, posso presentarverlo —.
— Voi?
— Certo. Permettete che mi presenti. Io sono capitan Cap! —.
— Quello che prepara coktails sbalorditivi? —.
— Proprio lui e se volete assaggiarne uno, per me sarà un piacere inventarlo per voi —.
Sbalordito più che attratto lo seguii verso un caffè vicino alla stazione Saint Lazare.
La sala aveva un'aria vecchiotta non priva di fascino.
Grandi vetri di cristallo, sgabelli in finta pelle, tavoli rotondi di marmo bordati di metallo e, in fondo, un biliardo dall'aria di un catafalco ammuffito.
Ci sedemmo e un ragazzo vestito di nero col grembiule bianco venne a prendere le ordinazioni.
Sorseggiammo una mistura di vari colori e d'un tratto vedemmo entrare un uomo alto, dalle spalle larghe, abbronzato.
Con i suoi occhi chiari, i suoi capelli biondi, la sua aria dignitosa, sembrava proprio un vichingo.
Appena entrato, senza neppure guardarsi intorno, egli chiamò il ragazzo e ordinò:
— Un ale-flip e qualcosa per scrivere —.
Era lui.
Il figlio del farmacista di Honfleur che aveva preferito la vita di Parigi ai preparati paterni.
« Quando lo vidi il mio cuore
non batté cento colpi,
non ne batté cinquanta
né venti,
(abbrevio per non stancare il lettore)
né dieci,
né cinque
no, signori e signore, il mio cuore non batté due colpi, credetemi, ma un colpo solo ».
Lo vidi scrivere rapidamente, senza mai cancellare, un racconto da spedire appena pronto.
Quando ebbe terminato prese i fogli e li fece scivolare in una busta senza neppure rileggerli.
— Ora possiamo andare a disturbarlo — mi disse capitan Cap alzandosi.

Storie di Capi stazione

Alphonse Allais dette la lettera al ragazzo perché la impostasse e noi ci avvicinammo al suo tavolo.
Le presentazioni furono presto fatte.
Io strinsi con emozione la mano dell'umorista.
— Signor Allais, sono felicissimo di conoscervi. Ho letto e riletto molti vostri racconti che mi hanno riempito di allegria. —
Egli gettò l'occhio sui libri che tenevo in mano e disse:
— Sono dei capolavori, dottore! —
Io non mi meravigliai di questo appellativo perché Allais non amava chiamare le persone "signore". Le chiamava "dottore", maestro", "capitano".
— Allora, voi lavorate in ferrovia? — mi domandò — io ho molta simpatia per i Capi stazione.
E mi raccontò come ne avesse svegliato uno, in piena notte, per felicitarsi del buon funzionamento di una macchina che distribuiva cioccolata.
— Egli non ne fu molto contento — intervenne capitan Cap-Alphi — voleva, con i suoi complimenti, fargli dimenticare tutta la gente stizzosa che lo disturbava per lamentarsi del cattivo funzionamento di quella stessa macchina. —
— Un'altra volta — continuò — nella piccola stazione di Saint Sauveur, tra Honfleur e Pont Audemer, Alphi volle salutare il Capo stazione che non conosceva affatto — Egli era sul marciapiede.
— Siete il Capo stazione? — gli domandò il nostro amico.
— Sì, signore —
— Bene, vi faccio tutti i miei complimenti, avete una stazione molto graziosa. Ma come è situata male! Dovreste essere a Parigi. —
Allais ascoltava, sorvegliando con la coda dell'occhio il ragazzo che stava preparando tre cocktails con del cognac, della chartreuse, del rum alla menta e non so più che cosa.
Quando i bicchieri furono sul tavolo, Allais si perse in una bizzarra divagazione sulle tariffe ferroviarie.
Egli trovava ridicolo praticare uno sconto sui biglietti di ritorno.
— Una Amministrazione preoccupata per i suoi profitti deve forzare la mano a coloro che devono ritornare a casa per far loro pagare più caro il biglietto di ritorno —
Detto questo (ed era molto per Allais che parlava poco) tacque.
Prese allora la parola capitan Cap.
— Voi sapete che Alphi è un burlone. Un giorno, in uno scompartimento, spiegò a chi voleva ascoltarlo, che l'azienda ferroviaria aveva preparato, per l'estate, dei "freddapiedi" destinati a prendere il posto degli "scaldapiedi" invernali. Alphi spiegò che questo era stato fatto perché gli utenti estivi erano molto più interessanti degli utenti invernali. E perché? Perché viaggiano per piacere. Se non si è gen-

tili con loro, sceglieranno di certo di andare a piedi, in bicicletta, in automobile. Viceversa gli utenti invernali usano il treno perché non possono fare diversamente.
Inutile dire che il suo discorso fece sensazione.
Ma l'avventura ferroviaria più buffa del nostro amico resta quella che ha raccontato sotto il titolo "L'arte di divertirsi in treno".
— La conosco — dissi — è molto divertente. —
— Volete riassumermi i fatti essenziali, dottore — mi domandò Allais, con aria maliziosa.
Gliela raccontai.

Uno strano vecchietto

Voi dovete viaggiare da Parigi ad Havre con il giovane visconte Pierre de la Margelle du Puits con il rapido del mattino che non ferma a Rouen.
Dunque, all'ora della partenza, voi salite entrambi su un vagone e scegliete uno scompartimento dove non restano che due posti.
Voi preferite gli scompartimenti quasi pieni a quelli quasi vuoti. Questo, in genere, manda in bestia la gente, ma a voi piace molto sentir dire delle stupidaggini.
Quel giorno, poi, avete una ragione ben precisa.
Il visconte è travestito da vecchietto, con cappello, lunga barba bianca, dei grossi occhiali e una sciarpa dal colore violento.
Il vostro arrivo non passa inosservato anche se voi vi comportate come se non vi conosceste affatto.
Il treno parte e il vecchietto si rende subito insopportabile.
Fruga nella valigia, tossisce, sputa, non resta al suo posto, pesta i piedi dei viaggiatori senza neppure scusarsi.

Alphonse Allais mentre scrive un racconto, in un disegno di Arfoll, autore dell'articolo sull'umorista francese

Quando finalmente si dirige verso la toilette il sollievo è generale.
Tuttavia, passato un certo tempo, i passeggeri iniziano a preoccuparsi. Un signore suppone che possa essersi sentito male e una signora si alza per andare a vedere.
Ma non trova nessuno, né nella toilette né negli altri scompartimenti.
E per forza!
Pierre de la Margelle du Puits, sbarazzatosi del suo travestimento, è là, nel corridoio, che prende parte all'agitazione generale.
Dopo la fermata di Rouen, vengono immaginate le cose peggiori.
E' allora che il visconte ritiene giunto il momento di partecipare alla conversazione e di dire che ha visto il vecchio signore gettarsi dal treno.
E non appena l'agitazione ha raggiunto il culmine, si eclissa e si ritira nella toilette.
Quando il treno arriva la meraviglia dei viaggiatori non ha più limite perché il vecchietto dalla barba bianca e dai grossi occhiali rientra nello scompartimento, prende la sua valigia, l'apre, guarda dentro e dice, furioso, "Chi è che ha toccato le mie cose?".
Tutti i viaggiatori si credono vittime di un'allucinazione collettiva.

Risveglio sull'erba

Dopo il settimo cocktail mi sentivo un po' incerto.
Tutto mi girava intorno, la mia sedia ondeggiava ed io caddi all' indietro.
Il colpo non fu troppo violento e mi svegliai sull'erba.
Qualche scoppio di risa mi riportò alla realtà... in piazza della Trinité.
Mi alzai, raccolsi i miei libri, la sedia, e mi allontanai il più dignitosamente possibile con l'aria di un saggio che ha portato a termine un esperimento sulla caduta dei corpi.
Prima di rientrare al giornale, passai per la rue d'Amsterdam, tanto per fare un salto all'hotel Britannia.
Questo è situato vicino alla stazione Saint Lazare e in una delle sue stanze, al primo piano, si è spento Alphonse Allais, il 28 ottobre 1905.
Una targa lo ricorda ai passanti.
Il nostro umorista, sofferente per una flebite, doveva restare a letto per qualche mese con proibizione assoluta di bere alcolici.
Ma egli bevve ugualmente, nonostante il divieto del medico.
Una sera disse ai suoi amici: « Domani sarò morto. Voi troverete questo spiritoso forse, ma io non ne rido affatto perché è vero ».
Il giorno dopo venne ritrovato senza vita.
Ecco la sorte degli umoristi.
Malati, fanno smorfie di dolore e tutti ridono.
Molière, morente, venne trasportato tra le quinte, fra gli applausi della folla. Aveva 51 anni.
Allais rientrò scherzando nella sua camera e morì solo, a 51 anni.
Ma non aveva forse scritto: « Chi non ride mai non è serio? ».
Egli morì infatti molto seriamente, ma le sue opere sono là, sempre giovani, piene di gioioso umorismo.
E il nostro mondo, così triste, ne ha davvero bisogno!

ARFOLL

(Traduzione di Marina Delli Colli)

Rue d'Amsterdam a Parigi. A destra la stazione Saint Lazare. A sinistra, l'hotel Britannia dove morì Alphonse Allais. Sopra, la targa-ricordo posta all'altezza del primo piano dell'albergo. (Foto Christophe Recoura)

via libre

In treno attraverso la letteratura spagnola

di José Maria Suarez Campos

Il viaggio è uno dei temi classici della letteratura. Forse non esiste una metafora che rappresenti meglio la vita umana, che è anche fugacità e mutamento di paesaggi interni ed esterni, interiori ed esteriori. In un viaggio c'è sempre una strada percorsa, che diventa ricordo, e la prospettiva di un orizzonte che sta per aprirsi.

Naturalmente, oltre alla strada, conta il modo in cui la si percorre. Ci sono dei modi, come quello di chi va a piedi, o a cavallo, che permettono di percorrere la strada senza isolarsi dal paesaggio, quasi mescolandovisici. Un veicolo, al contrario, suppone immediatamente un percorso prefissato, e che « il viaggiatore si metta, materialmente, all'interno di un guscio artificiale» e lì, poi, si pieghi alle relative regole di "convivenza" richieste dalla presenza di altre persone, dalla durata e dalla permanenza nella vettura. Questo è molto importante, e fa bene a sottolinearlo Gaspàr Gaspàr Gòmez de la Serna che si è dedicato proprio alla raccolta dei testi letterari che riguardano il treno.

Ogni veicolo modifica, quindi, la sensazione e, soprattutto, l'interpretazione del viaggio, perché ogni veicolo possiede un suo proprio tempo, anche indipendentemente dai desideri del viaggiatore. Così la metafora del viaggio come vita, si fa più nitida. Ora potremo dire, con il poeta:

« Oh, sì, la conosco.
Questa donna io la conosco; è arri-
[vata con un treno,
con un treno molto lungo;
ha viaggiato molti giorni,
ha viaggiato molte notti;
qualche volta nevicava, e faceva
[molto freddo,
altre volte c'era il sole
ed il vento che scuoteva
arbusti giovinetti
là nei campi dove, incessantemente,
[sbocciano
strani fiori di fiamma ».
(Dàmaso Alonso)

E questi versi suoneranno come un canto esistenziale, simili a quelli dell'altro vecchio poeta che cantava della vita come di fiumi:

« che vanno a sfociare nel mare,
che è il morire »...

Se esiste una letteratura sui viaggi, caratterizzata da ciascun modo di viaggiare, è chiaro che il treno ha una sua propria letteratura. La comparsa della ferrovia fu un fatto molto importante nella storia della civilizzazione, e la sua presenza continua ad esserlo. La traccia lasciata dal treno nella struttura della nostra società è ben visibile, per quanto muti nel tempo, e rimane unita a quella del progresso tecnico. D'altra parte, il treno conserva la misura umana, e concede anche il lusso filosofico di essere spettatori del proprio movimento.

Treni per la filosofia

"Lo spettatore" è il titolo di un'importante serie di saggi di Ortega y Gasset, e, come appare logico, alcune pagine sono scritte o sembrano scritte in treno. Oltre alle riflessioni filosofiche caratteristiche del pensatore, ci vengono offerte descrizioni intimiste del paesaggio: *« Grosso modo anche questo è Baños, dove lascio il treno di Irùn per prendere il treno misto per Leòn. Ho visto un albero nelle vicinanze. In questa terra, il sole di mezzogiorno crea una solitudine molto più paurosa di quella della notte fonda. E' necessario cercare asilo nel ristorante della stazione...».* Nella letteratura spagnola abbondano i testi di intento filosofico che assumono a volte, quasi involontariamente, l'aspetto di un racconto o di un'osservazione-descrizione. Che una delle ragioni sia forse la distinzione tra l'essere e lo stare, così importante nella lingua spagnola; che sia forse, anche la tendenza all'introspezione e alla meditazione, indotta dagli spogli altipiani, dove nulla distrae lo spirito dalle proprie riflessioni. E per tutto ciò, il treno è particolarmente adatto. Il viaggio ha una sua unità che fa sembrare come se stesse lì un mutevole paesaggio esteriore. Il treno serve così come veicolo filosofico a Miguel de Unamuno, per esempio, nelle "Andanzas y visiones españolas". In uno stato di rapimento quasi tangibile, come di chi beva, sorso dopo sorso, il paesaggio spagnolo contemplato:

« Prendo il treno a Barcellona, dove ero stato l'ultima volta otto anni fa. Attraversiamo le terre tragiche della pianura aragonese...
Sigüenza le terre sono tristi, ma belle. E' vero che io non ho mai trovato un paesaggio brutto, né capisco che si confonda la tristezza con la bruttezza... Tramontava mentre entravamo in Catalogna, sulle rive del fiume Ebro. E il crepuscolo era solenne, mentre lo specchio argentato del fiume rifletteva il cielo d'argento del giorno morente ».

"Mente e treno" è un'opera di Eugenio D'Ors che esprime in modo immediato il rapporto, quasi la simbiosi, tra lo scorrere del viaggio e i meccanismi della creazione letteraria.

« Succede, quando si viaggia in treno, di accelerare un sistema di pensieri, in modo che i semi che avevamo con noi al momento di salire, si mettano a posto, attecchiscano, fioriscano, fruttiferino, proliferino, si mescolino... Il bambino cullato finalmente si addormenta. Il poeta, al contrario, nel via-vai del treno, illumina le vene più ricche di immagini e di rima ».

Romantici e postromantici

Forse tutto ciò ha qualcosa a che vedere con la ricca fioritura di poe-

Dàmaso Alonso, attuale direttore dell'Accademia Spagnola, è autore di un magnifico poema di ispirazione ferroviaria

Azorin, autore di una cronaca su "La prima ferrovia castigliana" che è anche una pregevole opera letteraria

mi che hanno il treno come tema o come pretesto, o come sfondo. Ecco, infatti, una breve storia di alcuni percorsi compiuti in treno e cantati attraverso la poesia spagnola. Cominciamo da "Il treno espresso" di Campoamor, che intorno agli anni '70 del secolo scorso conciliava insieme un'immagine postromantica di folklore ingenuo e idealismo progressista: l'autore torna da Parigi, « lontano da ogni preoccupazione », quando sale sulla sua vettura « una giovane bella, alta, bionda, snella e piacente / degna di essere bruna e sivigliana ». E subito dopo il treno diventa protagonista:

« A lasciar la stazione, lanciò un [lamento
la macchina, che libera si vedeva,
e correndo all'inizio furtiva,
come il serpe che esce dal suo nido,
ormai al chiaro splendore delle [stelle,
per i campi ruggendo,
un leone sembrava,
con criniera di scintille ».

L'idillio interiore fa da delicato contrappunto al trionfo esteriore della macchina. La figura femminile, viene trattata alla maniera delle ragazze azzurre dell'impressionismo. Per contrasto, il treno è un romantico drago che attraversa la notte.
Dopo questo "venerabile pezzo del museo poetico ferroviario", segnaliamo invece l'immagine del progresso risvegliata dal treno, come nei versi di José Zorilla, che — accanto alle trovate romantiche come il "Don Giovanni Tenorio" — canta anche:

« I treni stridenti che riversano,
ovunque vadano, il progresso e la ricchezza ».

Al secolo XIX appartengono anche i versi di un poeta ferroviere come Vincente W. Querol (come diremo dopo, ci sono nomi molto importanti legati alla ferrovia non solo dalla loro occupazione letteraria, ma anche dalla loro stessa professione), che, nel descrivere un treno, si muove in una linea poetica vicina a quella di Campoamor, e, che nello stesso tempo, accentua la fede nel progresso, salutando così il vapore:

« ...Ardente messaggero
di un secolo di giganti,
gli spazi vincerà altero
unendo climi e razze distanti ».

Con il secolo XX si produce una profonda trasformazione nella sensibilità poetica e particolarmente nell'immagine del treno. Saranno dapprima gli "uomini del '98", quindi i modernisti, e subito dopo la "generazione del '27", ad imporre modi nuovi di intendere la poesia.
Antonio Machado ci racconta come:

« Sempre sopra la panca il sedile
del mio vagone di terza,
vado leggero di bagaglio... ».

Scopre il paesaggio montano di Guadarrama:

Miguel de Unamuno che, nelle sue "Avventure e visioni spagnole", si serve del treno come veicolo per considerazioni filosofiche

Vincente Aleixandre, Premio Nobel 1977 per la letteratura, lavorò da giovane in ferrovia come aggregato alla direzione della Compagnia del Nord

« Laddove il treno avanza, tra le [montagne anguste,
io ti conosco, piega per piega, ramo [per ramo... ».

O i campi di Jaén mescolati ai ricordi di Soria e della sua unione sentimentale rotta dalla morte:

« Pini dell'alba,
tra Almazàn e Quintana!
E allegria
di viaggiare in compagnia!
E l'unione,
che la morte un giorno ha rotto!
Mano fredda,
che stringi il mio cuore!... ».

Con un presentimento esistenziale, vicino a quei versi in cui la vita è fiume che corre verso il mare, o con una nostalgia profonda e quasi ombelicale come dell'originaria protezione materna:

« Il treno si nasconde e risuona
all'interno di un monte gigante,
campi sterili, cielo alto.
Dietro i monti di granito
e altri monti di basalto
già c'è il mare e l'infinito ».

Juan Ramòn Jimenez, con la sua poesia visuale, che oscilla dall'acquarello tenue e sfumato alla meridionale esplosione di colore...

« I villaggi sono di nebbia all'alba...
Non ferma il treno... dietro i vetri [illuminati,
attraverso la pioggia, stanca e me- [lanconica,
una donna... ».
« Treni che passano sul suolo rosso [mattone,
abbagliante di sangue la noia pol- [verosa ».

Un treno: fischio, raffica nella definizione futurista di Jorge Guilién

« Sveglia!
sempre ci chiama la luce.

Il vagone si risveglia
poco a poco... ».

E, come contrasto, il treno urbano, quasi un pezzo in più della macchina gigantesca. Federico Garcìa Lorca contempla nel suo "Poeta a Nuova York":

« Gli interminabili treni di latte
gli interminabili treni di sangue
e i treni di rose ammanettate
per i commercianti di profumo... ».

Fra i poeti del '27 dobbiamo citare ora Gerardo Diego, poeta ferroviario di prim'ordine, e antologista del la poesia del treno, e Vincente Aleixandre, Premio Nobel per la letteratura nel 1977, figlio di un ferroviere e ferroviere anch'esso per un certo periodo.
Di Gerardo Diego basti ricordare l'immagine serena della stazione di Soria "fragile e nascosta come un nido", mentre

« Il dormiveglia dell'alba
è il lieve, divino carico,
tra i pini contorti
dalle trincee color bordeaux ».

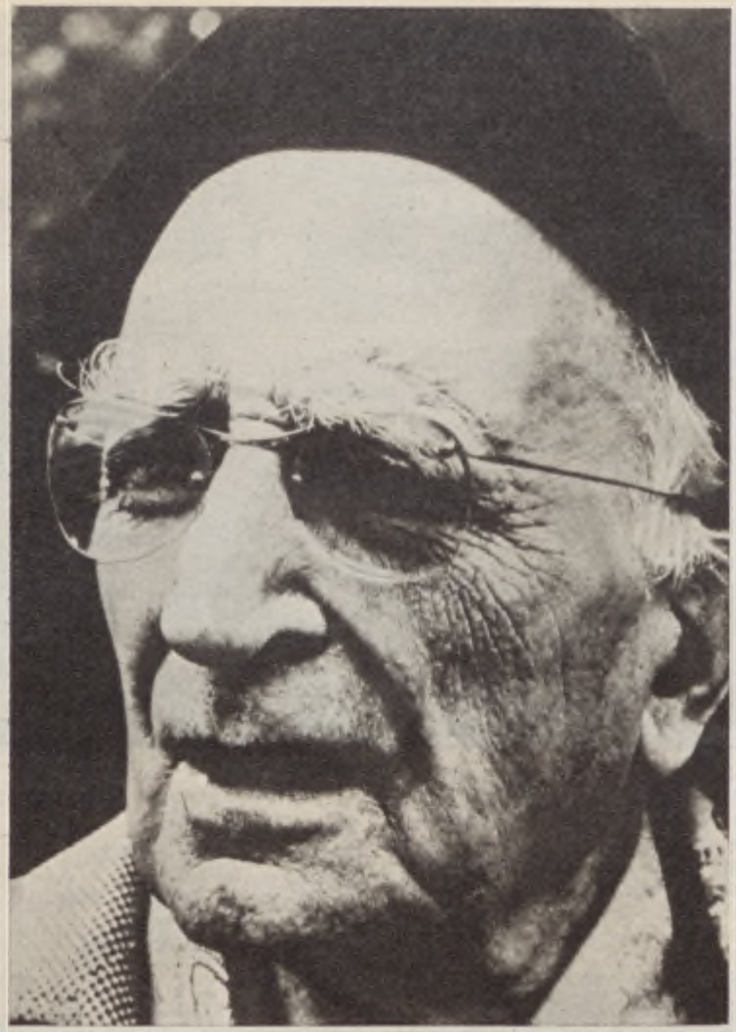
Un ex ferroviere, premio Nobel

Vincente Aleixandre, esultante esplosione poetica in comunione con la totalità del mondo, lavorò per un certo periodo, prima che si operasse completamente in lui la "metamorfosi poetica", come aggregato alla Direzione Generale della Compagnia del Nord. Ecco alcuni versi in ricordo di un treno mai nato.

« Il paese lontano sente correre [un treno
senza meta e senza carico,
e passa e torna. E insiste.
Nessuno porta e in nessun luogo va.
Nessuno mai l'ha visto, e ognuno [sogna.
Nelle notti di nebbia la campana [rintocca.
Qualcuno ode lontano... Viaggia- [tori, in carrozza...a! ».

Molto di più potremmo dire sul treno e sulla poesia. Ma è giunto il momento di passare ad altri generi letterari — tanto per usare l'ormai abituale classificazione — anche se a volo d'uccello e con estrema rapidità.
Prendiamo come esempio il romanzo. Il treno appare in molte narrazioni come espediente tecnico per situare l'azione, come pretesto per mostrare il profilo psicologico dei personaggi, anche come strumento di descrizione del tempo e dello spazio.
Benito Pérez Galdòs utilizza in questo modo il treno, in "Fortunata e Giacinta", per mettere in rilievo la conversazione tra i protagonisti:

« Ciò fu detto nel treno che correva e fischiava attraverso gli angusti pensieri di Pancorbo. Nel paesaggio, Juanito vedeva riflessa l'immagine della sua coscienza. La strada che lo incrociava gli veniva incontro, scoprendo svolte oscure, era l'indagine intelligente di Giacinta... ».



Salvador de Madariaga, recentemente scomparso, politico e saggista, lavorò come ingegnere, negli anni trenta, al servizio delle ferrovie spagnole

Pio Baroja (qui la sua immagine nel museo delle Cere di Madrid) ha "raccontato" il treno e la ferrovia in molte delle sue novelle

E Valle — Inclän una stravaganza tra l'angoscia e il paesaggismo letterario:

« Nei tunnel c'erano la ressa e la folla maligna. Il convoglio si profilava con la sua sagoma annerita dal mare pietrificato della pianura della Mancia. Dietro trottava con la lancia intristita, visione ingannevole nella notte di luna, l'elmo, l'ombra di Don Chisciotte: portava sulle spalle le braccia e le gambe abbandonate, un pupazzo con due buchi al riparo delle orecchie ».

Ma nella tradizione dei viaggiatori illustri, già Pedro de Antonio de Alarcòn aveva raccontato i suoi "Viaggi in Spagna" utilizzando il treno. Nel nostro secolo dobbiamo ricordare soprattutto le già citate "Avventure e visioni spagnole" di Miguel de Unamuno, o le descrizioni di Pio Baroja.
Azorìn è autore di una cronaca o reportage su "La prima ferrovia castigliana", notevole esempio di precisione e al tempo stesso di letteratura.
Fernandez Flore realizza una tipologia umoristica del viaggiatore. Ramòn Gòmez de la Serna traccia nelle sue "Gregurìas", agili piroette:

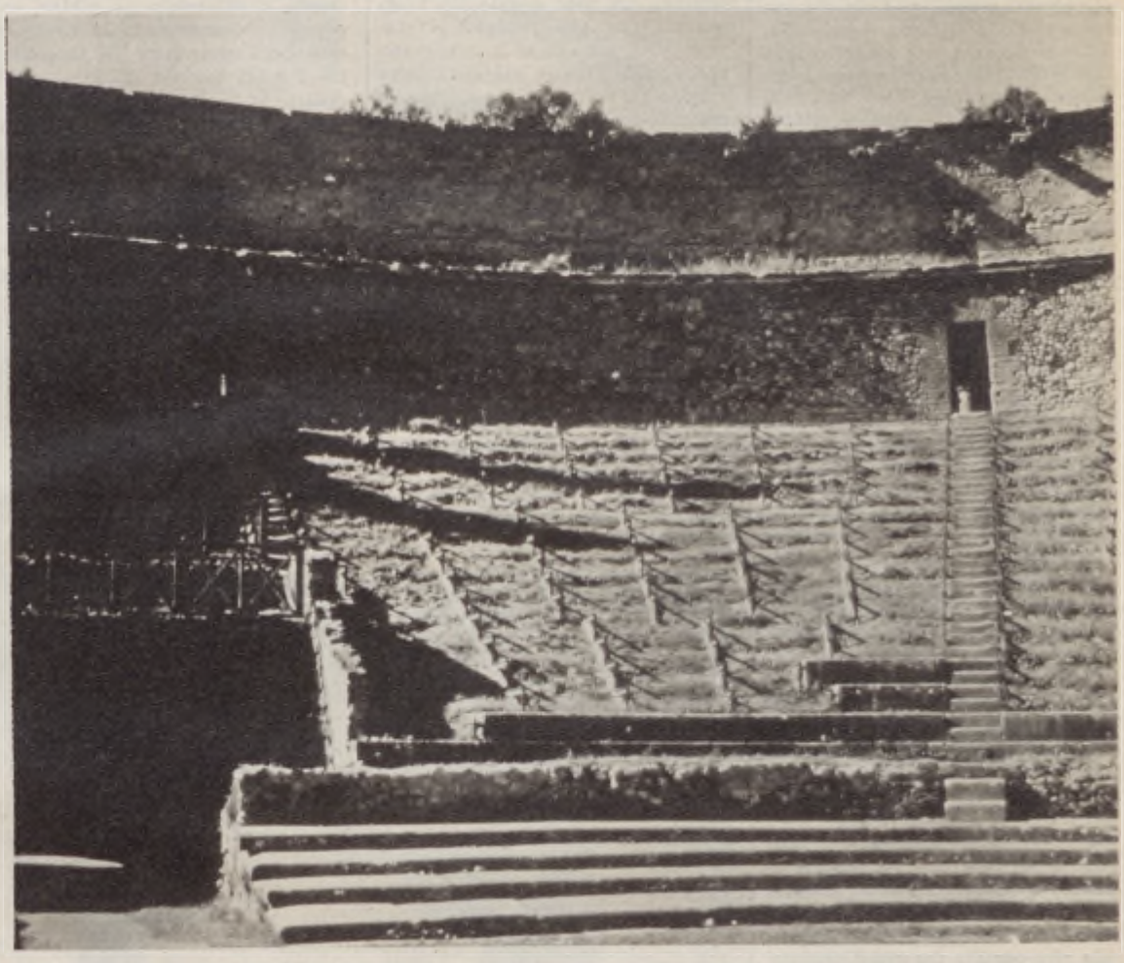
« Quest'ultima locomotiva che fischia nell'alba è come un bimbo che piange svegliandosi nella sala macchine ».

Il treno stesso diventa soggetto del racconto nelle "Memorie di un vagone ferroviario" di Eduard Zamacois. E continua, con Camilo Josè Cela e nel suo "Viaggio alla Alcarria", anche la tradizione folkloristica. "Santa Olaja de Acero", di Ignazio Aldecoa, è un vibrante omaggio agli uomini delle ferrovie e alle vecchie sontuose macchine a vapore...
Lungo, forse già troppo, è stato il cammino percorso. Ed è solo una piccola parte di quanto è stato scritto o è stato detto sul treno nella letteratura spagnola. Sembra quasi che una vocazione letteraria, accanto alla vocazione tecnologica, abbia animato il treno fin dai suoi albori. Forse non è un caso che intorno agli anni in cui venivano tracciati i primi progetti ferroviari, fosse Direttore ai Lavori Pubblici quel notevole personaggio e ingegnere stradale che fu Don Josè Echegaray, premio Nobel per la letteratura.
E, naturalmente, non dobbiamo dimenticare che, tra i ferrovieri illustri, già ai tempi nostri, c'è Salvador de Madariaga, uomo universale, letterato, storico e umanista, politico e pensatore. Salvador de Madariaga fu, intorno ai trent'anni, Ingegnere Ispettore del Servizio Impianti Elettrici nella Compagnia del Nord, e con la sua figura di dimensione europea, ben possiamo terminare il nostro viaggio in treno attraverso la letteratura spagnola.

JOSE MARIA SUAREZ CAMPOS

Pompei: la città morta, la città immortale

di Marcello Buzzoli



Lo splendido teatro, in cui ancor oggi vengono rappresentati, durante l'estate, spettacoli classici

Nell'anno 79 d.C. l'Impero romano estendeva il suo dominio su tutta l'Europa occidentale, il Vicino Oriente e l'Africa del Nord. Popoli di antica civiltà come gli Egiziani, gli Ebrei, i Fenici, i Greci; popoli nuovi alla storia, come i Britanni e i Galli, erano stati sottomessi.

Al centro dell'Impero, il golfo di Napoli, con la sua vegetazione densa e lussureggiante e la sua corona di cittadine, componeva uno scenario di serena perfezione.

Anche il Vesuvio, che con la sua mole domina il golfo, appariva ammantato di verde, coperto di boschi e di vigneti. Dopo ottocento anni di inattività, tutti ritenevano che il vulcano fosse definitivamente spento. E invece nelle viscere del monte si annidava una minaccia terribile che nessuno sospettava.

La vita trascorreva gaia e serena. Per la straordinaria bellezza di questi luoghi, si favoleggiava che fossero abitati dagli dei. In primavera e in estate, gli dei parlavano nel sole, nel profumo dei fiori, nel canto modulato del mare.

Il senso estetico degli antichi Romani non era mai disgiunto da valutazioni pratiche: molti patrizi avevano costruito qui le loro ville, circondate da giardini dove la flora viveva tutta la felicità del clima paradisiaco, del sole benefico, degli umori marini.

Baia era la stazione balneare più elegante di tutto l'Impero. Pozzuoli vantava un anfiteatro imponente. A Cuma, il ricordo della Sibilla incuteva un religioso rispetto. Ercolano era un luogo di soggiorno dorato, per privilegiati.

Proprio ai piedi del Vesuvio, stava distesa Pompei, fiorente di commerci e d'industrie. Il suo porto era fitto di navi che arrivavano e partivano tutti i giorni. Le sue strade formicolavano di gente. Le tuniche e le toghe dei borghesi si alternavano alle vesti sgargianti e alle bizzarre acconciature degli arabi, degli etiopi e degli egiziani. Nelle adiacenze del porto si udiva un clamore continuo: grida di venditori, imprecazioni di marinai e di mulattieri, richiami dei cambiavalute. Officine e negozi si moltiplicavano lungo le vie del traffico cittadino. Le botteghe invitavano i passanti con insegne che dondolavano nell'aria o con scritte sul muro vicino all'ingresso. Nei bar (termopolia) e nelle taverne, gli avventori si avvicendavano senza sosta. Bevevano vino forte mescolato con acqua bollente. Giocavano ai dadi. Intessevano affari. Accanto agli onesti commercianti, non mancavano trafficanti ed avventurieri.

La popolazione di Pompei si aggirava intorno alle quindicimila persone, compresi gli schiavi che venivano gravati dei lavori più duri. Migliore era la condizione di quelli che trovavano impiego presso le famiglie come cuochi o domestici. Non mancavano gli schiavi istruiti che facevano il precettore o il medico.

Grazie alle ricchezze accumulate con il commercio e l'industria, Pompei era diventata più bella ed accogliente. Erano sorti nuovi templi ed edifici. Le abitazioni, che un tempo venivano costruite con il calcare e con il tufo, si erano impreziosite con mosaici e marmi. Le pareti delle case erano decorate non solo all'interno, ma anche all'esterno, con affreschi pregevoli.

Gli avvenimenti piccoli e grandi della città (le elezioni alle cariche municipali, gli spettacoli dell'anfiteatro) erano resi noti con scritte murarie, rosse e nere.

Pompei era una città colorata e, da lontano, i naviganti scorgevano i suoi marmi splendenti, le sue case dipinte, i suoi templi che biancheggiavano sullo sfondo del cielo.

Un grande ammiraglio

Sull'estrema curva occidentale del golfo di Napoli, quasi di fronte a Pompei, c'era una base navale dei Romani. Qui era ancorata la flotta del Tirreno, comandata da Caio Plinio Secondo (detto comunemente Plinio Seniore). L'ammiraglio riusciva a conciliare mirabilmente le qualità dello studioso e quelle dell'uomo di azione. Egli era solito levarsi molto prima dell'alba per scrivere e per studiare. Il suo desiderio di conoscere era insaziabile. La sua cultura era vastissima. A noi moderni è rimasta una sola delle sue opere, ma monumentale: la "Storia della natura" in trentasette volumi che abbraccia tutto il sapere scientifico dell'antichità, dall'astronomia alla cosmografia, dall'antropologia alla zoologia, alla farmacologia, alla medicina, ecc.

Come dice il Sainte Beuve l'opera di Plinio è un "immenso Digesto della natura". Nessuno degli antichi, nemmeno Aristotele, aveva tentato un'impresa tanto ardua.

Il giorno della catastrofe. L'estate dell'anno 79 d.C. trascorse senza avvenimenti di rilievo. La riviera tirrenica era affollata di villeggianti che si tuffavano nelle piscine costruite sulla spiaggia, evitando il bagno in mare che era poco in uso.

Il 24 agosto si annunciò come una giornata simile a tutte le altre. A Pompei, la vita si svolgeva secondo il solito. I bar e i negozi erano affollati. Al porto, fervevano le operazioni d'imbarco e di sbarco.
All'improvviso, un cupo boato lacerò l'aria, mentre una terribile convulsione scosse la terra. Dalla vetta squarciata, il Vesuvio eruttò fuoco, lapilli, cenere, una nuvola immane che oscurò il sole e poi ricadde tutt'intorno in un ampio raggio, con la furia devastatrice delle forze cieche della natura. Una bufera di cenere calda e di spezzoni di lava si avventò su Pompei. Era giorno pieno e all'improvviso si fece notte. Nel buio si udirono pianti, grida di terrore e invocazioni. Intere famiglie fuggirono di casa. Vagarono nelle campagne o lungo il litorale, incespicando nei corpi dei caduti. Dapprima morirono i vecchi e i bambini, poi anche gli uomini più validi. La cenere li seppellì soffocando le ultime invocazioni e il rantolo dell'agonia. Anche coloro che erano rimasti in casa morirono per le esalazioni venefiche.
Nella sua villa di Miseno, Plinio Seniore era immerso nello studio. La sorella lo avvertì che sulla sponda orientale del golfo si vedeva una strana nuvola che si allargava nel cielo, simile alla chioma di un grande pino. Incuriosito dal singolare fenomeno, l'ammiraglio volle osservarlo da vicino. Preparò il suo battello e si accingeva a partire, ma da un messaggio che gli pervenne intuì che doveva essersi verificato un disastro molto grave. Allora ordinò che la flotta salpasse e si dirigesse immediatamente su Pompei per trarne in salvo gli abitanti. Man mano che si avvicinavano, le navi furono investite da una pioggia di cenere frammista a ciottoli anneriti dal fuoco. Continuarono la navigazione, ma era impossibile accostare alla riva ostruita dai massi proiettati dal monte. Plinio comprese che ormai Pompei era sepolta e che ogni aiuto sarebbe stato vano. I marinai lo scongiurarono di tornare indietro. Ma l'ammiraglio ordinò di puntare verso Stabia, nella parte più meridionale del golfo. Qui riuscì a sbarcare. Incontrò il suo amico Pomponiano che era pronto a fuggire con alcune galee. Per le avverse condizioni del mare, decisero di rimandare la partenza all'indomani. Rassicurati gli amici, Plinio si pose a dormire. Trascorsa la notte, tornarono alla spiaggia, riparandosi alla meglio dai lapilli che continuavano a cadere. Era l'alba, ma il cielo rimaneva oscuro e le tenebre non si diradavano. Plinio cominciò a sentirsi molto male a causa delle esalazioni venefiche che aveva assorbito durante la notte. Respirava a fatica e fu adagiato su un lenzuolo. Chiese più volte di bere acqua, mentre le sue condizioni si andavano aggravando, finché sopravvenne la morte.
Per molto tempo Pompei rimase sepolta e dimenticata.

La scoperta di Pompei

Nel 1594, per la costruzione di un canale di derivazione del fiume Sarno, furono eseguiti degli scavi lungo le pendici meridionali del Vesuvio. Gli operai rinvennero alcuni edifici con le pareti dipinte. Ma la scoperta non ebbe seguito. Nel 1748, quando erano già cominciati gli scavi di Ercolano che si presentavano abbastanza difficili, s'iniziò l'esplorazione di Pompei. I lavori procedettero con fasi alterne. Ebbero notevole impulso nella prima metà dell'Ottocento, ma non furono condotti secondo piani e programmi precisi. Soltanto nel 1860, sotto la direzione di Giuseppe Fiorelli, professore di archeologia all'università di Napoli, cominciarono gli scavi sistematici e continuativi, casa per casa, quartiere per quartiere. Furono sgomberate le strade in modo da poter riconoscere la pianta della città. Si tenne un resoconto degli scavi, annotando il luogo dove veniva trovato ogni oggetto, la sua posizione e la profondità nel terreno. Dalle caratteristiche e dall'ubicazione del reperto, si cercava di trarre delle deduzioni che facilitassero le ulteriori ricerche. Si restaurarono e protessero gli edifici superstiti, ricomponendo le strutture disperse e pericolanti. Le suppellettili furono lasciate al loro posto dentro le case e gli strumenti di lavoro nelle officine. Così molte case, molte botteghe ed officine sono state ricostruite e ci offrono un compiuto quadro di vita. A distanza di quasi duemila anni, il visitatore può formarsi un'idea abbastanza precisa di quali fossero l'ambiente e l'esistenza nella città. Ma un merito particolare va riconosciuto al Fiorelli. Egli localizzò alcuni scheletri delle vittime dell'eruzione sepolti nella cenere. Il corpo si era dissolto ma aveva lasciato la propria impronta nella cenere che si era solidificata. Il Fiorelli, colando un certo tipo di gesso nell'impronta del corpo, riuscì ad ottenerne un calco perfetto. Possiamo così vedere plasticamente i corpi delle povere vittime nel fatale abbandono della morte: la figlia che abbraccia il padre, la madre che stringe al seno la sua bambina nell'estremo tentativo di proteggerla.

Casa dei Vettii: particolare di un affresco ad amorini.
Le case più ricche di Pompei erano tutte decorate da raffinatissimi affreschi

Pompei com'è oggi

Entriamo nella città da Porta Marina e subito, alla nostra destra, troviamo il Museo.
Nelle diverse sale sono esposti, in ordine cronologico, suppellettili, elementi architettonici, sculture e pitture che si riferiscono alle diverse epoche della storia della città, che fu fondata dagli Osci e fu poi occupata dai Greci, dagli Etruschi, dai Sanniti e infine dai Romani.
Usciti dal museo, percorriamo la Via Marina e giungiamo al Foro Civile che era il centro della vita politica, economica e religiosa. Vediamo una grande piazza rettangolare che era circondata da un porticato di cui restano soltanto le colonne. Intorno al Foro, troviamo la Basilica (destinata a sede di tribunali e alla trattazione degli affari), il tempio di Apollo, il tempio di Giove, il Macellum o Mercato coperto, il Tempio dei Lari, il Tempio di Vespasiano e il grande edificio di Eumachia. Quest'ultimo era la sede della corporazione dei "fullones" (fabbricanti di stoffe) che nella vita mercantile della città e nelle competizioni elettorali avevano molto influenza. Eumachia era la sacerdotessa, patrona della corporazione.
Le strade di Pompei sono quasi tutte rettilinee ed incrociantisi ad angolo retto. Le tre principali arterie sono la Via di Nola, la Via dell'Abbondanza, la Via di Stabia. Esse sono state prese a base per suddividere la città in nove Regioni. Ciascuna Regione è suddivisa in vari isolati ("Insulae") che sono formati dall'agglomerato di più case, botteghe, ristoranti ed officine. Proseguendo la nostra passeggiata, giungiamo al Foro Triangolare e all'attigua zona dei Teatri. Il Foro Triangolare è un'area chiusa da un peristilio di un centinaio di colonne (ne sono state ricostruite una trentina). Al centro, sorgeva il tempio Dorico, uno dei più antichi ed illustri monumenti, di cui rimangono pochi resti.
Il Teatro Grande o Teatro Tragico poteva contenere non meno di cinquemila spettatori. Il pubblico prendeva posto sulla gradinata a ferro di cavallo della quale oggi rimangono solo i gradini inferiori e una piccola parte di quelli di mezzo. La scena a tre porte, con nicchie ed edicole, ripeteva il tradizionale modello della scena dei teatri romani. Gli attori portavano in viso le maschere. C'erano maschere comiche con grandi bocche sghignazzanti e maschere tragiche. Il repertorio comprendeva tragedie, farse, commedie e rappresentazioni mimiche. Numerosi graffiti ed un gran nume-

Casa del Fauno: l'atrio, con in primo piano il bronzo di un fauno danzante

Uno scorcio del Foro, cuore della vita politica, religiosa e sociale della città

ro di dipinti stanno ad attestarci che gli spettacoli di ogni genere suscitavano l'entusiasmo del popolo. Vicino al Teatro Grande, c'era il Teatro Minore che poteva contenere non più di un migliaio di spettatori ed era destinato ad audizioni musicali o a spettacoli di mimi. La gradinata della cavea si è conservata quasi integralmente.

Alle spalle dei teatri, si trovano la Palestra sannitica, il Tempio d'Iside, il Tempietto di Giove.

Nelle vicinanze, sorgono la Casa del Criptoportico, la Casa di Menandro, la Casa del Citarista. Ma, prima di procedere nella visita, è bene chiarire quale fosse il ruolo e l'importanza della casa che, assai più dei monumenti, costituisce l'elemento fondamentale di un centro urbanistico come Pompei.

L'edificio a più piani, suddiviso in molti appartamenti, che caratterizza la Roma della tarda età imperiale e prelude alle abitazioni delle città moderne, non esisteva a Pompei. Qui la casa era ancora l'abitazione per una sola famiglia. Anche nei quartieri mercantili dove la struttura della "domus" originaria fu contaminata dalla bottega o dall'officina e dallo sviluppo dei piani superiori, la casa restò ancora il nucleo per una sola famiglia o al massimo per due, tre famiglie legate dal rapporto di parentela.

I poveri che non potevano disporre di una propria abitazione alloggiavano in affitto nelle stanzette che erano ricavate sul prospetto delle case a livello del primo piano. Vi si accedeva dalla strada con una scaletta esterna.

Il tipo più antico della casa pompeiana era semplice e austero. Le stanze erano collocate intorno all'atrio centrale. All'estremità dell'atrio si aprivano altri due ambienti (le "alae") mentre in fondo era il tablino ("tablinum") il luogo più sacro della casa dove si riuniva la famiglia. Nel retro dell'abitazione, c'era il giardino.

L'influenza della moda ellenistica portò alla costruzione di case con più atri, con ampio peristilio, con stanze disposte negli ambienti più freschi o più assolati, per essere abitate rispettivamente in estate o in inverno.

Dall'età di Augusto, le proporzioni architettoniche della casa furono contenute entro limiti più ristretti; in compenso si accentuò il gusto per la decorazione che talvolta portò ad eccessi e a risultati discutibili.

Oltre a quelle già indicate, è consigliabile visitare altre case. Risalendo la Via Stabiana (dove scorgiamo i resti delle Terme) raggiungiamo la parte di nord-ovest della città dove sorgono la Casa dei Vettii, la Casa di Meleagro, la Casa del Labirinto.

Chi dispone di tempo sufficiente e ama camminare può tornare verso il centro e da qui percorrendo la Via dell'Abbondanza, raggiungere la parte più orientale di Pompei dove si trova l'anfiteatro. I combattimenti dei gladiatori (che generalmente erano schiavi o detenuti per reati gravi) si svolgevano nell'anfiteatro. Lo spettacolo s'iniziava con finti combattimenti per rallegrare gli spettatori ed eccitarne gli animi. Poi, due per volta, entravano nell'arena i gladiatori e cominciavano il combattimento che continuava finché uno dei due non veniva ferito gravemente. Allora squillavano le trombe e l'arbitro fermava il vincitore. La folla poteva concedere la grazia al vinto oppure ordinare al vincitore di finirlo. Dopo l'uccisione, un incaricato vestito da Caronte colpiva con una mazza di ferro il gladiatore vinto per accertarsi che fosse veramente morto. Poi la salma veniva trascinata fuori dall'arena con un gancio. Le trombe squillavano, cominciava un altro combattimento.

In prossimità dell'Anfiteatro, sorge un grandioso edificio nel quale è possibile riconoscere una Palestra pubblica che aveva al centro una piscina.

La visita di Pompei è ricca di infinite scoperte e di suggestioni che hanno ispirato tutta una letteratura romantica. Noi abbiamo voluto soltanto abbozzare un itinerario, senza la pretesa di restituirvi il fascino di questa città unica, né tanto meno di esaurire la trattazione di tutto ciò che essa può offrire.

L'eruzione del Vesuvio di cui quest'anno si ricorda il 1900° anniversario, fu una grandissima sciagura. Tuttavia « ci ha conservato il più prezioso e il più mirabile documento dell'antichità: la visione completa di un'intera città in cui la vita si è arrestata in un attimo, interrotta violentemente ma non distrutta ». Queste parole di Amedeo Maiuri, grande archeologo e grande studioso di Pompei, ci sembra possano essere la migliore conclusione.

MARCELLO BUZZOLI

LA FIGLIA DEL CANTONIERE

di MARC TARIS

Questo racconto, pubblicato unitamente a "La vie du rail" e a "Via libre", ha ottenuto il premio letterario "Etienne Cattin" 1979, istituito dall'Associazione degli scrittori ferrovieri francesi (UAICF).

In quella fredda notte di Natale, la numerosa famiglia del guardiano del passaggio a livello si avviò, al suono delle campane, verso la chiesa del piccolo villaggio. Il padre abbracciò la moglie e i figli e, mentre si allontanavano, elevò un pensiero di ringraziamento al Signore. Egli era infatti molto credente.

Il passaggio a livello che tagliava la strada in curva era protetto da quattro semi-barriere oscillanti manovrate da due argani. Il segnale acustico del primo binario cominciò a suonare e il custode prese ad abbassare le semi-barriere.

In quel momento sulla strada arrivò, a velocità sostenuta, un'automobile che si fermò a qualche metro dalle sbarre, nella fascia d'ombra oltre il chiarore lattiginoso del passaggio a livello. Il conducente spense i fari e fu come se l'automobile venisse inghiottita dalla profonda oscurità della notte.

Passò un treno viaggiatori, leggero, rapido, quasi silenzioso.

Contemporaneamente prese a squillare il segnale acustico del secondo binario: annunciava l'arrivo di un lungo e pesante treno merci che imboccò la curva con gran fragore. Solo qualche istante e i fanali della coda sparirono oltre la curva.

Il guardiano rialzò le sbarre e restò in attesa del passaggio dell'automobile. Ma non accadde nulla: davanti a lui era solo la notte, buia e misteriosa.

Pensò che i passeggeri della vettura, stanchi di attendere, fossero tornati indietro. Lasciò quindi le sbarre abbassate e rientrò nel suo casello per riscaldarsi.

Qualche minuto più tardi sentì le grida gioiose dei suoi figli che, accompagnati dalla madre, rientravano dalla messa.

— Mamma, corri a vedere!

Uno dei bambini aveva scoperto, vicino al fossato, un grosso sacco e un paniere di vimini dentro il quale miagolava un gattino.

La madre si avvicinò. —

— Ma... ma c'è un bambino! — esclamò stupita e perplessa.

Nel sacco, tra gli stracci e la lana, si intravedeva infatti il visetto di un bimbo, con due grandi occhi sbarrati.

Il padre non trovò la forza di dire niente ma trasportò sacco e paniere nel suo casello.

Il bambino, anzi la bambina, di un anno circa, rideva e agitava le manine.

Si tenne un conciliabolo. Che fare? Come aveva potuto la piccola essere abbandonata sul bordo della strada? E il gatto? Perché il gatto? Forse per attirare l'attenzione di un passante? Non una parola che spiegasse il gesto. Nulla, assolutamente nulla.

Che fare?

La bambina venne riscaldata. Strano. C'era qualcosa nel suo sguardo che dava un senso di sgomento. Cieca? Sì, cieca.

Così avevano deliberatamente abbandonato una bambina cieca.

D'improvviso il padre disse: « E' il Signore che l'ha mandata. Sia lodato il Signore ».

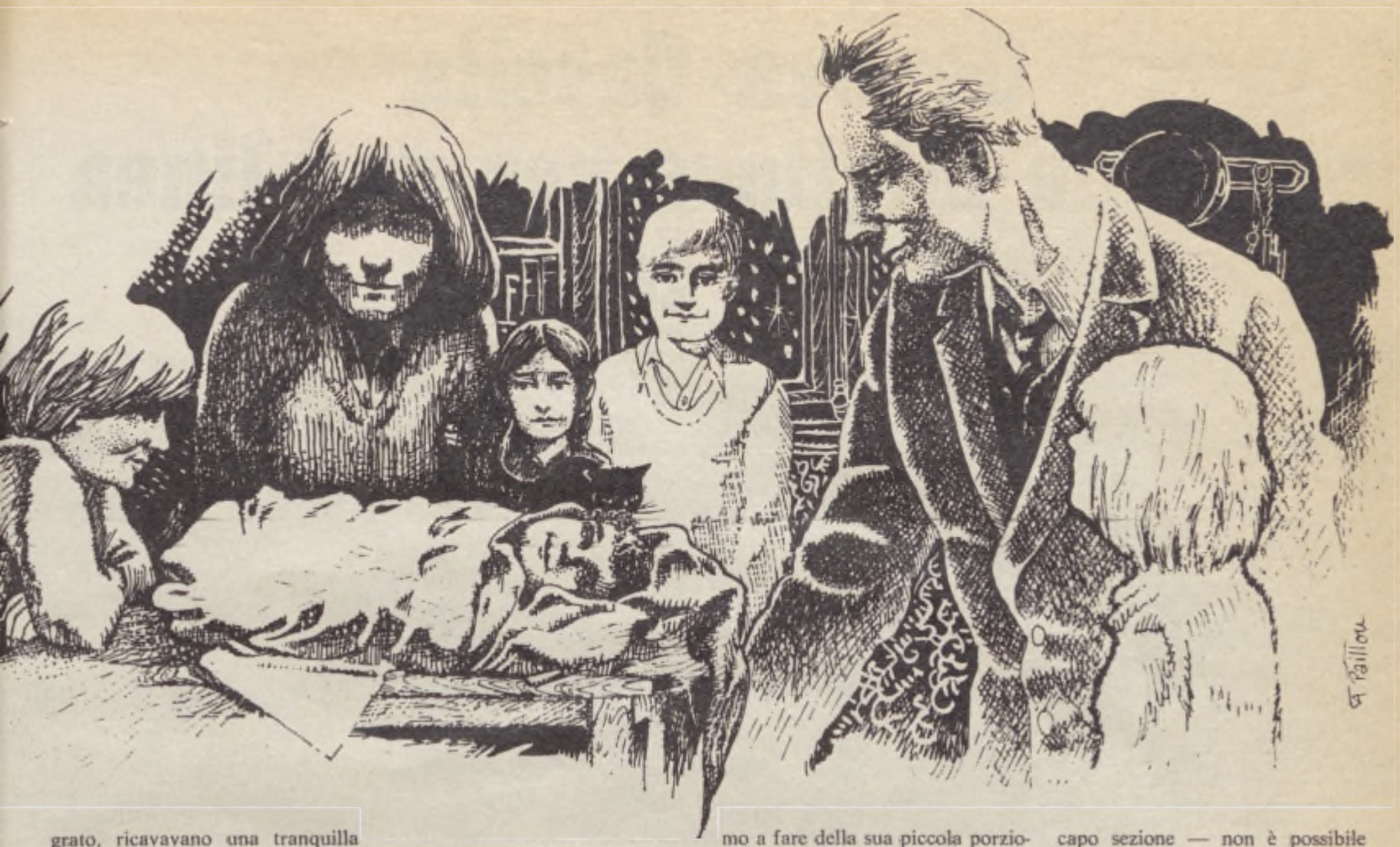
La decisione è immediata: terranno la piccola.

Iniziò così la loro lunga odissea tra le più imprevedibili complicazioni amministrative, ma la fede profonda dell'uomo, l'amore che ormai lo legava a questa bimba piovuta dal cielo, l'attaccamento della moglie per questa piccola diseredata, vinsero ogni difficoltà.

La piccina fu loro affidata.

E giunse il giorno in cui la funzione di guardiano di passaggio a livello venne abolita. Le nuove disposizioni, intese certo a servire il progresso, finivano invece spesso col gettare nello sconforto uomini e donne che ormai si identificavano in quel loro piccolo mondo. Vivevano là, ignorando la realtà esterna, in case isolate e senza confort, ma pur nella modestia della loro condizione, felici e fieri di svolgere un lavoro che ritenevano indispensabile.

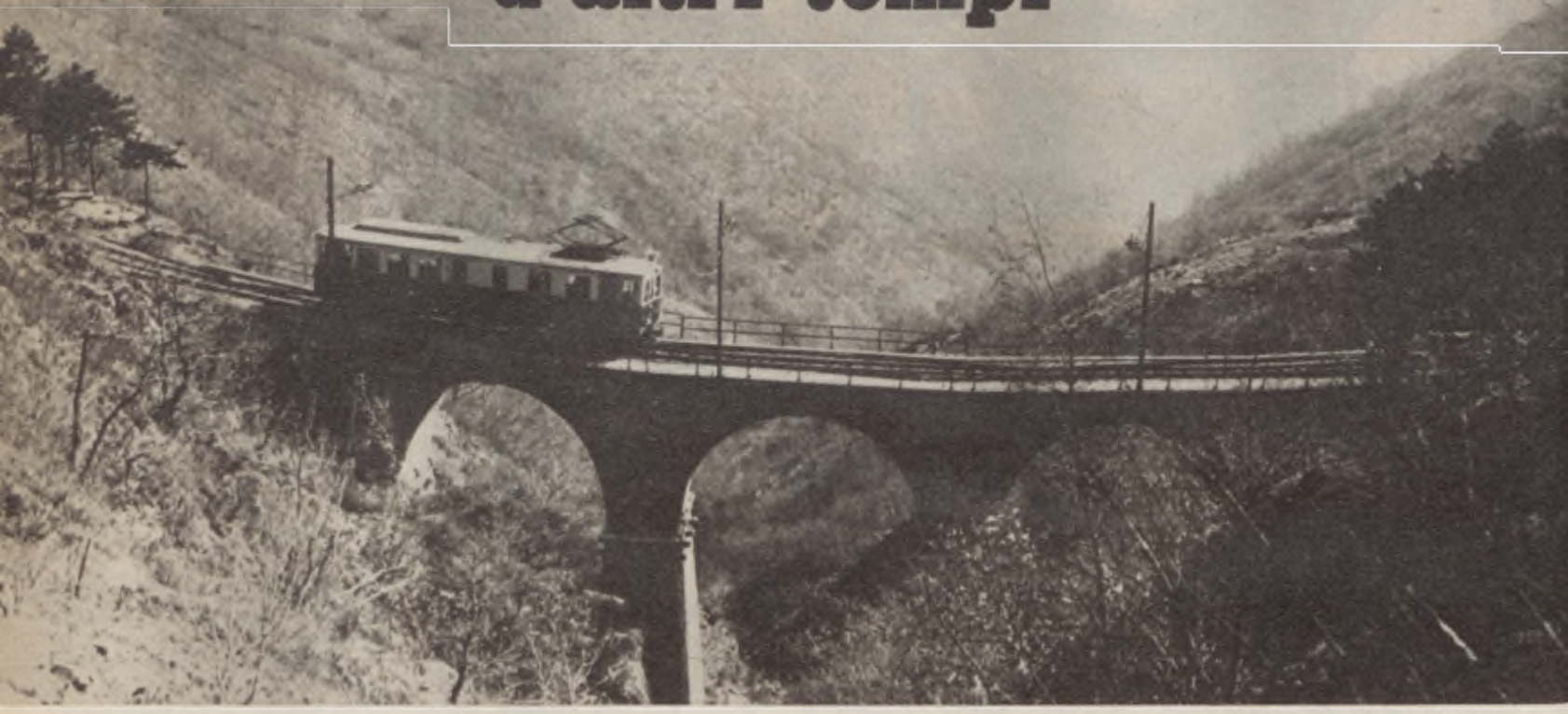
Sempre presenti, giorno e notte, domeniche e giorni di festa, a volte chiusi per dodici ore in caselli stretti e miseri, non traevano certo gloria da questo impegno ininterrotto. Il lavoro era la loro sola ed unica ricchezza e, nel compimento di questo dovere, semplice ma in-



grato, ricavavano una tranquilla felicità.
Un ispettore ebbe il compito di aiutarli. Era un uomo particolare: ascoltava le storie, spesso commoventi, di coloro che visitava e, secondo i desideri espressi, cercava una soluzione che rispondesse almeno ai bisogni più immediati. La maggior parte delle volte questa brava gente gli confidava i propri crucci, ma accadeva anche, sia pur raramente, che ricevesse un'accoglienza piena di diffidenza, di sfiducia, di sospetto. Tutto questo lo feriva ma non provava alcun risentimento, sapeva di dover essere comprensivo.
Accompagnato dal capo della sezione e dal capo del distretto, egli si presentò al casello per annunciare la cattiva notizia.
L'ispettore aveva spesso trovato situazioni delicate ma restò stupito e interdetto quando apprese, lui, ateo, che il guardiano vedeva in questo allontanamento la volontà del Signore: la via che conduce verso la vita eterna non può essere che difficile.
Come soccorrere e aiutare delle persone che trovano nella loro miseria un motivo di speranza?
D'improvviso apparve la giovane inferma.
Seguendo il cammino conosciuto lei, procedendo a tentoni, prese posto tra suo padre e sua madre.
I suoi occhi di velluto lasciavano cadere delle lacrime chiare e pesanti che le rotolavano sulle guance. L'ispettore, commosso, giurò a se stesso che giammai avrebbe consentito che la ragazza lasciasse quei luoghi.
Il guardiano, considerando sua figlia come un dono del cielo, non aveva mai voluto inviarla in una scuola specializzata, ma l'aveva tenuta gelosamente nascosta, lontana da un mondo che l'aveva rifiutata. Il passaggio a livello era il suo universo, un universo che suo padre aveva creato per lei e per lei sola. L'amore aveva costretto quest'uomo a fare della sua piccola porzione di terra un angolo di paradiso.
La grande famiglia dei ferrovieri aveva naturalmente adottato la figlia del guardiano e tutti la salutavano alla loro maniera, sia il rude cantoniere, sia il galante conduttore.
Il fischio stridente delle locomotive indicava alla fanciulla, meglio di quanto avrebbe fatto un barometro, il tempo dell'indomani.
Lei non vedeva il cielo azzurro ma il merlo e il cuculo, la mimosa e le violette, le annunciavano la primavera. I crisantemi e i pettirossi le annunciavano l'inverno. Grazie alla sua sensibilità comprendeva le sinfonie, i profumi, i ritmi della natura. L'armonia era perfetta. Lei viveva felice in questo piccolo mondo dove tutto le era noto e familiare. Questa casa, per lei più che per chiunque altro aveva un'anima. Come, in coscienza, offrire un altro orizzonte a questa fanciulla?
Evidentemente era necessario soprassedere all'automazione del passaggio a livello.
Lasciando la famiglia l'ispettore disse ai suoi accompagnatori:
— Quest'uomo con la sua fede, il suo assolutismo, accetterà qualsiasi proposta. Egli è pronto a trasferirsi e a ricreare altrove ciò che gli è magnificamente riuscito qui. Ma la fanciulla sarebbe capace di affrontare questa nuova esperienza? Io dico che devono restare qui.
— Neanche a pensarci — disse il capo sezione — non è possibile cambiare le disposizioni in vigore.
— No, — rincarò la dose il capo del distretto — i nuovi materiali sono già arrivati.
— Ci riuscirò — replicò l'ispettore — dovessi diventare avvocato o procuratore.
Tutto fu molto difficile ma arrivò il giorno in cui ciò che sembrava impossibile divenne possibile.
Poco prima di Natale, l'ispettore inviò un messaggio affettuoso: «Io non ho le vostre convinzioni, ma so che gli uomini devono comprendersi. Capisco il vostro dolore e sono felice di annunciarvi che il passaggio a livello sarà automatizzato solo fra tre anni, quando voi andrete in pensione. In seguito potrete continuare a vivere in questi luoghi a nostre spese. Quanto prima, per normale via gerarchica, riceverete la notifica ufficiale di questa decisione. Credo che tutto ciò corrisponda alle vostre segrete speranze. Vi auguro buone feste. Abbracciate vostra figlia per me».
La risposta arrivò ben presto, toccante nella sua semplicità:
« E' con immenso sollievo che abbiamo ricevuto la vostra lettera. Siamo felici. Grazie per i vostri auguri ma il miglior regalo, per noi, è stata questa lettera. Abbiamo passato bene le feste. La prego di accettare tutti i nostri ringraziamenti e saluti. Mia figlia è felice e vi manda un grosso bacio ».

(traduzione di Marina Delli Colli)

Genova-Casella un ruolo migliore per una linea d'altri tempi



SALGO dopo molti anni sul trenino di Casella: il materiale è nuovo, la stazioncina e gli uffici nascosti su un poggio dietro Piazza Manin appaiono restaurati di fresco; l'atmosfera silenziosa e discreta si popola improvvisamente per l'arrivo di un pullman che accosta accanto ai binari. Il personale esce in fretta dalle stanzette del caseggiato per accogliere i gitanti, li sistema sollecitamente in carrozza.

E' un viaggio animato il mio anche se l'estate è spenta ormai da tempo e le frotte dei viaggiatori locali sono più rare, un viaggio che mi riporta col ricordo alle piccole ferrovie svizzere anche per le fogge dei vestiti e le voci che si intersecano nelle piccole vetture che stanno per muoversi.

Il fischio della motrice e lo sferragliare delle ruote ci immette subito nell'autunno dorato della Valbisagno, ci allontana quasi in un baleno dalla città: il panorama di Genova muore alle nostre spalle mentre il trenino vola come un elicottero sulle guglie di Staglieno che affogano nella nebbia.

Mille occhi si proiettano dai finestrini che vibrano, fotografano incuriositi la valle delle merende domenicali dei genovesi ai tempi in cui in città si circolava ancora in carrozzella: hanno certamente, questi viaggiatori, figura e comportamento diversi dalla gente che cinquant'anni fa percorse il nostro stesso itinerario nel viaggio inaugurale. Ma il paesaggio nell'insieme, mi dicono, è ancora lo stesso, solo in piccola parte deturpato dal cemento. Si gode ancora il piacere della campagna, dai vigneti, dai frutteti, dai tipici squarci che caratterizzano questa valle, dal fortore delle mele che penetra le nostre narici.

Da questi campi le contadine, che a Genova chiamano "bisagnine", portavano in città con mezzi di fortuna i prodotti della terra, ma, dopo il 1929, si incaricò il trenino di Casella a rifornire di queste derrate i grandi mercati. Fu un vero sollievo, un miracolo per la gente di quelle campagne, la fine di un'epoca, quella delle gerle sui basti dei muli che partivano a notte fonda per trovarsi all'alba in città. Nacque soprattutto per queste esigenze la ferrovia di Casella e per dare possibilità a quelle laboriose popolazioni di raggiungere con un mezzo celere il capoluogo.

E' passato mezzo secolo dall'inaugurazione di questa linea, che prese il via da un Regio Decreto pubblicato su una Gazzetta Ufficiale dei primi mesi del 1915. La prima guerra mondiale che per l'Italia stava per cominciare congelò l'esecuzione dei lavori, passarono quattordici anni prima che la ferrovia fosse pronta. La Genova-Casella ha dunque compiuto cinquant'anni ed ora possiamo dire anche in buona salute e con un programma di rinnovamento ambizioso già in parte realizzato. I pronostici sulla sua sopravvivenza negli anni scorsi, vogliamo dire durante il boom dell'automobile quando si adombrava anche il futuro di ferrovie più importanti, erano pessimistici, senza speranza.

Qualcuno addirittura ne auspicava lo smantellamento in breve volgere di tempo. Ma le cose non sono andate così, anzi improvvisamente sono sorte idee e condizioni nuove, progetti di possibili ampliamenti, suscettibili di un miglioramento del traffico tra il centro e le delegazioni della Valpolcevera del Comune di Genova.

Non fu una notizia da "boutade" quella apparsa alcuni mesi fa su un giornale genovese che si diffondeva su un progetto di collegamento tra Piazza Manin, attuale capolinea della ferrovia di Casella, e il nuovo quartiere di Begato sulle alture di Rivarolo, un nuovo insediamento urbano di circa venticinquemila persone. Il progetto esiste, è dell'Ing. Giovanni Bertoldi, attuale Direttore della ferrovia, il quale ce ne mostra con discrezione e umiltà i disegni, gli studi, il carteggio esistente col Ministero dei Trasporti e gli Enti locali. I suoi occhi si illuminano di speranza, una speranza a nostro avviso non infondata se si considerano il punto di saturazione a cui è giunta la circolazione dei veicoli stradali sulla Valpolcevera e i problemi economici ed energetici che si profilano all'orizzonte.

La nuova linea, attraverso una galleria di 1200 metri, si collegherebbe in località Ponte Briasca con l'attuale ferrovia e permetterebbe di collegare Begato con Piazza Manin in soli 16 minuti.

Ma torniamo alle cose già attuate che non sono poche e che fanno parlare con orgoglio e con entusiasmo la signorina Graziana Torrielli, Capo Ufficio, che sa tutto della sua ferrovia, la nascita, la storia, le alterne vicende, le sciagure, lo splendore.

In mancanza di documenti ci affidiamo volentieri alla formidabile memoria di questa donna che ha una capacità organizzativa che lascia sbigottiti, un'energia travolgente.

La sua narrazione è dettagliata, dobbiamo sintetizzarla, comincia dal 1. settembre 1929 quando il Prefetto e il Podestà di Genova inaugurarono questa ferrovia a scartamento mille, che aveva il compito di collegare, come abbiamo già accennato, le località agricole della Valle del Bisagno allora prive di comunicazioni. Nei primi dieci anni di esercizio la ferrovia registrò un'attività intensa, un traffico merci e viaggiatori in crescendo, anche se il disastro del 1936 in cui perirono numerose persone per uno scontro frontale dovuto a un'errata manovra, cominciò a sollevare polemiche e dubbi sulla validità degli impianti e dei mezzi rotabili. Il traffico continuò comunque con ritmo ragguardevole fino allo scoppio della guerra che, purtroppo, interruppe lo splendore di questa piccola ferrovia. Seguirono momenti duri specie alla fine del conflitto, quando i venticinque chilometri della Genova-Casella furono ridotti in uno stato pietoso, desolante. La linea era stata messa a soqquadro più dagli atti di vandalismo che

A sinistra una panoramica del trenino di Casella. Sotto, da sinistra a destra e dall'alto in basso: l'ingresso alla stazione di Genova, la stazione di Casella, un primo piano della cabina di guida del treno e due inquadrature del capolinea genovese

dalle distruzioni dei bombardamenti. Fu rimessa in esercizio senza troppa convinzione, con rattoppi e nel peggiore dei modi, tanto che nel 1949 l'ultima Società che la gestiva fu costretta a chiuderla al traffico. I cancelli della piccola ferrovia si chiusero all'accesso di quelle popolazioni, ma ne seguirono proteste furenti anche da parte del personale che rimaneva senza lavoro.

L'esercizio passò in quell'anno stesso sotto gestione governativa, tuttavia i rifacimenti si limitarono al cambio delle traversine e a lavori di poco conto che permisero asfitticamente la ripresa dell'attività. Un' attività in tono minore che cominciò a svilupparsi quasi improvvisamente, quando le prime comitive di gitanti, molte di svizzeri e tedeschi, cominciarono a prendere d'assalto questa piccola ferrovia e il movimento dei pendolari a intensificarsi con richieste sempre più pressanti.

Si provvide a completare la linea facendola giungere sin nel cuore della cittadina di Casella, poi a sistemare a poco a poco gli impianti fissi e quelli mobili con un programma organico di rinnovamento che interessò motrici, rimorchiate, vetture, carrelli delle motrici, scambi e rotaie, piazzali, stazioncine e impianti dell' unica sottostazione elettrica che ora alimenta la linea con raddrizzatori al silicio.

Anche l'estetica delle fermate ha avuto la sua parte: a Sardorella, ad esempio, immersa in un bosco di castagni, c'è un grazioso impianto di illuminazione con plafoniere fatte con lanterne ferroviarie. un campetto da bocce, un posto di ristoro, premesse, queste, per un migliore comfort rivolto appunto alle comitive che anche di inverno affollano i trenini di Casella. La dirigenza tiene molto a qualificare queste fermate rendendole sempre più accoglienti, a incentivare iniziative private. Abbiamo notato anche una carrozza bar, che in genere viene messa a disposizione delle comitive.

L'elenco di questo ammodernamento, che la signorina Torrielli ricorda con memoria cronologica, continuerebbe ancora: ci limitiamo soltanto a far conoscere ai lettori il fiore all'occhiello di queste opere, il "full chopper" installato su una motrice ed in programma per altre ancora nel prossimo anno.

I progetti dei responsabili non si fermano solo a questo ammodernamento, forse resteranno soltanto sogni, ma vanno al di là di una migliore efficienza dell'attuale ferrovia: oltre al collegamento col centro di Begato a cui abbiamo accennato, si pensa addirittura ad una estensione della rete fino a Montoggio e dall'entroterra fino a Chiavari. Questi binari potrebbero essere domani non più la ferrovia di Casella, ma quella delle tre valli intorno a Genova: del Bisagno, del Polcevera, dello Scrivia.

Abbiamo raccolto questi entusiastici suggerimenti e li riportiamo non senza convinzione, consci come siamo del futuro della funzione della rotaia e alla luce di quanto abbiamo visto, toccato con mano. Effettivamente, se da cinque anni a questa parte vengono rivolte attenzioni non trascurabili a questa ferrovia, si è tentati di intravedere in prospettiva qualcosa di nuovo che si muove da questi binari nel sistema dei trasporti dell'entroterra genovese.

L'esistenza comunque di progetti in attesa di approvazione, la mancanza a Genova di una metropolitana, la configurazione complessa della città, le possibilità dei trasporti su strada che entrano in crisi durante la stagione invernale specie nelle zone collinari, dove sorgono i nuovi insediamenti e dove spesso nevica, sono dati che i responsabili dei trasporti non possono trascurare, dati che abbracciano una serie di fattori che vanno dal problema della crisi energetica a quello della rapidità dei collegamenti, a quello anche dell'inquinamento.

Abbiamo trovato alla ferrovia di Casella quasi una famiglia: sono in tutto 56 persone in gran parte utilizzate all'esercizio, meno di una diecina negli uffici. Di questa famiglia ci piace sottolineare l'affiatamento, il senso di fierezza, la speranza.

Si legge negli occhi di ciascuno che la ferrovia di Casella è un rivolo del grande fiume dei trasporti ferroviari, con una funzione che non può affievolirsi perché indispensabile, che può e deve avere un avvenire, un ruolo migliore.

AURELIO BATTAGLIA

Fer-memoriale a Salerno

IL DLF di Salerno ha realizzato un' originale ed importante iniziativa: l'approntamento, in un angolo dei giardini sociali, in via Dalmazia, di un parco della Rimembranza (Fer-Memoriale) dedicato alla Ferrovia ed ai ferrovieri salernitani. In tale angolo sono stati sistemati alcuni "cari cimeli" ferroviari, fra cui:

— la vecchia locomotiva a vapore 835-114 donata dal Direttore Generale delle FS al DLF di Salerno, dopo tre quarti di secolo di servizio lungo i binari della rete ferroviaria e della Stazione di Salerno. Essa era stata destinata alla demolizione, essendo stata da quest'anno definitivamente abolita la trazione a vapore sulle linee interessanti Salerno;

— una "colonna idraulica" in ghisa fusa, che per un secolo ha fornito acqua alle locomotive del locale Deposito;

— il segnale ad ala semaforica che è stato in funzione a Salerno Portarotese dal 1925 al 1977;

— una panchina in ghisa fusa costruita nello scorso secolo per conto della R.A., una delle vecchie società private ferroviarie che operavano in Italia prima che fossero istituite le Ferrovie dello Stato;

— due rotaie del primo binario posato in Italia nel 1839, al tempo dei Borboni, sulla Napoli-Portici: esse sono rari se non unici esemplari pervenutici del tipo arcaico, costruite a mano in ferro battuto a forma di "fungo senza suola". Tolte d'opera, furono utilizzate nel 1860 a far da travi nel solaio del serbatoio idrico dell'allora costruendo Dep. Loc. di Salerno, alla vigilia dell'attivazione della ferrovia Vietri-Pastena. Sono venute alla luce lo scorso anno, quando l'antico supporto del serbatoio, già precedentemente adattato ad "Ufficio Capi Dep. distributori" è stato demolito per far posto a nuovi e più importanti locali:

— una serie di attrezzi da fucinatori (tenaglie, mazze e stampi per calderari, punteruoli, ecc.) costruiti a mano ed usati nello scorso secolo dagli operai dell'Officina del Dep. Loc. di Salerno, per la manutenzione e riparazione delle locomotive a vapore;

— uno dei pali d'acciaio M 8 messi in opera a Salerno nel settembre '33 per l'elettrificazione della linea Napoli-Salerno e tolto d'opera nel settembre del 1977 a seguito delle modifiche resesi necessarie per l'attivazione della nuova linea in galleria "S. Lucia". Esso porta impressi i segni impressionanti della seconda guerra mondiale e della battaglia di Salerno (settembre 1943), costata migliaia di morti alla città: lacerazioni e fori nello spesso strato di acciaio, prodotti dai proiettili delle mitragliere e dalle schegge delle bombe delle navi e degli aerei.

La sistemazione di questi e di altri cimeli fra il verde del parco, nel "Fer-Memoriale", è stata operata dall'architetto Davide Guarini di Salerno. La mostra (un revival che si articola in un viaggio a ritroso nel tempo sulla strada ferrata) è stata inaugurata in occasione della XXI Giornata Nazionale del Ferroviere e del 140. anniversario della costruzione della prima ferrovia in Italia, ossia della Napoli-Portici inaugurata il 3 ottobre 1839. Alla cerimonia dell'inaugurazione sono intervenuti il Direttore Compartimentale ing. Maffei, i Capi degli Uffici Comp.li nonché Autorità politiche, civili, militari e religiose, oltre a numerosissimi ferrovieri e loro familiari ed una folta schiera di cittadini salernitani.

La locomotiva esposta nel Fer-memoriale organizzato dal DLF di Salerno

PASQUALE PISCITELLI

Un libro sui ferrovieri

"I ferrovieri sulle strade ferrate dell'Emilia-Romagna", opera in due volumi di Giuseppe Brini, ha il raro pregio di unire una fluida gradevolezza di esposizione ad una grande serietà di ricerca delle fonti documentali e testimoniali. E', in pratica, un lavoro che si rivolge al profano, con l'intento di sollecitare un interesse per le cose ferroviarie, senza per questo trascurare quella precisione di dati che può essere reclamata dal tecnico. E' inoltre, come rileva il dr. Semenza nell'introduzione, un tentativo di storia "dal basso" dove si stagliano in primo piano "i ferrovieri", senza i quali "le ferrovie" sarebbero soltanto un'astratta struttura burocratica e un impero della sola "macchina".

Quest'opera di grande interesse ha avuto una doppia presentazione a Bologna nell'ambito di tutta una serie di manifestazioni dopolavoristiche. Una prima presentazione, per i giornalisti, si è avuta di sabato, al Circolo della Stampa. Nell'occasione hanno parlato il sig. Ceci, Presidente della Sezione DLF bolognese, e, a nome del Direttore Generale, il dr. Romano, Capo dell'Ufficio C.le DLF, che ha detto tra l'altro: « Giuseppe Brini è riuscito felicemente a mantenere un armonico equilibrio tra l'informazione tecnicamente ineccepibile e un'agilità stilistica dove la chiarezza dell'esposizione è non solo esemplare, ma anche accattivante e coinvolgente per l'adesione umana dell'autore alla materia trattata ».

Il giorno seguente si è avuta una presentazione pubblica, al Teatro Testoni. Il dr. de Campora, intervenuto nella duplice veste di Vice Direttore Generale dell'Azienda e di Presidente della Commissione Centrale Dopolavoro, nel recare il saluto del Direttore Generale dr. Semenza, trattenuto in Sede da concomitanti impegni di istituto, ha illustrato gli aspetti salienti della pubblicazione, sottolineando il valore storico della documentazione in essa raccolta.

Dopo un'attenta osservazione sulla funzione della storia e sul modo di fare storia, ha rilevato che nella pubblicazione del Brini emerge una costante ansia di rinnovamento e di crescita a tutti i livelli.

"La descrizione di un passato carico di sacrificio, di ansie, di speranze, di fiducia, di impegno morale e materiale, di attaccamento all'Azienda, di partecipazione genuina alle sorti del Paese, impone storicamente la comparazione col presente per costituire, passato e presente, la base di una previsione per l'avvenire".

Rilevato che l'attuale momento ferroviario è di particolare importanza e di una complessità resa più difficile dalla realtà globale nella quale si cala il problema ferroviario; che l'attuazione di grandi piani di investimento, la riforma istituzionale, la azione sindacale richiedono un deciso impegno ed il massimo sforzo di buona volontà, il dr. de Campora ha concluso auspicando che, come nel passato descritto nella storia del Brini, riviva nel presente, in tutti, quel forte impegno morale e quella autentica partecipazione allo sforzo comune che resero possibili le realizzazioni del passato e che sono la condizione indispensabile delle realizzazioni future.

C.V.C.

Qua e là per i DLF

Sessanta soci del DLF, in rappresentanza di numerose Sezioni venete e friulane, hanno partecipato a una gita ricreativo-culturale avente come méta Lecco e il lago di Como. L'iniziativa, promossa e organizzata dal DLF di Portogruaro, è rientrata nel quadro delle molteplici attività che l'associazione portogruarese tra ferrovieri ha annualmente in calendario nei settori più svariati, dallo sport alla cultura, dal turismo agli appuntamenti ricreativi.

* * *

Si precisa che il collega Rino Rico, di cui si parla su "Voci" di ottobre nell'articolo "Pittura estemporanea a Fabriano", si chiama in realtà Rino Rigo. Tanto dovevamo al valente ferroviere-pittore.

* * *

Si è tenuta, presso la sede della Sezione DLF di Messina, la 3. Mostra Intercompartimentale di Filatelia e Numismatica. La rassegna ha avuto un notevole successo di pubblico.

* * *

Conclusione in bellezza per il Gruppo Tennis del DLF di Portogruaro che ha fatto coincidere la chiusura delle attività agonistiche del 1979 con la finale del primo torneo sociale e con un minitorneo di tutti i ragazzi che hanno partecipato ai corsi primaverili ed estivi di avviamento al tennis indetti dalla Sezione. Nella prima manifestazione si è imposto l'Operaio Qual. Renzo Falcon, dell'Uff. I. E., che al termine di un incontro molto incerto ed avvincente ha superato Sergio Marzin, Macchinista. Seguono, poi, in graduatoria il C. Gest. Sergio Chiosatto e il Capo Tecnico I. E. Luigi Scotton.

* * *

Sotto l'organizzazione del DLF di Cancello, si è svolta, nelle campagne di S. Maria la Fossa, la 5. edizione della caccia alle allodole, avvincente manifestazione sportiva cui hanno partecipato numerosissimi ferrovieri-cacciatori degli Impianti di Cancello, Napoli e altre località vicine. La gara — diretta dai colleghi Leo, Serpe, Paribello, Iasevoli, D' Avino, Brasile, Campolattaro e Iz-

zo — ha avuto il seguente risultato: 1. Antonio Piscitelli; 2. Salvatore Cimmino; 3. Gennaro Feola; 4. Pasquale Festa; 5. Antonio Di Rubbo; 6. Giuseppe Trinchese; 7. Francesco P. Candia. La bella manifestazione si è conclusa in un noto locale di Arpaia, dove sono state consegnate coppe, targhe ed altri ricchi premi offerti dal DLF di Cancello, dai Fratelli Orlando e dai sigg. Mollica, Micillo e Manes.

* * *

Ha avuto luogo a Campobasso il XIV Torneo Regionale di bocce a terna DLF-CONI, con la partecipazione di 29 terne di Campobasso, Termoli, Vinchiaturo, Boiano ed Isernia. Il torneo, svoltosi sui campi di bocce del DLF e di altre Società bocciofile locali, ha avuto il seguente risultato: 1. Paparella A. - Allocati - Benigno, della Soc. Monforte di Campobasso; 2. Bruno - Todisco - Di Giorgio, del DLF di Campobasso; 3. Di Lalla L. - Paparella D. - Di Lalla R., della Soc. Monforte di Campobasso; 4. Errico P. - Albino - Errico D., del DLF di Campobasso.
Nel corso della premiazione — presenti l'Assessore allo Sport della Regione Molise, numerose altre Autorità locali ed una gran folla di ferrovieri e familiari — è stata consegnata al C. Dep. Loc. di Campobasso Giuseppe Bax una targa offerta dal Capo dell'Uff. C.le DLF poiché il collega si è distinto quale migliore giocatore ed arbitro federale dell'anno.

* * *

Nello spirito d'un rapporto d'amicizia sempre più sentito e consolidato ha avuto luogo, a Modane, l'ormai tradizionale incontro di calcio tra la squadra del DLF di Casale Monferrato e la rappresentativa dei ferrovieri d'oltre confine. La partita ha registrato una lodevole prestazione da parte dei francesi, impostisi per una rete a zero sull'undici monferrino, sceso in campo con una formazione purtroppo rabberciata.

* * *

Con la quarta gara organizzata dal DLF di Alessandria sulle rive del fiume Bormida, si è concluso il Campionato Comp.le di pesca con canna, valevole per l'assegnazione del titolo individuale di Campione Comp.le 1979. Alla manifestazione sportiva, giunta ormai alla sua terza edizione ed articolantesi in quattro competizioni, due per la trota e due per il pesce bianco, hanno aderito le Sezioni di Asti, Aosta, Casale, Chivasso, Novara e Torino. Numerosi sono stati i partecipanti in tutte e quattro le prove e relativamente abbondante il pescato; il monte premi era costituito da medaglie d'oro e d'argento, trofei, coppe ed artistiche targhe.
La classifica finale ha laureato campione per il 1979 Antonio Limardi di Novara, seguito nell'ordine da Luigi Lazzarino di Alessandria, Guido Frolli di Torino, Francesco Mandarino pure di Torino, Emilio Garrone di Alessandria. La graduatoria dei DLF è stata la seguente: Alessandria, Novara, Torino, Casale, Asti, Chivasso ed Aosta.

* * *

Festa del fermodellismo nel Salone dei congressi del DLF di Genova Principe: rappresentanze di varie città hanno fatto cornice, con una esposizione di pregiati modelli, al conferimento del Premio Nazionale "Cattaneo" per la costruzione in dimensioni stabilite di un modello di locomotiva trifase E 330. L'artistica medaglia d'oro messa in palio dagli organizzatori è stata vinta da un giovane di Milano, Carlo Spada, il quale ha riprodotto con estrema precisione un esemplare funzionante dell'antico locomotore. Un'altra medaglia è stata assegnata rispettivamente al secondo e al terzo classificato, Sartori-Barotto di Torino e Jardella di Carrara; la targa del Direttore Comp.le di Genova è andata al sig. Soresina che ha partecipato con un modello E 330 di dimensioni più grandi di quelle previste dal bando di concorso.

* * *

"Un treno a vapore alla scoperta del Mugello", con il patrocinio della Comunità Montana "Mugello Val di Sieve", è stato recentemente organizzato dalle Sezioni DLF del Compartimento di Firenze. Il gusto di un viaggio particolare in vetture che appartengono ai nostri più lontani ricordi? Il sapore agrodolce che solo un tuffo nel passato può dare? Il desiderio di una "passeggiata fuori città" senza le fatiche di una guida automobilistica? La necessità impellente di ritrovarsi insieme — conoscenti e non — per trascorrere una giornata serena? Fatto sta che la vecchia ma arzilla 740/025 ha penato non poco per trasportare centinaia di persone arrancando su per incredibili salite, curata e vezzeggiata da Ballini e Boccalini, una coppia di macchina che sembrava uscita da un vecchio libro di racconti.
Anziani, bambini, e tanti, tanti giovani su e giù per i vecchi corridoi; agitarsi su scomode panche di legno, aprire e chiudere finestrini incastrati dal tempo; vivere per un solo giorno (purtroppo!) una vita a dimensione più umana, lontano dal convulso ritmo quotidiano. E veramente una scoperta: una visita alla maestosa Villa medicea di Cafaggiolo, località famosa anche per una fabbrica di ceramiche conosciuta già nel secolo XIII; una visita all'imponente Palazzo Pretorio di Scarperia; un'altra alla casa in cui, secondo la tradizione, sarebbe nato il sommo Giotto; poi prati, boschi, sorgenti.

* * *

130 anni di vita ferroviaria senese, con l'impiego di materiale fotografico, per lo più inedito, proveniente da collezioni pubbliche e private, sono stati fatti conoscere in una mostra che il DLF di Siena ha presentato nel Cortile del Podestà del Comune, in alcuni locali della Stazione ferroviaria e, successivamente, presso il Dopolavoro Ferroviario di Poggibonsi.
La mostra ha tra l'altro evidenziato, in modo anche drammatico, i tre momenti decisivi della storia ferroviaria di questa città: le tre inaugurazioni vissute dalla stazione. La prima, dell'ottobre 1849, che accendeva nell'animo del Granducato la speranza di collegare Siena, che già ne appariva fin da allora isolata, al resto della Toscana, attraverso il congiungimento con la Strada Ferrata Leopolda; la seconda, che avvicina di più il capolinea alla città, del 1935; la terza, nel 1949, quella della ricostruzione dopo la distruzione causata dai bombardamenti tedeschi.

è bene saperlo

NOTIZIE UTILI PER VOI E LE VOSTRE FAMIGLIE

Concorsi per l'assegnazione di Premi e Borse di studio

Premio C.I.F.I. di L. 400.000
Tesi laurea in Ingegneria su argomento attinente ai trasporti terrestri - Anno 1977-1978
Premio Roma di L. 400.000
Laurea in Ingegneria - Anno 1977-1978
Quattro Borse C.I.F.I. di L. 250.000 ciascuna
Studenti universitari - Anno 1977-1978 figli di Soci del C.I.F.I.
Sei Borse ferrovieri FS di L. 250.000 ciascuna
Studenti universitari - Anno 1977-1978 - figli od orfani di dipendenti o pensionati FS
Sei Borse C.I.F.I. per licenziati da scuole medie superiori - di L. 100.000 ciascuna - Anno 1978-1979 - figli di dipendenti o pensionati FS
Modalità e chiarimenti: Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani - Via Giolitti 34 00185 Roma.

Concorsi F.S.

In corso di preparazione: 2 posti di Ufficiale navale e 4 posti di elettricista - Navi traghetto.

Biblioteca DG: Nuove accessioni

LIBRI

Presidenza del Consiglio dei Ministri: La tutela del lavoro in Italia; I Governi italiani dal 1943 al 1975; L'ordinamento degli Enti locali territoriali; Le Regioni in Italia; Il sistema italiano delle Partecipazioni Statali; L'occupazione giovanile nell'attuale condizione economica e sociale; La scuola in Italia; La stampa in Italia. Leggi e regolamenti; I servizi informazione e proprietà letteraria artistica e scientifica; La ricerca scientifica in Italia.
Busino Giovanni: Vilfredo Pareto e l'industria del ferro nel Valdarno.
Comitato Internazionale dell'AISS per la prevenzione dei rischi professionali da elettricità: Sicurezza nell'uso di dispositivi e sistemi elettronici.
Magni Fabio: Il ruolo delle commesse pubbliche nel settore delle costruzioni meccanico-ferroviarie. Tesi di laurea.
I.S.T.A.T.: Anagrafe della popolazione - 1979.
Ministero dei Trasporti - Servizio Sanitario: Compendio delle attività svolte dai Medici di Impianti delle FS dalla loro istituzione al giugno 1979.
Institut International du Froid: Progrès récents et tendances dans les transports frigorifiques.
Chambre de Commerce Internationale: Le commerce international, condition de la paix.
C.E.M.T.: VII symposium international sur la theorie et la pratique dans l'economie des transports.
I.S.T.A.T.: Una metodologia di raccordo per le serie statistiche sulle forze di lavoro.
C.I.S.P.E.L.: Conferenza regionale sui porti della Toscana.
Registro Italiano Navale: Libro registro Volume 1° Navi classificate Volume 2° Naviglio con certificato di navigabilità.

PERIODICI

Note economiche - Trimestrale edito dal Monte dei Paschi di Siena.
Rivierail - Bimestrale di informazioni ferroviarie.
Sono inoltre disponibili: i rapporti 1978 delle Ferrovie Francesi e Austriache e l'annuario statistico delle Ferrovie brasiliane.

Notizie B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha destinato i 10 milioni assegnati in passato per borse di studio per ragazzi meritevoli della IV elementare all'OPAFS, per le colonie estive FS.
LA B.N.C. ha concesso congrui sussidi alle vedove del Manovratore Claudio Argiolas, dell'Aiuto Macchinista Lindo Boni, dell'Aiuto Macchinista Luigino Carlon, dell'Operaio Qualificato Antonio Frustaci e del Manovratore Giuseppe Mantovan, tutti colleghi deceduti a causa di incidenti sul lavoro.

Scambi di ospitalità

La Vie du Rail organizzerà, nel 1980, degli scambi individuali tra figli di ferrovieri francesi e giovani stranieri. L'ufficio di scambi individuali S.N.C.F. accetta sin da ora le iscrizioni delle famiglie francesi che desiderano inviare un figlio in un paese straniero di cui studi la lingua da almeno un anno. Lo scambio, da famiglia a famiglia, sarà basato sulla reciprocità e durerà tre settimane. Si svolgerà, naturalmente, durante le vacanze scolastiche.
Gli agenti si occuperanno personalmente di tutte le formalità riguardanti la partenza del bambino: carta d'identità, autorizzazioni per lasciare il territorio nazionale, prenotazione di posti, assicurazione contro malattie e incidenti che possono sopravvenire nel paese straniero, accompagnamento del bambino, corrispondenza con la famiglia ospitante.
Le iscrizioni sono gratuite. Le richieste d'informazioni devono essere indirizzate prima possibile a:

Bureau des échanges individuels S.N.C.F.
11, rue de Milan - 75440 Paris Cédex 09

amici in pensione

NOTIZIE DI INTERESSE GENERALE E PICCOLA CONSULENZA a cura di G.B. Pellegrini

Assegno vitalizio ai combattenti della guerra 1915-18

La prima non può essere che quella diretta ai più anziani lettori di questa rubrica, i quali, per la loro qualità di ex combattenti della guerra 1915-18, siano stati decorati della Croce al merito di guerra o si siano trovati nelle condizioni per aver titolo a tale decorazione. In favore di costoro, come è noto, venne disposto il riconoscimento di una medaglia d'oro ed il conferimento dell'onorificenza di cavaliere dell'Ordine di Vittorio Veneto. Inoltre, a coloro che erano in possesso delle condizioni richieste per la concessione dell'Ordine cavalleresco e, nel contempo, non fruivano di un reddito annuo superiore a lire 960.000 è stato attribuito, altresì, l'assegno annuo vitalizio di lire 60.000.

Ora, la recente L. 4.11.1979, n. 563, oltre ad elevare l'ammontare annuo dell'assegno a lire 120.000 per il '79 ed a lire 150.000 a decorrere dal 1. gennaio 1980, pagabile sempre in due rate semestrali, ha eliminato la condizione che subordinava la concessione dell'assegno vitalizio ad un parametro reddituale. In altri termini, dal 1.1.1979 tutti gli insigniti dell'onorificenza dell'Ordine di Vittorio Veneto hanno titolo allo speciale assegno annuo, a prescindere dalla loro condizione economica.

Allo stato attuale, sono in corso accordi tra il Ministero del tesoro ed il Consiglio dell'Ordine suddetto al fine di addivenire ad un procedimento che consenta di concedere l'assegno a tutti gli aventi diritto direttamente d'ufficio, senza richiedere la domanda da parte degli interessati.

Infine, informo i già beneficiari dell'assegno che con la scadenza di dicembre riceveranno la rata aggiornata e gli arretrati relativi al primo semestre.

Indennità integrativa speciale per il 1. semestre 1980

Con decreto del Ministero del tesoro in data 13.11.1979, pubblicato sulla G.U. n. 313 del 16.11.79, è stata fissata la misura dell'indennità integrativa speciale (cosiddetta scala mobile) per il personale in quiescenza, prevista dall'art. 2 della L. 27.5.1959, n. 324 e successive modificazioni (da ultimo quelle apportate con la legge n. 364 del 1975), spettante per il semestre 1. gennaio-30 giugno 1980.

Tale misura consegue all'incremento di 14 punti accertati nell'aumento del costo della vita durante il periodo maggio-ottobre 1979 e poiché il valore di ogni punto per il personale in quiescenza è stabilito in lire 1911,20 la maggiorazione complessiva ammonta a lire 26.757. Pertanto, la nuova misura mensile della predetta indennità in favore dei titolari di pensioni dirette e di riversibilità nonché di assegni vitalizi a carico del Fondo di previdenza degli assuntori risulta di lire 209.728 (182.971 + 26.757).

Lo stesso Ministero del tesoro ha dato tempestive istruzioni ai Centri meccanografici perché il nuovo importo della indennità di cui si parla venga regolarmente corrisposto a partire dal prossimo mese di gennaio.

Trattando questo argomento non posso esimermi dal ricordare la mancata estensione al personale in quiescenza sia della corresponsione trimestrale degli aumenti dell'indennità medesima che dell'erogazione "una tantum" a titolo di rimborso delle perdite subite con la cadenza semestrale (sia pure in misura dell'80 per cento di quella attribuita al personale in attività). Sono certo, però, che qualcosa interverrà nel senso auspicato, tanto più che il Parlamento ha votato un ordine del giorno che impegna il Governo a trovare gli strumenti per estendere la trimestralizzazione della scala mobile ai pensionati pubblici e privati ed anche perché a questo stesso fine tendono indistintamente tutti i sindacati. Mi auguro che su questo problema — che è di vitale importanza per i pensionati — si possano registrare al più presto le notizie più confortanti.

Pensionati del periodo 1.1.76 - 1.7.77

Il Ministero del tesoro ha impartito le disposizioni necessarie perché le D.P. del tesoro potessero provvedere a liquidare ai titolari delle pensioni ferroviarie del periodo 1.1.76-1.7.77 i benefici economici previsti dall'art. 72 del d.l. n. 163 del 1979, convalidato con la L. 13.8.1979, n. 374, di cui ho ampiamente riferito nel numero di ottobre. E così la rata di pensione del mese di dicembre conterrà anche la nuova integrazione mensile, mentre gli arretrati dal 1. giugno al 30 novembre 1979 verranno corrisposti con un assegno separato.

Si verificherà, quindi, che i pensionati decorrenti dal 2.7.77 — che pure devono avere un beneficio maggiore rispetto a quelli andati in quiescenza prima — resteranno temporaneamente con un trattamento mensile inferiore fino a quando non interverrà la riliquidazione delle pensioni sulla base dei nuovi stipendi spettanti in applicazione della legge n. 42 del 1979, che ha approvato il nuovo ordinamento giuridico ed economico del personale F.S. Ciò, però, non dovrà essere preso a pretesto per tempestare la redazione di lettere sollecitanti la definizione delle singole posizioni. Gli interessati devono rimanere fiduciosi nell'operato dell'Azienda, il cui Ufficio Pensioni ha predisposto le cose al meglio possibile. Intanto, gli esonerati a datare dal prossimo marzo riceveranno tempestivamente il provvedimento di liquidazione della pensione calcolata sull'ultimo stipendio effettivamente usufruito al momento della cessazione dal servizio. Nel contempo, ha avuto inizio la regolarizzazione della posizione pensionistica degli esonerati nel periodo 2.10.78-1.3.80, che proseguirà mano a mano che dagli Uffici, che hanno amministrato gli interessati, perverranno al Servizio Personale gli inquadramenti tabellari alla data del 1. ottobre 1978 e con le eventuali successive modifiche. Per coloro che sono stati collocati a riposo durante il periodo 2.7.77-1.10.78 la sistemazione avverrà in una fase successiva, tenuto presente che gli stessi, essendo cessati anteriormente all'entrata in vigore del nuovo ordinamento, non hanno neppure avuto l'opportunità di presentare la domanda per l'eventuale attribuzione, ai fini dell'inquadramento economico, dell'importo annuo di lire 800 per ogni mese o frazione di mese superiore a 15 giorni per i servizi di ruolo e non di ruolo resi alle dipendenze di altre Amministrazioni dello Stato e per i servizi pre-ruolo prestati presso l'Azienda F.S. Per gli adempimenti riguardanti questo aspetto, mi riservo di ritornare sull'argomento allorché il disegno di legge, destinato a sostituire completamente il d.l. n. 163 dello scorso maggio, decaduto per non essere stato convertito in legge ordinaria, avrà ottenuto l'approvazione parlamentare e sarà divenuto operante.

Risposte in breve

Chiarisco al sig. **Pietro Lambiase** di Nocera Superiore che il compenso combattenti liquidatogli in forma capitalizzata nel 1978 rappresenta una corresponsione in forma forfettaria di una somma in una sola volta. In sostanza, egli ha riscosso subito e globalmente ciò che avrebbe percepito in più mensilmente in un certo numero di anni.

Informo il sig. **Agostino Casarosa** di Cascina che il provvedimento di modifica della sua pensione, conseguente alla conferitagli promozione a Capo stazione sovrintendente, ha compiuto il suo "iter" ed il ruolo di variazione è stato trasmesso alla D.P. del tesoro di Pisa allegato al mod. R. R1 n. 501 del 12.9.79: ogni sollecitazione va, quindi, rivolta alla prefata Direzione.

Nella stessa situazione si trova la posizione del sig. **Dante Maccagni** di Torino, il cui ruolo di variazione, relativo alla modifica della pensione effettuata per tener conto della concessione dell'aumento anticipato di stipendio, è stato inviato alla locale D.P.T. con il mod. R. 51 n. 585 del 12.9.79.

Faccio presente al sig. **Lamberto Vannini** di Firenze che la modifica apportata dall'art. 10 della l. n. 27/1974 — riguardante l'equiparazione della qualifica di Aiutante operaio a quella di Operaio qualificato per il periodo eccedente i tre anni — non ha operato alcun effetto sulla sua posizione stipendiale da determinarsi al 1.7.70 con la ricostruzione economica, a motivo delle successive variazioni verificatesi nel rapporto d'impiego, che lo ha visto conseguire la qualifica di Applicato in data 15.3.67 e quella di Applicato capo ai fini del trattamento di quiescenza disposto in base alla legge n. 336/70.

Sono certo che il sig. **Carmelo Palazzolo** di Modica avrà seguito le diffuse informazioni date nei precedenti numeri circa la valutazione della 13. mensilità ed il riscatto delle campagne di guerra ai fini della liquidazione della buonuscita; in ordine poi alla somma di lire 144.000 attribuitagli in sede di liquidazione della pensione, quale capitalizzazione dei due compensi combattenti di cui era in godimento, essa risulta correttamente determinata.

Come rinnovare l'abbonamento

Il 31 dicembre è scaduto l'abbonamento a "Voci della Rotaia". Riportiamo qui di seguito le quote fissate per l'anno 1980:

— Pensionati FS	**L. 500**
— Privati	**L. 3.000**
— Dipendenti ferrovie secondarie	**L. 2.000**
— Medici di riparto	**L. 2.000**
— Estero	**L. 7.000**

da versare a mezzo c/c postale n. 00921015 SERV. RAG. FS - PERIODICO AZIENDALE "VOCI DELLA ROTAIA" - ROMA, incollando, possibilmente, sul retro del c/c la fascetta indirizzo col quale si riceve il giornale.

Ricordiamo che anche per il 1980 i pensionati FS possono rivolgersi:

— al Redattore Compartimentale di "Voci" (vedere recapito in "Tuttarete")

— al locale Dopolavoro ferroviario.

Per gli agenti in servizio la quota annua (lire mille) viene automaticamente trattenuta a ruolo sulle competenze di Novembre.

Segnalateci in tempo ogni variazione di indirizzo ed eventuali discordanze riscontrate sulla fascetta di spedizione.

L'iniziativa per gli HANDICAPPATI

I primi lavori della Commissione Esecutiva preposta all'amministrazione del "Fondo di Solidarietà". L'impegno dell'Azienda riconfermato dal Direttore Generale. La sottoscrizione verso il più lusinghiero successo. Donazioni da parte di Enti e di singoli privati

LA COMMISSIONE Esecutiva, preposta all'amministrazione del "Fondo di Solidarietà" a favore degli handicappati figli o congiunti di ferrovieri, ha tenuto la sua prima riunione il 26 novembre scorso, alla presenza del Direttore Generale.

Il Dott. Semenza ha voluto riconfermare l'impegno dell'Azienda e suo personale perché vengano raggiunti al più presto gli scopi che l'iniziativa si prefigge e ha disposto di dar corso alla corresponsione di un primo contributo economico ai destinatari del "Fondo", nella misura che stabilirà la Commissione, con le somme già messe a disposizione a tal fine dall'Azienda.

La Commissione stessa, presieduta dal Dott. Ciambricco, si è quindi messa al lavoro per vagliare la documentazione in suo possesso ed effettuare le necessarie operazioni amministrative e contabili.

Presso tutti gli Uffici e Impianti della Rete prosegue intanto, con la spontaneità e la generosità che ci si attendeva da parte dei ferrovieri, la sottoscrizione, della cui entità daremo notizia non appena saremo in possesso di dati precisi.

In Redazione cominciano a giungere anche versamenti extra, destinati al "Fondo" da Enti o da singoli privati, delle cui elargizioni ci impegniamo fin d'ora a fornire il dettagliato elenco ai nostri lettori. Facciamo intanto menzione dei primi due pervenuti.

Il Presidente della Società Nazionale di Mutuo Soccorso fra ferrovieri FS, Gabriele Ferri, ci ha inviato un assegno di 500 mila lire accompagnandolo con queste parole: « E' con viva soddisfazione che vi comunico che il Consiglio di Amministrazione di questo Sodalizio, plaudendo all'iniziativa del Fondo di Solidarietà pro handicappati figli e congiunti di ferrovieri in attività di servizio e in quiescenza, ha deliberato, nella seduta del 23 ottobre u.s., un contributo di Lire 500.000 a favore di detto Fondo. Il C.d.A. mi ha anche delegato a rappresentarvi il compiacimento dei ferrovieri-mutualisti per questa vostra iniziativa che si inscrive in quegli ideali di solidarietà umana nei quali essi si riconoscono e per l'affermazione dei quali si battono, si sono battuti nel passato e si batteranno anche nel futuro. Ho altresì il piacere di informarvi che anche sul nostro giornale sociale IL TRENO (...) abbiamo dato risalto a questa iniziativa, invitando anche i nostri Soci ad aderirvi a titolo personale sottoscrivendo l'apposita delega; lo abbiamo fatto perché crediamo nella validità dell'iniziativa e di tanto volevamo darvi atto. (...) ».

Un altro assegno — di Lire 25 mila — ci è giunto da parte del Dott. Paolo Rho che, col suo gesto, intende onorare la memoria del compianto Rag. Aldo Mercanti.

Ringraziamo questi due primi elargitori e, poiché già sappiamo che ne dovranno seguire molti altri, avvertiamo tutti coloro che intendessero contribuire in tal modo al "Fondo di Solidarietà" che gli assegni possono essere indirizzati al nostro Direttore, Dott. Alberto Ciambricco, il quale provvederà al loro successivo versamento nel "Fondo" medesimo.

Chi ritenesse di non aver inviato, a suo tempo, una documentazione sufficiente con la scheda-formulario relativa all'handicap di cui è affetto il figlio o il congiunto, è pregato di provvedere al più presto, tenendo presente che non verrà tenuto conto di certificazioni rilasciate da medici privati. Indirizzare a: Commissione Esecutiva "Fondo di Solidarietà" pro handicappati - Direzione Generale FS - Piazza della Croce Rossa 1 - 00100 Roma.

SCHEDA PERSONALE DI ADESIONE INIZIATIVA PRO «HANDICAPPATI»

Cognome e nome del dipendente

Qualifica

Impianto di appartenenza

Matricola cod. C.P.C.

POSIZIONE MECCANOGRAFICA			
Ragioneria	Serv.	Impianto	Progressivo

MODULO DI DELEGA

DELEGO

L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato a procedere alla trattenuta a ruolo, per l'importo mensile di lire **150 (centocinquanta)**, salvo successiva revoca e, comunque, non oltre la data del mio collocamento in quiescenza. L'importo predetto dovrà essere utilizzato per il finanziamento delle iniziative che verranno assunte per i figli e congiunti "handicappati" dei ferrovieri in servizio e in quiescenza.

Firma

La presente scheda, completa dei dati richiesti e firmata, deve essere consegnata alla Segreteria dell'Impianto di appartenenza, che provvederà ad inoltrarla al competente Ufficio Ragioneria.

Una nuova linea da Caltagirone a Gela

IL 24 NOVEMBRE scorso è entrato ufficialmente in esercizo il tratto di linea Caltagirone-Gela che collega tra loro i centri agricoli ed industriali della zona ai centri commerciali di Catania e del Continente.

Dell'entrata in funzione del nuovo tratto, si avvantaggeranno soprattutto gli agricoltori ed i serricoltori della fascia costiera fra Gela e Vittoria. Grazie ai 136 km. della nuova linea potranno far giungere i loro prodotti a Catania in tempi molto ridotti rispetto al passato, quando era necessario percorrere i 268 km. via Siracusa, e 231, via Canicattì.

Anche per questi motivi l'inaugurazione della nuova linea è stata accolta con viva soddisfazione da parte delle popolazioni interessate, le quali si vedono ora meglio collegate con i centri viciniori e col Continente. Naturalmente anche i lavoratori pendolari trarranno considerevoli vantaggi dall'istituzione del nuovo servizio ferroviario.

Alla cerimonia inaugurale, che si è svolta in tre tappe (Caltagirone, Niscemi, Gela), hanno preso parte numerose autorità politiche, militari e religiose, tra cui, il Ministro dei Lavori Pubblici, On. Nicolazzi, l'On. Ciccardini, Sottosegretario ai Trasporti e il Direttore del Compartimento di Palermo, Ing. Colombo.

Ed ecco la carta d'identità della nuova linea.

Il tratto, a scartamento normale ed a semplice binario, è esteso complessivamente per Km. 71+948,74 dei quali Km. 45+133,74 ricadenti fra gli assi dei F.V. di Caltagirone e di Gela ed i restanti quali sviluppi dei binari secondari di stazione e degli innesti ferroviari di: Caltagirone-Lentini Diramazione; Gela-Licata; Gela-Vittoris e diramazione per gli stabilimenti petrolchimici dell'ANIC.

Stazioni e Fermate e loro altimetria

Stazione di Caltagirone (quota mt 502,02 sul 1. m.); Posto Movimento di Piano Carbone (quota mt 381,45); Fermata di Vituso (quota mt 301,50); Stazione di Niscemi (quota mt 303,75); Fermata di Priolo Soprano (quota mt 180,73); Posto di movimento di Priolo Sottano (quota mt 108,41); Fermata di Piana del Signore (quota mt 11,04); Stazione di Gela (quota mt 8,64).

Il dislivello fra i Capilinea di Caltagirone e di Gela, è di mt 493,38; le pendenze massime sono del 16,8 per mille in curva e del 18 per mille compensato nei tratti di rettifilo. I raggi di curva vanno dal minimo di ml 500 ai massimi di ml 1300 e ml 2000.

Due aspetti della folla che ha assistito all'inaugurazione della nuova linea

Armamento, dati cinematici della linea

Armamento realizzato con rotaie lunghe ml 36,00 posate su traverse in legno, rispettivamente del tipo 50 UNI per i binari di corsa, 46 UNI e 60 UNI per i tronchini delle stazioni; scambi del tipo 46 UNI, 50 UNI e 60 UNI; massicciata del tipo "A" con piattaforma larga mediante ml 6,00; lunga rotaia saldata l.r.s.; impianti speciali A.C.E.I..

Esercizio

Il nuovo tratto di linea è esercitato col regime del blocco telefonico fra le stazioni di Caltagirone, Niscemi e Gela.

La stazione di Niscemi è munita di A.C.E.I. e di doppio segnalamento luminoso di protezione e di partenza.

Le fermate di Vituso, Priolo Soprano, Piana del Signore ed i Posti di Movimento di Piano Carbone e Priolo Sottano hanno tutti il segnalamento inattivo ed i deviatoi estremi sono disposti per il binario di corsa ed immobilizzati in maniera da garantire la libera circolazione dei treni.
Le fermate ed i due Posti di Movimento non sono interessati ai fini della circolazione dei treni.

LE OPERE REALIZZATE

- 26 gallerie di cui n. 22 con arco rovescio e n. 4 senza arco rovescio estese in tutto ml 11.828,15 di varia lunghezza fra cui la minima di ml 96,80 e la massima di ml 1762,70.
- 8 stazioni suddivise progressivamente: Caltagirone, Piano Carbone, Vituso, Niscemi, Priolo Soprano, Priolo Sottano, Piana del Signore e Gela.
- Altri n. 21 fabbricati fra cui n 8 F.A., n. 2 dormitori, n. 2 magazzini merci, n. 8 fabbricati accessori, n. 1 rimessa locomotive.

GIUSEPPE GIAMBANCO

Un film sulla Jungfrau

CORDIALITA' italo-svizzera alla Terrazza Martini di Genova: operatori turistici, responsabili dei trasporti, in prima linea quelli ferroviari verso i quali la Svizzera appare più vocata, autorità e funzionari consolari del capoluogo ligure, hanno organizzato, la sera del 15 novembre scorso, un simpatico incontro con esponenti degli analoghi settori genovesi, tra cui il Direttore Compartimentale Ing. Mori, per una presentazione filmata della « JUNGFRAU », che si inerpica, com'è noto, con la sua cremagliera fino a un'altezza di 3.450 metri.
Dopo un breve saluto e una concisa introduzione allo spettacolo, in cui non è mancata la voce amica e cordiale del Sig. Finkbonher, Rappresentante commerciale delle Ferrovie elvetiche a Milano, è stato proiettato un originalissimo film che ha presentato panorami di luoghi e di memorie con uno straordinario protagonista: il grande poeta e viaggiatore Goethe, che fu impareggiabile cantore della bellezza struggente di quelle montagne. Goethe prende posto, due secoli dopo, sulle graziose vetture col cappuccino della Jungfrau e incontra anche una giovane donna, una delle tante del suo famoso epistolario, in fogge moderne ovviamente, con cui intreccia un dialogo romantico sul filone di una delle tante poesie d'amore che esaltano anche lo stupore della natura.
Le immagini dei picchi innevati, delle pareti a strapiombo, delle cascate e dei laghi si susseguono nell'arrampicarsi del trenino che come una serpe attraversa i crinali che portano a Jungfraujoch.
Gli organizzatori della rassegna sono certi — lo hanno dichiarato convinti prima della proiezione — che i turisti italiani ritorneranno in Svizzera numerosi come una volta. Ce lo auguriamo anche noi.

AURELIO BATTAGLIA

Un Convegno del CIFI

La stazione punto d'incontro

NEL NUMERO di ottobre di "Voci" abbiamo già parlato diffusamente del "Mondo delle Stazioni", il tema oggetto della Mostra allestita negli ambienti del Museo della Scienza e della Tecnica in Milano.
Tema vasto e proteiforme, tale da non poter essere confinato entro i limiti statici d'una mostra retrospettiva. Un tema ricco di fermenti capace di generare iniziative implicanti la partecipazione del mondo che per un verso o per l'altro vi gravita attorno.
La nostra Direzione Generale ha colto l'aspetto "dinamico" della stazione intesa, non come oggetto da subire o da ammirare, ma come entità viva che va visitata nelle sue strutture, studiata nei rapporti con l'esterno, adeguata alla dinamica dello sviluppo sociale, trasformata, se necessario, nella proiezione verso il futuro, ed ha inteso organizzare un convegno dedicato appunto alla "Stazione ferroviaria".
Per l'attuazione ha chiesto la collaborazione del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, nella sua qualità di prestigioso ente culturale e tecnico.
Il Convegno ha avuto luogo in Milano nei giorni 30 novembre e 1 dicembre nel Museo della Scienza e della Tecnica (a stretto contatto, dunque, con la Mostra) con la partecipazione di relatori ufficiali, esperti nei diversi aspetti in cui si presenta la stazione; moderatore è stato il Presidente del Museo Prof. Ogliari.
Hanno aperto il Convegno il Direttore Compartimentale delle F.S. di Milano Ing. Sottile, in rappresentanza del Direttore Generale Dr. Semenza, impossibilitato ad intervenire per impegni del suo ufficio, ed il Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani Ing. Angeleri.
Il tema generale è stato trattato sotto tre aspetti fondamentali: la stazione interagente con il mondo esterno e cioè la società, il territorio e gli utenti; la "funzione" della stazione che si concreta in accessibilità, esercizio, traffico e materiale rotabile; ed infine la "forma" ovvero la progettazione inserita nel contesto urbano. A esperti di urbanistica e di architettura si sono alternati tecnici ferroviari. Accanto ai Proff. Mazzoleni, Zambrini, Purini, rappresentanti del mondo universitario, si sono inseriti come esponenti delle F.S., gli Ingg. Piciocchi, Cardini, Rizzotti e l'Arch. Columba e come esponenti dell'Industria il Prof. Koenig e il Dr. Altobelli.
I relatori strettamente "ferroviari" hanno fornito una visione assai precisa della stazione ripresa dal suo "interno". Una visione realistica dei mezzi messi a disposizione dalla più moderna tecnologia per soddisfare la domanda di traffico nelle sue più svariate e complesse configurazioni. Una dimostrazione ulteriore che i tecnici F.S. sono preparati per fronteggiare ogni evenienza. Dall'interno all'esterno della stazione. Il panorama si allarga a dismisura, i confini si fanno più confusi per il sovrapporsi delle problematiche talora in conflitto fra loro. Dalla babelica confusione delle lingue, delle ideologie, degli indirizzi, delle soluzioni, emerge pur sempre la bella realtà di una stazione che deve essere momento compositivo della città, interfaccia fra mondo esterno e mondo interno, punto d'incontro insomma fra società e tecnica, fra i desideri della prima e la volontà della seconda di soddisfarli. Ma perché punto d'incontro? Meglio dire punto di fusione nel crogiolo del progresso.
Convegno che ha riscosso unanimi consensi e per i contenuti e per il valore dei relatori e per la perfetta organizzazione. Diamo perciò merito, con una doverosa citazione, anche a coloro che si sono prodigati per la perfetta realizzazione del Convegno: il Dott. Ciambricco e gli Ingg. Berardinelli, Perilli e Tiberi.

G. A.

Un momento del Convegno dedicato alla "Stazione ferroviaria"

Nuovo poliambulatorio a Foligno

E' recentemente entrato in funzione, nei pressi della stazione di Foligno, il nuovo Poliambulatorio. Si tratta di un fabbricato di nuova costruzione di circa 250 metri quadrati fornito delle più moderne attrezzature e destinato, oltre che alle normali attività mediche aziendali, anche a soddisfare in modo completo le esigenze della medicina del lavoro e della medicina preventiva dei ferrovieri dell'Umbria

S. M.

M. Arys mentre pronuncia il suo discorso di saluto

Per 100 ferrovieri viaggio premio a Bruxelles

Per il decimo anno consecutivo, 100 ferrovieri estratti a sorte negli impianti della rete maggiormente distintisi nell'opera di prevenzione degli infortuni nel corso del 1978, hanno preso parte al tradizionale viaggio premio a Bruxelles, organizzato dal Servizio Personale.
Nel corso del soggiorno è stato, tra l'altro, possibile effettuare un'interessante visita allo stabilimento industriale "Sperry New Holland" e all'Officina metallurgica "Hainaut-Sambre", dove alcuni tecnici hanno avuto modo di illustrare alla comitiva tutte le fasi della lavorazione, indicando in modo particolare i sistemi di sicurezza e di protezione del personale.
Il Direttore del Servizio Personale, M. Arys, insieme ad altri funzionari delle Ferrovie belghe, ha infine voluto salutare i ferrovieri italiani nel corso di un pranzo d'onore offerto dalla SNCB.
Il Capo della comitiva italiana, Dr. Vitiello, ha quindi ringraziato a nome delle FS, M. Arys e tutti i rappresentanti della SNCB che hanno riservato ai nostri ferrovieri un'accoglienza come sempre calorosa.

La scomparsa dell'Ing. Sottile, Direttore Compartimentale di Milano

Al momento di andare in macchina ci giunge la dolorosa notizia della morte dell'Ing. Armando Sottile, Direttore Compartimentale di Milano. Nato a Torino il 13 agosto 1916, l'Ing. Sottile si era laureato in Ingegneria civile nel 1938, in Ingegneria aeronautica nel 1942 e aveva ottenuto l'abilitazione alla professione di architetto, presso il Politecnico di Milano, nel 1944. Era entrato a far parte della nostra Azienda sin dal 1940, presso l'allora Sezione Lavori di Milano, ove — non appena terminata la guerra — aveva dovuto occuparsi del ripristino di numerosi e importanti impianti (fra i tanti, il Deposito Locomotive di Milano Greco).
Nel corso della sua carriera, l'Ing. Sottile è stato, fra l'altro, Capo dell'Ufficio Centrale Ponti e Invasature del Servizio Lavori e Costruzioni (nel 1966) ed aveva più volte rappresentato le FS in importanti organismi internazionali Dal 29 giugno 1973 aveva assunto la dirigenza del Compartimento ferroviario di Milano.

"Voci della Rotaia", che in più occasioni ha avuto modo di apprezzare le doti umane e professionali dell'Ing. Sottile, si unisce al generale cordoglio per la Sua improvvisa scomparsa e rivolge ai familiari le più sentite condoglianze.

A Treviso una sede AIDO

NEL martellante susseguirsi di episodi di violenza che quotidianamente ci dà, sulla stampa, l'immagine di una umanità stravolta nei suoi valori più essenziali, è motivo di speranza per il futuro poter cogliere qualche nota diversa, seppure, troppo spesso, isolata.
Se c'è chi odia, chi uccide, ci sono però anche migliaia di persone che collaborano attivamente con la scienza medica nel proposito di portare a guarigione persone gravemente malate o menomate nella vita di relazione: sono gli iscritti all'A.I.D.O. (Associazione Italiana Donatori Organi), 106.000 in Italia, che hanno autorizzato l'asportazione « post mortem » dei propri organi e l'eventuale utilizzazione degli stessi per interventi di trapianto.
Le possibilità di trapianto di alcuni organi con esito positivo per il recupero dei malati sono destinate ad un progressivo ampliamento in relazione ai costanti progressi della medicina (oggi, oltre ai reni e alle cornee, si può trapiantare, ad esempio, l'ormone ipofisario, e tale operazione — impensabile fino a non molto tempo fa — è capace di consentire uno sviluppo normale a persone affette da nanismo): si accrescerà quindi sempre più l'importanza dell'A.I.D.O., l'Associazione, fondata nel 1973, che opera con le sue 95 sedi allo scopo di tenere in efficienza delle apposite « banche degli organi » alle quali le strutture ospedaliere possano attingere in qualsiasi momento, secondo le necessità.
A Treviso, nella città che ha contribuito con maggior generosità all'ampliamento dell'attività dell'Associazione (sono 6.800 gli iscritti nella provincia), l'Azienda FS ha visto moltiplicarsi fra i propri dipendenti le adesioni (sono già 80) ed ora ospita, all'interno delle proprie strutture, la prima sede A.I.D.O. di tutta la rete.
L'inaugurazione della nuova sede (che ha trovato spazio presso il Deposito Locomotive) si è svolta con una cerimonia sobria, in consonanza con il carattere umanitario dell'iniziativa, ma anche solenne per la serietà dell'impegno.
Hanno parlato i promotori delle iniziative dell'A.I.D.O. a livello provinciale e comunale e i fondatori della sede in ambito ferroviario. E' quindi intervenuto il Direttore del Compartimento F.S. di Venezia, ing. Castellani, il quale si è dichiarato vivamente partecipe degli scopi dell'A.I.D.O., prima di tutto sul piano umano e poi dal punto di vista aziendale, sottolineando come fatto estremamente positivo l'ingresso nell'ambito ferroviario dello spirito di generosa e disinteressata solidarietà che anima l'Associazione.

LAURA FACCHINELLI

Da Terni a S. Sepolcro in treno

E' USCITO di recente un nuovo libro dedicato ad una delle più estese reti concesse all'industria privata, la Ferrovia Centrale Umbra. Inaugurata nel luglio 1915 sulla tratta Terni-Perugia Ponte S.G.-Umbertide di km 107,633 fu provvisoriamente esercitata con trazione a vapore in attesa del completamento dell'elettrificazione avvenuto nel febbraio 1920 contemporaneamente all'apertura al traffico della diramazione Ponte S. Giovanni-Perugia S. Anna di km 5,510. C'è stato, poi, il prolungamento della ferrovia arricchitasi della linea Umbertide - Sansepolcro di km 39,510, aperta al traffico nel maggio 1956; esercitata anch'essa provvisoriamente con altro tipo di trazione, questa volta diesel, in attesa del completamento dell'elettrificazione, avvenuto entro il 1957: la linea segue in parte l'itinerario di una vecchia ferrovia a scartamento ridotto distrutta dalla guerra, la Arezzo-Fossato. Essendo situato il nuovo capolinea in un comune in provincia di Arezzo e, principalmente, nella vaga speranza di poter raggiungere un giorno questo capoluogo toscano, la ferrovia dal 1° gennaio 1958 mutò la vecchia sigla M.C.U. in M.U.A. (Mediterranea Umbro-Aretina).
La monografia di contro ad una documentazione, non soltanto iconografica, molto ricca, presenta un testo relativamente ridotto, ciò che non impedisce di mettere compiutamente in luce i diversi aspetti storici e tecnici della ferrovia.
Il volume può essere richiesto presso l'editore, via Roma n. 4, Cortona, al prezzo di L. 9.000 oppure di L. 8.100 se si effettua il versamento sul c/c n. 5/24060.

WALTER GUADAGNO

M. Garzi: "La ferrovia Sansepolcro-Umbertide, Umbertide-Perugia-Terni", Ed. Calosci, Cortona, 1979 - 223 pp., 137 foto, 40 schemi e disegni, 63 tabelle.

SCAMBI DI CORRISPONDENZA

Dalla Francia in francese e in italiano
M. Guy Boucherie, 41 anni, sposato, con due figli desidera corrispondere anche in vista di un eventuale scambio di ospitalità, indirizzo: 5, rue des Alouettes - 93330 Neully-sur-Marne (Banlieu parisienne).
Remi Ponsonnaille, 12 anni e Thierry Ponsonnaille, 13 anni, figli di un Controllore Principale, presso l'Impianto di Chambery, desiderano corrispondere con dei figli di ferrovieri italiani, indirizzo: 213, rue de Pugnet - 73000 Chambery.

Dalla Spagna in castigliano (almeno per le prime volte)
Juan J. Rodriguez Moreno, impiegato presso le ferrovie spagnole, desidererebbe corrispondere con ragazzi e ragazze dai 20 anni in su, indirizzo: c/Mirlo n. 38 - Sevilla - 6 - España.

tuttarete

PICCOLA CRONACA DAI COMPARTIMENTI E DAI SERVIZI

I REDATTORI DI « VOCI »

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi Tel. 2244
Bologna: Anna Maria Pietroni Tel. 3238
Cagliari: Franco Delli Carri Tel. 314
Firenze: Antonio D'Andrea Tel. 2969
M. e Tr.: Osvaldo Montelatici Tel. 3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia Tel. 3633
Milano: Luigi Paina Tel. 2397
Napoli: Pasquale Piscitelli Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda Tel. 6155
Torino: Renzo Marello Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli Tel. 3750
Verona: Fulvio Duzzi Tel. 3908

Dai Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi Tel. 7330
Commerciale: Franco Salsone Tel. 2334
Lavori: Biagio Avenoso Tel. 2728
Movimento: Alberto Amati Tel. 33686
Personale: Vincenzo Cinque Tel. 2035
Rag.ria: Marcella Mancianti Tel. 38883

Ancona

Il volume che raccoglie cento poesie di Sobrero Mancini, Controllore Sovrintendente di Ancona, è stato presentato — ancora fresco d'inchiostro — da due noti critici letterari nel corso di una riuscita manifestazione presso la sede del Dopolavoro di Ancona. Annotazioni garbate, constatazioni a volte ironiche, a volte velate di saggezza semplice ed arguta danno corpo alla poesia del Mancini. L'autore si rifà al suo dialetto di origine, il viterbese (comprensibilissimo come tutte le parlate del centro Italia), con il quale riesce ad accentuare le situazioni descritte nelle sue composizioni. Anche lo stesso titolo "Le Fregnacce" è un po' un omaggio al dialetto viterbese (le fregnacce in quel di Viterbo sono dei dolci semplicissimi fatti in casa). Una poesia — in definitiva — quella di Sobrero Mancini che ci fa sorridere e riflettere, perché improntata a semplicità, con la ricerca paziente del lato comico in ogni situazione e la costanza di annotare tanti piccoli episodi e poi raccontarli con freschezza e umiltà.

Alessandro Donati, Figlio di Alfio, Segretario Tec. Sup. 1ª cl. dell'Officina G.R., è stato insignito del titolo di "Alfiere del Lavoro" quale migliore studente dell'Umbria nell'anno scolastico 1978/79.

La cerimonia si è svolta a Roma, alla presenza del Presidente della Repubblica, ed ha visto la premiazione di altri 24 giovani di tutta Italia. Congratulazioni vivissime.

Si sono brillantemente laureati in Ingegneria Meccanica Alessandro Radicioni, Capo Stazione di Varano, con 110 e lode. In Medicina e Chirurgia Massimo Beghella, figlio di Waldo, Tecnico IE di Ancona, col massimo dei voti; in Scienze Matematiche Maria Antonietta Costantini, figlia di Franco, C.S. Titolare di Assisi; in Lingue e Letterature Straniere Maria Luisa Riccetti di Giuseppe, Conduttore del DPV di Ancona.

Ai neo Dottori formuliamo vivissimi auguri di brillante avvenire.

Onorificenze. L'Applicato Capo Nardo Mondati dell'Ufficio Trazione è stato nominato Cavaliere al Merito della Repubblica; identica onorificienza anche a Renato Favi, già Autista di ben sette Direttori Compartimentali.

Ai neo Cavalieri, felicitazioni ed auguri.

Lutti. Amorevolmente assistita è mancata la madre del Gestore Capo, Giuseppe Froio, Titolare della Fermata di Tortoreto Lido. I colleghi esprimono le più sentite condoglianze.

Bari

La nascita di Gaia ha allietato per la seconda volta la casa di Giuseppina Nidito in Messina, figlia del C.S. Sovr. a riposo Vittorio, già Titolare di Potenza Inferiore.

Fiori d'arancio per l'insegnante Giorgia D'Alonzo e il prof. Leonardo Barnaba, figlio del Gestore Capo a riposo Giovanni Barnaba già Titolare di Altamura.

Si sono laureati con 110/110 in Architettura Vito Signorile, figlio del Macchinista Onofrio del D.L. di Bari, e in Medicina e Chirurgia Arcangela Portoghese, figlia dell'Oper. Spec. Nicola dell'Officina Comp.le I.E. di Bari.

Lunga e serena quiescenza a Vincenzo Brancaccio, A. Macch. del D.L. di Bari, Francesco Lagravinese, C.S. di Acquaviva delle Fonti, Angelo Laveneziana e Luigi Penna, rispettivamente C.S. Sup. e C.S. di Monopoli; Nicola Portoghese, Oper. Spec. dell'Officina Comp.le I.E. di Bari, Bartolomeo Forino, Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento.

Sono deceduti Andrea Bollino, C.S. Sup. di Barletta, Giulio Cellamare, Oper. Qual. del 19° Tronco Lavori di Trani, Antonio La Zazzera, Commesso Capo della Sez. Sanitaria di Foggia. Alle loro famiglie le nostre condoglianze, che estendiamo a Michele Bonaiuto, C.S. Sovr. del Reparto Movimento di Taranto, e al dott. Giuseppe Marciello, Ispettore dell'Ufficio Ragioneria, per la morte del padre; a Michele Pietrafesa, già titolare di Potenza Inferiore, e a Giuseppe Chiarappa, Commesso dell'Ufficio Personale, per la dipartita della mamma.

Bologna

L'anno internazionale del fanciullo è stato celebrato con grande partecipazione di pubblico anche dal Gruppo Esperanto del DLF/BO, in collaborazione con il Gruppo Esperantista bolognese. Il tema della manifestazione, nonché della mostra dei disegni: « Non le razze, ma noi bambini viviamo nel mondo ». Un vivace recital di canzoni, poesie e sketch è stato presentato dai ragazzi delle scuole di Bologna, Cesena e San Marino, dove si tengono corsi di Esperanto.

Sono circa trecento, non più tanto "giovani e forti", i ferrovieri del Compartimento a riposo dal 1° Gennaio 1980, in gran parte ultimo contingente della Legge 336. Tanti ottimi amici, tanti preziosi colleghi ai quali, non potendo farlo singolarmente, inviamo un saluto e l'augurio di lunga e serena quiescenza.

I rallegramenti dei colleghi a Franco Marinelli — Capo Staz. Titolare di Gambettola — di recente insignito della Onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

Marcia nuziale alla Stazione di Ravenna per la coppia

Francesca Falona — Capo Stazione — e Luigi Soranzo — Deviatore. Auguri vivissimi.

Fiocco azzurro al Reparto "Matricola" dell'U.P.C. per Federico, secondogenito del Segr. Angela Cevenini, alla quale vanno le nostre felicitazioni.

Cagliari

Marcia nuziale per la Dott. Giuseppina Bongiorno, Ispettore dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, e per il Dott. Arch. Fabio Albert, che hanno pronunciato il fatidico sì davanti al Sindaco d'Isola delle Femmine. Auguroni d'ogni bene!

A Cagliari sono deceduti Giuseppe Tuveri, Capo Treno in quiescenza, padre del C.S. Antonio della Stazione di Elmas; la Signora Anna Macis, madre dell'Assistente Capo Pietro Cudrano della Stazione di Cagliari e il Signor Maurizio Piseddu, padre del Segretario Tecnico Superiore Albino dell'Ufficio Lavori. Ai nostri colleghi ed alle rispettive famiglie, così duramente colpite negli affetti, le nostre condoglianze.

Le belle notizie. Un bello e vispo bambino, di nome Manuele è arrivato in casa del Capo Stazione Piergiorgio Piu dell'Ufficio Movimento; Giuseppe Pau e Pasquale Mannoni dell'Ufficio Movimento sono stati promossi Revisori Superiori; Carmela Soggia è stata assunta in qualità d'Infermiere presso l'Ufficio Sanitario; Efisio Dessì è stato assunto come Segretario Tecnico presso l'Ufficio Lavori, Marco Fenu, Giuseppe Scano e Mario Galliero in qualità di Operai Qualificati al 7° Tronco Lavori di Bonorva, mentre Giancarlo Corrias e Walter Serra all'11° Tronco Lavori di Olbia. Felicitazioni!

Festeggiati dai colleghi di lavoro sono stati collocati in quiescenza Giovanni Pilì e Sebastiano Putzolu del 5° tronco Lavori di Oristano, Francesco Sanna della Squadra Rialzo di Cagliari e Armando Matta del Deposito Locomotive di Cagliari. Auguri di lunga e serena pensione!

Firenze

Mat. e Traz.

Nozze. Nella caratteristica chiesa di S. Tommaso a Baroncelli di Firenze la figlia del dottor Faliero Petrini, Capo dell'Ufficio 2°, signorina Cecilia, si è sposata con il Prof. Lorenzo Torrini. Un augurio affettuoso agli sposi e rallegramenti vivissimi all'amico Faliero ed alla signora Amanda.

A Firenze, nella chiesa dei Santi Gervasio e Protasio, il collega Sergio Paglicci si è

sposato con la gentile signorina Rosanna Maestrelli. Auguri di felicità e benessere agli sposi e rallegramenti all'amico Francesco Paglicci e signora.

Un saluto ed un augurio ai colleghi che hanno lasciato il servizio con i benefici per i combattenti, Roberto Moscatelli, Gino Benelli, Florio Fanciullacci, Pietro Camaiani e Guido Filippini.

Un augurio di buon lavoro ai nuovi assunti, con la qualifica di Segretario Tecnico: Andrea Giraldi, Alberto Lanna, P. ind. Renato Masucci, Giovanni Mazzarello, P. ind. Raffaele Mazzarro; con la qualifica di Applicato Tecnico: Patrizia Sbrana-Andreoni, Lucia Paoli-Lombardi, Paola Pieratti; con la qualifica di Ispettore: Ing. Fiorenzo Martini, Ing. Antonio Petrillo, Ing. Giorgio Zennaro.

Firenze

Un. dist.

Il personale dell'Ufficio Ragioneria M.T. e della Divisione Contabilità Prodotti desidera far giungere al Prof. Carlo Rolandi, che nei prossimi giorni verrà posto in quiescenza, gli auguri più sinceri per una lunga e felice vita avvenire.

Laurea. Recentemente ha conseguito la laurea in Medicina (votazione 110 e lode) Paolo figlio dell'Operaio Specializzato Pier Luigi Bacci distaccato presso il Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze. Al neo dottore i migliori auguri per una brillante carriera e al padre i più sinceri complimenti.

I nostri lutti. Recentemente e improvvisamente è deceduta la moglie dell'amico Torquato Mannaioni, Segretario Superiore della Divisione Contabilità Prodotti. Gli amici tutti desiderano esprimergli, attraverso "Voci", le più sincere condoglianze.

Il più profondo cordoglio desideriamo far giungere pure all'amico Primo Visani, Applicato Capo del Controllo Viaggiatori e Bagagli, che ha perso nei giorni scorsi il padre.

Genova

Si è spento dopo lunga malattia il nostro fotografo compartimentale Leonardo De Palma. La sua scomparsa ha suscitato viva emozione tra i ferrovieri genovesi che hanno seguito su "Voci" la sua assidua ed esemplare attività: le sue fotografie, sempre molto pregiate, hanno spesso meritato la pubblicazione nella copertina di "Voci" e in testi curati dall'Ufficio Relazioni Aziendali. Alla famiglia De Palma, così duramente provata, e in particolare alla Signora Lina e ai figli Enzo e Claudio, di cui abbiamo seguito da vicino il viatico di pena degli ultimi mesi di vita del caro Leonardo, giungano col nostro rimpianto i sensi del più profondo cordoglio.

Villalvernia ha ricordato i ferrovieri caduti nel 35° anniversario del bombardamento aereo del 1° dicembre 1944 con una austera cerimonia alla quale hanno partecipato, accanto a una rappresentanza del Compartimento genovese guidata dall'ing. Mori, il Sindaco della cittadina piemontese Francesco Roderigo, il Vice Prefetto di Alessandria e numeroso pubblico. Dopo la Messa in suffragio e la deposizione di corone di alloro ai piedi della lapide ricordo è stata inaugurata e aperta al pubblico una mostra fotografica commemorativa.

Giampaolo Pagliari, figlio di Demos, Titolare di Genova Nervi, ha conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia col punteggio di 108. Al neo-dottore auguri di luminoso avvenire.

Fabrizio Oliveri, figlio del Macchinista Giuseppe del Deposito Locomotive di Savona, è stato premiato assieme a una ventina di altri giovani dal Rotary savonese per aver conseguito con la votazione di 60/60 la maturità classica prosso il Liceo Chiabrera di quella città. Le nostre più vive congratulazioni.

Fiori d'arancio per Laura Schiavi, Segretario dell'Ufficio Ragioneria, e il Signor Renato Canevari; per Loredana Baron, Segretario dello stesso Ufficio, e il Sig. Giampiero Zerejk. Alle due coppie auguri di lunga felicità.

Al Teatro Albatros di Genova Rivarolo il Gruppo Esperienza Teatrale genovese ha rappresentato con vivo successo la commedia d'ispirazione goldoniana « Pulcinella servitore di due padroni », regista il nostro Antonino Aversa, Manovale dell'Officina Carica Accumulatori di Genova Brignole. Le nostre più vive congratulazioni.

Milano

Cambio di dirigenza all'Ufficio Ragioneria. Il dott. Umberto Ruggeri, collocato a riposo per raggiunti limiti di età, è stato cordialmente salutato nel corso di un brindisi beneaugurante da tutti gli appartenenti dell'Ufficio. Gli succede il dott. Riccardo Paderni, che proviene dall'U.R. di Genova, al quale porgiamo un caldo benvenuto. Buona quiescenza al dott. Ruggeri che in questi anni "milanesi" ha raccolto una grande stima da parte di tutti.

Il Capo Squadra Manovali Luigi Magnani, dopo trentasei anni di servizio prestato al Deposito Locomotive di Milano Smistamento, ha lasciato l'Azienda. Dirigenti e colleghi lo hanno affettuosamente festeggiato. Auguri.

Binario dieci. Massimiliano Campagnoli, figlio di Sergio, dell'Ufficio Movimento, ha conseguito presso l'Ateneo di Pavia, la laurea in Medicina e Chirurgia conquistando uno splendido 110 e lode. Rallegramenti.

Vittima di un infortunio, in stazione di Melegnano, è deceduto l'Operaio I.E. Nicolò Comaianni. Alla famiglia il più sentito cordoglio.

Marcia nuziale per Luigi Calvi, della Segreteria del Direttore Compartimentale, e per la gentile Signorina Maria Gabriella Fregnani. Congratulazioni.

Un gruppo di amici, pensionati, ex colleghi e collaboratori ha voluto riunirsi intorno al capo T.co Sovrintendente a riposo Giovanni D'Incecco, già dirigente la Zona I.E. di Arona, per riparare ad una grave omissione morale ed umana rilevata quando, nel 1975, questo funzionario venne collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età. Allora, pur dopo oltre venti anni di permanenza nell'Impianto ove si distinse sempre per competenza ed interesse verso l'Azienda ed i propri collaboratori, D'Incecco subì l'amarezza del gelido silenzio che l'ambiente ebbe nei suoi confronti al momento del commiato. Fu per il neo pensionato una punizione assolutamente immeritata ed ingiusta. Ora, dopo quattro anni, gli è stata tributata, con un calore commovente, una manifestazione di riconoscenza e di solidarietà che ripara un errore forse involontario ma che soprattutto riporta la serenità nell'animo di un uomo.

E' mancato improvvisamente, tre mesi fa, il C.S. titolare di Domodossola, Antonio Ghezzi. Alla famiglia (ci scusiamo per il ritardo) il nostro sentito cordoglio.

Alla dirigenza della Officina Lavori Compartimentale, che raggruppa i settori « travate metalliche », « idrotermica », « saldatura delle rotaie », « nucleo materiali », è giunto da Bari il Capo t.co Sovrintendente Cav. Vito Cocozza. Buona permanenza e buona attività.

Il Capo Staz. Sovr. Dr. Mario Carofiglio, titolare della Stazione di Milano Farini, è stato posto recentemente in quiescenza. Al caro e apprezzatissimo collega gli

auguri di "Voci" per una lunga e serena quiescenza. E' venuto a sostituirlo il Capo Stazione Sovr. Luigi Figiacone, al quale inviamo gli auguri di buon lavoro.

Napoli

Laurea. Gaetano Grifone, figlio del C.T. Tullio, della Scuola Professionale di Napoli C.Fl., si è laureato col massimo dei voti in Medicina e Chirurgia. Antonio Franchino, figlio del C. Staz. Sup. di Maddaloni Inf. Giovanni, si è laureato con 110/110 e lode in Scienze Geologiche. Anna Bruno, figlia dell'Op. Sp. a r. Gennaro già del Dep. Loc. di Napoli C, Fl., si è brillantemente laureata in Lettere. Anna Maria D'Antonio, figlia del Segr. Sup. 1ª cl. Cav. Vittorio, dell'Ufficio I.E., si è laureata con la massima votazione e la lode in Medicina e Chirurgia. Luigi Ciotola, Op. dell'Arm.to del 5° Tr. Lav. di Napoli C.le, si è laureato in Scienze Politiche. Silvana De Roma, moglie dell'Op. Spec. Salvatore Capuozzo, dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna, si è laureata in Scienze Biologiche. Congratulazioni.

Nascite. Daniele è nato ad Annamaria Celone, Assistente dell'Ufficio Informazioni di Napoli C.le, consorte del Capo Gestione dello stesso Impianto Giuseppe Lepore. Valentina è nata a Rosa Cipria, Applicato presso l'Ufficio Lavori. Claudio è nato ad Annunziata Bianchini, moglie dell'Op. Qual. del 15° Tr. Lav. di Benevento Gaetano Ucci. Maria Carmela è nata a Franca Ciccone, consorte del Segr. Sup. dell'Ufficio Lavori Salvatore Lampariello. Vivissimi rallegramenti.

Nozze. Il Segr. dell'Ufficio I.E. dott. Giuseppe Lombardo si è unito in matrimonio con la Sig.na Carmela Sgambato. Il Macchinista del Dep. Loc. di Napoli Smistamento geom. Raffaele Giosafatto si è unito in matrimonio con la Sig.na Elide Cinquegrana. I nostri più cordiali auguri.

Onorificenze. Il Segr. Sup. Salvatore De Maio, Capo Reparto Raccordi e Noli dell'Uff. Movimento, è stato insignito della Onorificenza di Cavaliere dell'Ordine « Al merito della Repubblica Italiana ». Rallegramenti.

Palermo

Esoneri. Sono stati recentemente collocati a riposo l'Applicato Capo Nicola Gattuso, dell'Ufficio Lavori Compartimentale, ed il Capo Stazione Sovrintendente Pietro Urso, della stazione di Messina Centrale.

Ad entrambi i neo-pensionati formuliamo il nostro augurio di lunga e serena quiescenza.

Fiori d'arancio per Rosalia Di Lorenzo, Assistente di stazione a Messina Centrale, che ha coronato il suo sogno d'amore contraendo matrimonio con il Sig. Gregorio Torretta.

Alla simpatica coppia formuliamo l'augurio di ogni

benessere e felicità.

Auguri anche per il dott. Placido Scattareggia, figlio del Capo Stazione Superiore a riposo Agatino, già in servizio presso la stazione di Vittoria, che si è unito in matrimonio con la Dott.ssa Angela Sorge.

Onorificenze. Il Segretario Superiore geom. Giuseppe Vajarelli, Capo del 3° Reparto Lavori di Palermo Notarbartolo, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere all'Ordine del Merito della R.I. Complimenti per il meritato riconoscimento.

Lauree. Si è laureato brillantemente in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Palermo il Segretario Elio Carreca, in servizio presso l'Ufficio Impianti Elettrici di Cagliari.

Al caro Elio "Voci" formula vivissimi auguri di nuovi impegnativi traguardi.

Cicogna express per Mauro Fratantonio figlio dell' Assistente di Stazione Giovanni, in servizio presso la stazione di Ummari; per Rosalia Geraci, figlia dell'Operaio Qualificato Giorgio, in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo; per Antonio Lo Presti, figlio del Manovratore Angelo, in servizio presso la stazione di Palermo Notarbartolo.

Reggio Calabria

Laurea. Si è laureato in Medicina e Chirurgia, presso l'Ateneo di Messina, con votazione brillante, il giovane Vincenzo Mellino, figliolo del CS Superiore Rocco della stazione di Catona e fratello della collega Maria Flora Segretario presso l'UPC. Auguri vivissimi di "Voci".

Presso l'Università di Architettura di Reggio Calabria si è laureato con 110 su 110 Memé Barilà figlio di Gregorio, pensionato Primo Nostromo delle navi traghetto delle FS.

Carmela Carella, figlia del Capotreno a riposo Cataldo, del D.P.V. di Cosenza, si è laureata in Lingue e Letterature Straniere con 110/110 e lode. Le nostre congratulazioni vivissime.

Cicogna-Express. E' arrivato Emilio, per la gioia del papà, il collega Michele Aquino, Conduttore del DPV di Cosenza e della sua gentile consorte Anna Alessio.

La signora Natalina De Lio ha dato alla luce un bel maschietto cui è stato imposto il nome di Rosario. Auguri al papà, Antonio Salerno, Conduttore del DPV di Cosenza ed auguroni al nonno paterno, Rosario Salerno (come il nipotino), CS Titolare di San Fili.

Il geometra Francesco Meringola della prima sezione Esercizio di Cosenza, è diventato papà di un maschietto di nome Natale. Auguri a Francesco e alla moglie, signora Maria Cistaro.

Roma Impianti

IMPIANTI

Forza Celestino! Celestino Bottoni, Assistente Capo all'Ufficio Telegrafico di Roma Termini, con mansioni di Capo Turno se n'è andato in pensione.

Assunto nei giorni oscuri del '43, Celestino in più di 36 anni di servizio ferroviario,

espletato sempre con impegno e al meglio delle sue risorse, è stato il maestro alla cui scuola si sono formati diverse centinaia di « Telegrafari ».

A lui, che se n'è andato in pensione con qualche preoccupazione per la sua salute un augurio più robusto e forte che mai: « in bocca al lupo ».

Binario X. Col massimo dei voti e la lode, si è laureato presso l'Università degli Studi di Roma in Medicina e Chirurgia, Cesare Morgia, figlio del Capo Staz. Sovr. Armando Morgia, Capo del 5° Reparto Movimento di Roma.

Al neo-dottore le felicitazioni e gli auguri di "Voci".

Commiato. Festeggiato dagli amici e dai colleghi che lo hanno avuto al loro fianco dal lontano 1942, è andato in pensione il Macchinista Armando Simeoni del Dep. Locomotive di Roma S. Lorenzo.

Ad Armando gli auguri più belli di "Voci".

Cicogna express. La cicogna ha portato Silvia a Rita Rosati, Segretario presso l'Ufficio I.E. di Roma ed al papà dr. Parrilla, con tanta gioia di nonno Guido, Capo Tecnico Sovr. a riposo.

Auguri vivissimi.

Antonio Mirabelli, Tecnico presso il Rep. IE di Orte, unitamente alla moglie Lina, annuncia la nascita del terzogenito, Mauro Auguroni.

Con lo stesso volo, dopo uno scalo in casa dell'Ass. Capo Luciano Brunelli, per lasciarvi Fabrizio ed in quella dell'Assist. Capo Franco Santoro per lasciarvi Dario, la cicogna ha portato Francesca in casa dell'Operaio Spec. Sergio Manni del Dep. Loc. di Roma Smistamento.

A tutti i neonati un cordialissimo « benvenuto ».

I nostri lutti. Sono venuti a mancare all'affetto dei loro cari Giovanni Sorbello, padre del Capo Pers. Viagg. Mario, Dirigente del Deposito P.V. di Roma Smistamento e la mamma del Capo Gestione Vincenzo Mai, Dirigente della Segreteria di Piazzale del Parco Prenestino.

Ai due colleghi e alle loro famiglie le più sentite condoglianze di "Voci".

Roma Servizi

Con una suggestiva cerimonia, il 15 dicembre scorso, nel Santuario « Regina Apostolorum » sono state celebrate le nozze della signorina Maria Rita Ricagni con il dottor Fabio Buffa.

Nell'inviare i più fervidi auguri ai giovani sposi, "Voci" partecipa anche alla gioia dei loro familiari e in particolare del padre della sposa, Dottor Luigi Ricagni, funzionario molto stimato e conosciuto, che coordina lo staff tecnico del Direttore Generale.

AFFARI GENERALI

A Nicola Di Giulio, Segretario presso il C.E.U., è nata Alessia. Auguri vivissimi al papà, alla mamma, Sig.ra Milena, e naturalmente alla piccola Alessia.

COMMERCIALE

Primo piano. Auguroni di lunga e serena quiescenza alla Sig.ra Silvia Moschella, Segr. Sup. di 1ª cl. presso la Segreteria del Direttore del Servizio, che il 19 ottobre, per raggiunti limiti di età, ha lasciato il servizio attivo.

Cicogna express. E' giunto Andrea in casa della Sig.ra Gioia Covolan, Segretario presso l'Ufficio Viaggiatori. Ai felici genitori le più vive congratulazioni.

La casa del Dottor Arturo Guida è stata allietata dalla nascita di uno splendido bimbo al quale è stato imposto il nome di Giovanni. Al neonato e ai genitori vivissimi auguri.

E' arrivato per la gioia dei genitori, Daniele, figlio della Sig.ra Rita Petrini, Applicato presso la Segreteria del Direttore del Servizio. Ai genitori e al piccolo gli auguri di "Voci".

Lutti. Le nostre profonde condoglianze al collega Giuseppe Dell'Omo per la morte del padre.

LAVORI E C.

Cicogna express. Una bellissima bambina di nome Laura è venuta ad allietare la casa del Segret. Tecn. Luigi Leggio. I colleghi dell'Ufficio Collaudi Materiali augurano al neo papà e signora le più vive felicitazioni.

E' venuto a mancare il Cav. Emilio Del Zozzo, padre del Segr. Tecn. Sup. Luciano. Gli amici, i colleghi tutti, esprimono attraverso "Voci" le più sentite condoglianze.

Fiori d'arancio per l'Applicato Stenodatt., Luciana Trausi, che si è unita in matrimonio con il Sig. Giuseppe Ricci. Alla coppia auguri di tanta felicità.

MOVIMENTO

Quiescenze. Cordiali auguri per un sereno e lungo riposo ai seguenti colleghi che, fruendo dei benefici della legge n. 355/1974, hanno lasciato l'Azienda: Dirigente Generale ing. Virgilio Mannucci; Segretari Sup. di 1ª classe Claudio Falconieri, Alfiero Balocchi e Costanzo Galletti; Revisori Sup. di 1ª cl. Antonio Testini, Francesco Calabria, Gioacchino Gelli, Giovanni Parisi e Francesco Del Rosso; Capo Pers. Viaggiante Sovr. Silvano Scarinci; Segretari Superiori Pietro Ferraro, M. Palma Campoli Giudici ed Ernesta Gagliardi Stafferi; Applicati Capo Romualdo Ajello, Angelo Belardinelli, A. Maria Giardino Crifò, Tommaso D'Orefice, M. Laura Ive Faraoni, Rodolfo Mancini e Luigi Graziani; Commessi Capo Ivaldi Antonelli e Quinto Di Lucio ed infine Commesso N. Carmine Pitocchelli.

I dipendenti che hanno lasciato la sede centrale del nostro Servizio per effetto della citata legge degli ex combattenti, nei cinque anni in cui sono stati scaglionati gli esodi, sono in totale 113, così suddivisi per carriere: dirigenti e direttivi 2; segretari 35; revisori 17; applicati 23; commessi 24; personale di stazione e dei treni 12.

Laurea. Giorgio Martino, figlio del Segr. Sup. Giuseppe dell'Ufficio I di questo Servizio, si è laureato recentemente in Ingegneria, ramo idraulica, con 110 e lode presso l'Università di Roma. Felicitazioni ed auguri vivissimi.

Lutti. Sentite condoglianze al Rev. Sup. di 1ª cl. Alfio Pasqualone per la morte della madre.

Torino

Esodi. Affettuosamente salutati da superiori e colleghi, hanno lasciato recentemente l'Azienda il Dev. C. Luigi Ferrari, della stazione di Borgomanero, nonché l'ssistente C. Carlo Baracco, l' Assist. Italo Piacentini e l' Appl. C. Velia Buzio Cattaneo, tutti della stazione di Mortara; ai neo pensionati i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

L'Op. q. Luigi Martinengo, del DL di Alessandria, ha ultimamente partecipato ad una locale rassegna fotografica retrospettiva di stampe premiate, tratte dall'archivio della Federazione Italiana Fotografica; notevole è stata l'affluenza di pubblico e favorevole il giudizio della critica. Complimenti!

Cicogna express. Elisabetta ai fer-coniugi Mirella Palummo, Segr. del 21° Reparto Ragioneria, e Felice D'Angelo, Assist. di Torino PN; al DL di Cuneo Ilaria all'AM

Giorgio Magrini e Paolo al Macch. Michele Marchisio; ad Alessandria C.le Alessio al Dev. Cesare Ronza e Paola all'Assist. Alda Maria Bosio Ciravegna; al DPV di Cuneo Eleonora al C.Tr. Stefano Garello; all'O.G.R. Roberto all'Op.Sp. Sergio Ala, Maurizio all'Op. Sp. Vincenzo Leggio, Ernesto all'Op. Sp. Domenico Magnin Prino e Giuseppe all'Op. Q. Ruggiero Lattanzio. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. Colpito da male incurabile, a soli trentasette anni di età, è deceduto il Commesso Capo Pietro Gregorio, dell'Ufficio Ragioneria; il cinquantaduenne Verificatore Ernesto Mariano, del Posto Verifica di Modane Fourneaux, è stato invece improvvisamente stroncato da infarto all'inizio del proprio turno di lavoro. Alle Famiglie dei due colleghi i sensi del nostro più profondo cordoglio.
Sentite condoglianze porgiamo pure al Manovale Anna Maria Zarrillo Varotto, di Alessandria C.le, ed ai C. Tr. Mario Barberis e Giuseppe Marenchino, entrambi del DPV di Cuneo, per la morte delle loro Madri, al C.T. Ermanno Croveri dell'OGR, all'Aus. St. Luciano Ferrero di Alessandria Smistamento ed al C.S. Franco Capra, Titolare di Solero, per il decesso dei loro Padri, nonchè all'Assist. St. Vittorino Bellini per la scomparsa della propria Madre.

Trieste

Sono stati promossi alla qualifica di Revisore Superiore i colleghi dell'Ufficio Movimento Pietro Lombardo, Carlo Cremonesi e Armando Dreossi. Auguri.

Marcia nuziale per il Segretario dell'Ufficio Personale Compartimentale Walter Valdrè, unitosi in matrimonio a Trieste, nella Chiesa di S. Giovanni Bosco di via dell'Istria, con la gentile signorina Silvia Barcaricchio.

Nella Chiesa di Modeano, una frazioncina di Palazzolo dello Stella, presente una folta schiera di parenti e di amici, il Guardiano di 1ª cl Severina Nali, del 6° Tronco Linea di Portogruaro, ha contratto matrimonio con il signor Romano Braida. Agli sposi giungano auguri di felicità da parte degli amici e di "Voci".

La casa del Segretario del locale Ufficio Ragioneria Vincenzo Improta è stata allietata dalla nascita di una graziosa bambina che i felici genitori hanno chiamato Angela.

Il Manovale spec. Teresa Schena, addetta all'anticamera del locale Ufficio Impianti Elettrici, ha regalato al marito, Man. Antonio Martello, una bella bambina alla quale è stato imposto il nome di Francesca.

Fiocco rosa sulla porta di casa dell'Operaio Qualificato della Zona 14.3/TE.1E di Portogruaro Guido Zanet per la nascita di Claudia e dell'Operaio Qualificato Giuseppe Bellotto, appartenente alla stessa Zona I.E., per la nascita di Natascia.

Ai neonati e ai genitori giungano auguri di ogni bene da parte degli amici e di "Voci".

Ha cessato di vivere il Segretario Sup.re di 1ª cl. a riposo cav. Michele Palatiello, già Capo del Reparto Materiali e Inventari del locale Ufficio Ragioneria. Lutto in casa del Capotreno Lucio Danielis, distaccato alle dipendenze del Nucleo Elettrocontabile dell'Ufficio Materiale e Trazione, per la morte dell'adorata madre signora Giustina Sartori. Sono mancati all'affetto dei loro cari il sig. Teodolindo Piazza, padre del Manovale del Magazzino Compartimentale I.E. di

Trieste, Maurizio Piazza ed il sign. Giuseppe Milic, padre dell'Infermiere del locale Ufficio Sanitario Mario Milic. E' deceduto il Capo Stazione Sup.re a riposo Giuseppe Martino, già addetto al Reparto Programmazione e studi del locale Ufficio Movimento.

Giungano a tutti le profonde condoglianze di "Voci".

Venezia

Laurea. Patrizia, figlia del Titolare di Calalzo P.C., Capo Staz. Sup. Ilario Bellon, si è laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Padova con 110 e lode. Ci congratuliamo con la neo-dottoressa per l'importante traguardo raggiunto e per l'ottima votazione conseguita e le auguriamo una carriera brillante e ricca di soddisfazioni.

E' nato Simone, figlio del Segr. Dr. Nicola Cianciullo, dipendente dell'U.P.C., e della signora Anna Maria Colagrossi, Segret. presso il Servizio I.E.. Ai genitori e al neonato porgiamo i più affettuosi auguri per un futuro pieno di avvenimenti lieti.

Si sono sposati: l'Appl. Tecnico Marziano Regazzo dell'Ufficio Lavori con la signorina Patrizia Seebold e l'Operaio d'Arm. Claudio Giubilato con la signorina Nadia Boato. Agli sposi tantissimi auguri di una lunga vita felice.

E' mancato prematuramente all'affetto dei suoi cari il Segr. Tecnico Sup. Fedro Zambon dell'Ufficio I.E.. E' deceduto, recentemente, anche il C.S. P.le a riposo Giuseppe Ferruccio Dal Pos, per lunghi anni in servizio a Pianzano. Alle famiglie, in questo momento doloroso, giungano i sensi delle nostre più sentite condoglianze.

Verona

Si chiude un anno. E' tempo di consuntivi ed auguri. Purtroppo questa rubrica compartimentale non è stata negli ultimi tempi molto assidua, ma come molti colleghi sanno, non è comunque mai mancato il contatto con i nostri lettori. A tutti quelli che ci hanno rimbrottato, compreso il Direttore di "Voci", le nostre scuse. E' passato un anno, un cattivo anno ferroviario, ma se il bilancio viene ad essere un po' amaro, esistono le premesse per nuovi notevoli impulsi. Nell'ambito compartimentale intensa è stata l'attività, anche se l'estate, come non mai, ha acuito i disagi con i ritardi di treni, con il ricorso alle linee sostitutive e con un considerevole ristagno del trasporto delle merci. Attualmente una grossa mole di lavori per il miglioramento delle relazioni sono in atto a Verona (nodo), a Vicenza (3° binario) e a Bolzano (variante meranese).

Il Direttore Compartimentale, Ing. Puccio, quale capo Delegazione FS, nel corso di numerose riunioni ad Innsbruck, Verona, Monaco e Parigi, ha con vigore sostenuto le prospettive di una galleria Vipiteno-Matrei (Km. 23) per il miglioramento della linea del Brennero in alternativa alle posizioni delle OEBB e DB che ipotizzano un tunnel di base quanto mai lungo e impegnativo.

L'attività umanitaria, che mai si è affievolita fra i ferrovieri, si è distinta per l'iniziativa di Livio Lorenzini dell'UPC e del Gest. Capo Renzo Campion di Serravalle all'Adige, i quali per un tangibile aiuto alla famiglia del-

l'Applicato del Movimento Antonio Bancaro, deceduto a seguito di inguaribile malattia, hanno promosso con esito soddisfacente una sottoscrizione di solidarietà

Con grande interesse e soddisfazione è stata accolta nel Compartimento l'iniziativa di "Voci" per gli handicappati.

Tanti nostri colleghi anziani sono stati festeggiati nella "Giornata del ferroviere". Varie iniziative hanno caratterizzato questa manifestazione con il concreto apporto delle Sezioni DLF da Brennero a Legnago, da S. Candido a Merano, da Fortezza-Bressanone a Trento e Vicenza. A Verona PN, come ogni anno, apprezzata e applaudita la mostra pittorica. Il merito va all'amico Troiani che con la solita passione e bravura, ha saputo ottimamente coordinare e organizzare, in collaborazione con gli artisti del Circolo Istituti Ospedalieri, una brillante esposizione. Nel corso dell'anno e con il favore della critica d'arte hanno esposto i pittori: Mario Maffeis a "La Meridiana" di Verona; Sergio Piccoli allo "Studio della Quaglia" di Verona e a "Il Cancello" di Bologna e Gastone Nuñez, sul lago di Garda.

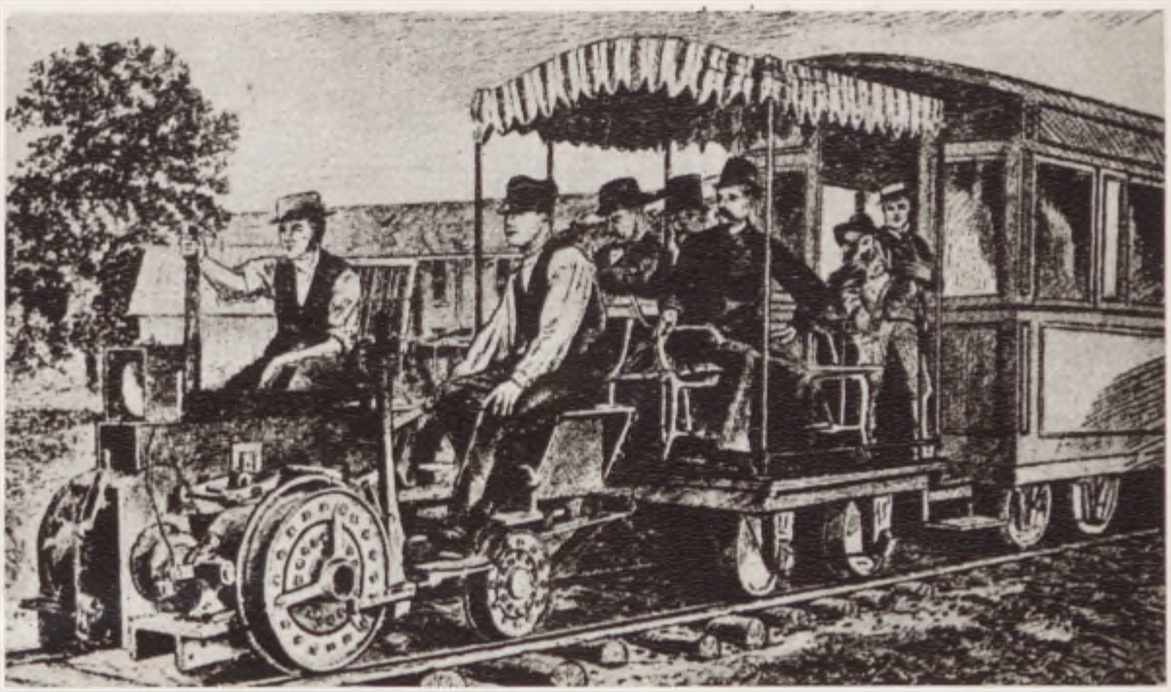
Una curiosità d'eccezione per gli appassionati: l'ottantenne ex Capo Stazione Cav. Giuseppe Marsilli, nella zona di caccia di S. Candido, ha ucciso un capriolo maschio. Da S. Candido congratulazioni e auguri al Titolare e Presidente della Sezione DLF Franco Polo, ora trasferito a Carpi di Modena, per la recente nomina a Cavaliere della Repubblica Italiana. Il nostro "bravissimo" al Capo Stazione Aldo Tomi, in servizio a Vicenza per il conseguimento della laurea in "Ingegneria Meccanica" e a Renato, figlio del Macch. a riposo Giuseppe Filippini, per la laurea in "Ingegneria Civile - Trasporti", con la tesi: « Ristrutturazione e adeguamento dello scalo merci FS di Verona ». Serena quiescenza a Lino Rodighiero, Deviatore Capo a Vicenza e ai Primi Dev.ri Gino Rossi e Hermann Anton Sanin della stazione di Egna Termeno. Auguri vivissimi e felicitazioni agli sposi Emanuela Basset e Michele Pirrello, Capo Gestione a Fortezza; a Ivana Cavallonne e Gaetano Lo Buono, Op. arm. al 13° Tronco Lav. di Villazzano, Cantone di Caldonazzo; alla Dr. Luciana Cinquina e Dr. Luciano Deotto, figlio dell'Appl. Tecn. capo Roberto Deotto della IE. Dopo i fiori d'arancio ecco la sorridente cicogna con Sonia nella famiglia dell'Op. Sp. Arm. Enrico Irenberger in servizio presso l'11° Tronco Lav. di S. Candido; con Astrid alla Signora Isabella e geom. Pierluigi Sibilla dell'Ufficio Lavori di Bolzano; con Santino Simone nella casa del Dr. Francesco Casciano, Ispett. P/le, Capo della Sezione Movimento d'Esercizio di Bolzano; infine Daniela ci sussurra che è arrivata la sorellina Claudia, figlia del Capo Treno Francesco Buonadonna del Deposito Personale Viaggiante di Verona.

E in chiusura il nostro saluto, modesto e affettuoso, a tutti i ferrovieri, incaricati e lavoratori degli appalti del Compartimento, con l'augurio che il 1980 possa finalmente dipanare le nostre molteplici quotidiane preoccupazioni e ridarci quella tranquillità operativa che, in definitiva, costituisce la base fondamentale per una rinnovata efficienza dei trasporti.

minialmanacco

FATTI, UOMINI E COSE ATTRAVERSO GLI ANNI a cura di Roberto Fusco

Edison e il treno



Locomotiva elettrica di Edison modificata (1882)

Non fu facile la giovinezza di Thomas Alva Edison, per gli americani il « genio » per eccellenza, che doveva, con le sue innumerevoli invenzioni, dare un'impronta determinante alla nostra vita di tutti i giorni. L'ideatore (anche se non di tutte, certo il perfezionatore) della lampadina elettrica, del telefono, del grammofono, del cinema e del treno elettrico, fu alle prese, nella sua prima giovinezza, con il problema di dover portare a casa qualche nichelino per aiutare la sua famiglia. Ma, poiché era un ragazzo molto orgoglioso, desiderava, soprattutto, crearsi nella vita una condizione che gli permettesse di guadagnare e gli lasciasse anche un po' di tempo libero per i suoi esperimenti che aveva cominciato a fare, si può dire, da quando aveva iniziato a camminare.

Così, un bel giorno, decise di mettersi a vendere i giornali: ma non agli angoli delle strade come uno strillone qualsiasi; ma da un posto fisso, dove l'esito non dovesse essere incerto. Era già scoppiata la guerra tra gli Stati del Nord e del Sud, e la gente si avventava sui giornali, pagandoli anche più del prezzo solito, per poter leggere quanto più presto possibile la descrizione di una battaglia o la conclusione di un'impresa. In quel periodo era stata aperta la nuova strada ferrata tra Port-Huron e Detroit; e Alva, a dodici anni, si era già fatto amico dei tanti capitreno e macchinisti, ai quali quel ragazzo dal volto sempre sorridente riusciva simpatico: essi l'aiutarono a metter su in un angolo del bagagliaio un deposito di caramelle, frutta e giornali. Il ragazzo ogni giorno faceva più volte il viaggio di andata e ritorno a Detroit, passando da una carrozza all'altra con il suo cestino al braccio offrendo le mercanzie da cui ricavava un buon guadagno. I migliori affari li faceva nei viaggi di ritorno da Detroit perché portava i giornali freschi che in ogni stazione andavano a ruba. Più tardi, incoraggiato dai suoi successi, pensò di poter essere autorizzato in forma regolare a esercitare questa professione: inoltrò domanda alla Direzione delle strade ferrate ed ottenne l'incarico per il grande tronco che andava da Montreal a Quebec e da Montreal arrivava fino a Toronto, Detroit e Chicago. Fu dunque un ragazzo di dodici anni ad osservare per primo che i viaggiatori hanno bisogno di ristoro in treno; e se la sua forma non era quella comoda e funzionale di oggi, l'idea senza dubbio c'era.

Thomas Alva Edison

E chi la sviluppò più tardi, dopo averla attentamente osservata nella sua elementarità, fu un piccolo commerciante di Detroit, George M. Pullman, amico dello stesso Edison, che doveva diventare celebre per la costruzione di quelle vetture le quali conservano ancor oggi il suo nome. Ma pur se gli affari andavano a gonfie vele, il desiderio di sperimentare e di inventare incalzava continuamente il giovane imprenditore: così Edison poté uscir fuori, con le sue carabattole scientifiche, dal gabinetto di lavoro che si era organizzato nella cantina di casa ed entrare in un vero e proprio laboratorio, forse troppo arieggiato durante la corsa dei treni. Allora i bagagliai erano divisi in tre scompartimenti di cui due per la corrispondenza e i pacchi ed uno per l'uso del personale ferroviario. Poiché quest'ultimo rimaneva sempre vuoto, Edison lo occupò per ammassarvi le sue provviste di giornali, riviste, zucchero d'orzo, pinoli, pop-corn; e vi sistemò pure le sue batterie di bottiglie, vasi, provette, con ogni genere di ingredienti e prodotti chimici e strumenti che comprava continuamente a Detroit. In breve diventò la curiosità di tutta la strada ferrata: lo conoscevano tutti, dai capistazione ai facchini, dai telegrafisti ai portalettere; e quella simpatia di cui godeva suggeriva altri traguardi al piccolo self-made-man: che cosa sarebbe successo se lui stesso avesse redatto in treno un giornaletto il quale avesse avuto come massima attrattiva le notizie prese al volo dalle macchine dei telegrafisti? Egli avrebbe dato le notizie più di dodici ore prima dei grandi giornali... La sua idea geniale fu questa: osservando come si comportava il pubblico nella ricerca e nella scelta dei giornali, bisognava capire al volo quali erano le notizie che più ne soddisfacevano la curiosità e le necessità. Così un giorno, sempre a Detroit, acquistò per pochi dollari un piccolo torchio insieme a pochi e semplici caratteri. Era la base ed era il capitale della nuova impresa. Non tutto il giornale era fatto naturalmente durante i viaggi, perché nelle scosse del treno i caratteri si sarebbero mescolati; ma alle stazioni dove il treno si fermava per alcuni minuti, egli componeva il testo; e durante la corsa tirava le copie. Il capostazione di Mount-Clemens, che aveva per lui un affetto paterno, gli veniva spesso in aiuto quando, per mezzo del telegrafo, coglieva qualche notizia importante. Trascriveva in fretta le notizie e le consegnava al giovane Alva allorché il treno faceva sosta in quel punto. Notizie fresche quanto quelle non poteva certo averle alcun altro; stava a Edison metterle in giusto risalto.

Quando poi dalla benevolenza del suo protettore riceveva informazioni di straordinario interesse, il piccolo cronista si ritirava subito in « redazione » e, nonostante i tremiti e i sussulti, riusciva a comporle sul treno in corsa e a stamparle prima che si arrivasse alla vicina stazione di Ridgeway. Queste « edizioni recentissime » le vendeva in un battibaleno dato che il pubblico faceva addirittura a pugni per accaparrarsi una copia di quello straordinario bollettino. In genere si crede che egli abbia subito fondato un giornale intitolato « Weekly Herald »; invece, procedendo come uno scienziato per tentativi e approssimazioni, iniziò la sua attività editoriale con un più piccolo e schematico foglio, stampato su una sola facciata e che, per essere poco più di un puro e semplice avvisatore di orari, di percorsi e di prezzi, fu intitolato con la denominazione del tronco ferroviario che percorreva il suo treno: « The Great Trunk Herald» (L'Araldo del Grande Tronco). L'altro giornale, il secondo, espressione di una esperienza ormai acquisita, il « Weekly Herald », è più noto, soprattutto, perché ne esiste tuttora una copia; una copia che la moglie del grande inventore riuscì un giorno a scovare non si sa come, e che adesso è appesa, sotto un doppio vetro, ad una parete della casa-museo di Llewellyn-Park. E' ancora in buone condizioni, nonostante porti la data del 3 febbraio 1862: di quando, cioè il cronista-redattore-direttore-amministratore, e nello stesso tempo tipografo e strillone, aveva la rispettabile età di... quindici anni.

Te lo diciamo in 70.000

Con l'assicurazione auto BNC puoi risparmiare fino al 30%

Siamo già 70mila i ferrovieri che in ogni parte della rete abbiamo sottoscritto la polizza auto BNC

- Perché il costo complessivo è decisamente inferiore a quello praticato dalle più prestigiose compagnie
- Perché chi ci assicura è una Banca, la nostra banca
- Perché possiamo pagare il premio anche a rate mensili con ritenute sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

studio savina

..efficienza e fiducia al 100%