VOCI
DELLA
ROTAIA

1981/2-1982

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXIV n. 8/9 agosto/settembre 1981

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

Gli Uffici Informazioni FS

UN CONTO CORRENTE SUL BINARIO GIUSTO

- Interessi a tasso agevolato
- Nessuna spesa per tenuta di conto
- Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze
- Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

studio savina

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia

Anno XXIV n. 8/9 agosto/settembre 1981

Giovane turista alla stazione di Rimini. Ai problemi "estivi" dell'impianto adriatico è dedicato il servizio a pag. 34
(Foto di Gino Cattoli)

Cari lettori,

come vedete, da questo numero "Voci della Rotaia" si presenta trasformato nella veste grafica e nel sistema di stampa. Sicuramente saranno pochi coloro che ricordano i primi numeri del nostro giornale. Vide la luce nel 1955, si chiamava "Noi della Rotaia" e contava solo otto pagine. Da allora, passo dopo passo, e grazie al successo incontrato, il Periodico si è potenziato sempre di più.

Ma perché, ora, questo cambiamento? La spiegazione è semplice. Negli ultimi anni, come tutti sanno, il mondo della carta stampata ha subito una grossa rivoluzione tecnologica e in particolare i periodici, nella grande maggioranza, sono passati a formati più agili. È una scelta che, anche per economicità e in considerazione delle nostre forti tirature, adottiamo adesso anche noi.

Ma modificare una veste tipografica a volte può significare un puro e semplice cambiamento esteriore. Non vorremmo che fosse il nostro caso, ed è questa l'assicurazione che diamo ai lettori. In questo senso, pur salvaguardando rigorosamente lo spirito e il carattere tradizionali di "Voci", già da questo numero, insieme alle modifiche grafiche, abbiamo introdotto nuovi servizi e nuove rubriche. Ma è importante, soprattutto, salvaguardare quel rapporto di vicinanza e di fiducia che da sempre lega "Voci" ai suoi lettori. Se questo giornale, che vorremmo definire "più giovane", intende rivolgersi anche alle nuove leve dei ferrovieri, nello stesso tempo deve mantenere e migliorare il consenso della stragrande maggioranza del personale, che consideriamo il principale motivo del suo successo e della sua esistenza.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	
6	INCHIESTA: GLI UFFICI INFORMAZIONI FS	
11	BOLOGNA: A UN ANNO DALLA STRAGE	
12	PIANO INTEGRATIVO: LE UNITÀ SPECIALI	*Marcello Buzzoli*
15	LE LINEE DEL PORDENONESE	*Laura Facchinelli*
21	CASA NOSTRA Un personaggio / Mansioni / Amici in Pensione Servizio Personale / Modi di dire / DLF / Tuttarete	
32	MINIALMANACCO	*Roberto Fusco*
33	BINARI NEL MONDO	*Camillo Benevento*
34	RIMINI: LAS VEGAS ALL'ITALIANA	*Renzo Pocaterra*
37	INCONTRO CON FEDERICO FELLINI	*Piero Berengo Gardin*
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi Fermodellismo / Collezionismo / Filatelia Per voi ragazzi / Passatempo	
49	LETTERE A VOCI	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*P.B.G.*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Capo: Francesco Causarano, Balilla Beltrame

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Luigi De Luca, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, P. Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Tonino Bortoletto, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Francesco Cirillo, Enrico Corino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9120613/9120763
Registrato al Tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Sette travate sul fiume Toce

L'undici agosto scorso sono state varate in opera sette grandi travate metalliche per il grande ponte sul fiume Toce, al Km. 66+217 della linea Novara-Domodossola, fra le stazioni di Ornavasso e Cuzzago. Le nuove strutture metalliche hanno sostituito la vecchia travata continua che aveva una lunghezza di 473,20 metri.
Il peso complessivo delle nuove travate è di circa 2.045 tonnellate. Per la complessa e impegnativa operazione, le cui fasi finali sono anche state filmate da una troupe del Reparto Cinema FS, sono occorse complessivamente 8.900 giornate lavorative. Il costo ha superato i due miliardi di lire. L'inaugurazione dell'opera è prevista per la fine di settembre.

Si lavora al nuovo ponte sul fiume Toce. Sotto, l'opera completata

Il nuovo scalo di Lecco

Mentre si attende l'inizio dei lavori per il nuovo sistema di attraversamento stradale di Lecco, sulla direttrice Milano-Lecco (sono già stati appaltati il lotto iniziale con il ponte sull'Adda, e il lotto finale con la galleria sotto il San Martino e l'allacciamento alla Statale 36), la nostra Azienda ha ultimato e trasmesso al Comune di Lecco, per gli adempimenti di competenza, il progetto per il nuovo scalo-merci che dovrà essere realizzato a Maggianico, nella parte sud-est della città.
Per l'impianto, che sarà tangenziale alle linee per Milano e Bergamo-Brescia, si prevede una superficie di 90.000 mq, mentre il costo complessivo dell'opera è valutabile in circa cinquanta miliardi.
A integrazione delle strutture del futuro scalo ferroviario, è prevista anche la costruzione di una sede per la Dogana, su un'area di 25.000 mq. Per la realizzazione della Dogana, che sarà collegata direttamente al contiguo impianto ferroviario, è impegnata la locale Camera di Commercio di Como.

Accordo ferroviario Fiat -Finmeccanica

La "Ansaldo Trasporti" (Finmeccanica) e la "Fiat Ferroviaria Savigliano" collaboreranno nel campo della produzione di mezzi di trasporto ferroviario. La Fiat e la Finmeccanica, informa un loro comunicato congiunto, "nello spirito delle intese che caratterizzano le relazioni fra i due gruppi e delle collaborazioni perseguite soprattutto al fine di promuovere e consolidare un processo di razionalizzazione delle strutture industriali del paese, in armonia con le stesse direttive del governo, hanno convenuto di stipulare accordi in relazione alle specifiche competenze delle Società dei due gruppi".
L'importante protocollo d'intesa ripartisce le competenze della collaborazione. In particolare, l'intesa riconosce la "leadership" della "Fiat Savigliano" nel campo dei mezzi rotabili trainanti e conferma il ruolo dell'"Ansaldo Trasporti" quale responsabile degli equipaggiamenti elettrici ed elettronici di questi; inoltre, affida alla "Ansaldo" la competenza per quanto riguarda gli impianti fissi, e alla "Fiat Savigliano" la fornitura del materiale rotabile. Infine l'accordo stabilisce anche tutta una serie di intese tra le Aziende dieselistiche della Finmeccanica e della Fiat nel campo dei motori termici per trazione ferroviaria.

Nuovo traghetto per lo Stretto di Messina

Tra i provvedimenti di maggiore interesse, recentemente approvati dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, figura l'affidamento alla Società Italcantieri di Trieste della costruzione e fornitura di una nave traghetto bidirezionale, da adibire al servizio di trasporto passeggeri, autoveicoli pesanti e ferrocisterne sullo Stretto di Messina.
Questo tipo di nave consentirà di soddisfare contemporaneamente la duplice esigenza del traffico merci su mezzi gommati e del trasporto delle ferrocisterne contenenti gas liquidi. A tale scopo sulla nuova nave della flotta FS è prevista la realizzazione di tre binari, senza alcun pregiudizio per la capacità di trasporto dei mezzi gommati.

Più sicura la stazione di Chilivani

La stazione di Chilivani, l'importante nodo ferroviario sardo attraverso il quale si sviluppa un intenso traffico di merci e passeggeri, sarà presto resa più sicura dalla costruzione di una serie di sottopassaggi, che, attraverso tutti i binari, collegheranno tra loro sia i marciapiedi sui quali sostano i viaggiatori in attesa, che i due lati dell'abitato, attualmente divisi dalla ferrovia.
I lavori prevedono la costruzione del primo sottopassaggio (che permetterà l'accesso al terzo e al quarto binario) entro il mese di ottobre. Un anno, invece, è previsto per l'ultimazione di tutta l'opera. In ogni marciapiede è prevista anche l'installazione di pensiline e sedili per i viaggiatori.

IN BREVE DALL'ESTERO

Brasile

L'attuale capacità di trasporto merci della linea San Paolo-Porto Alegre sarà portata da 3 a 10 milioni di tonnellate annue. Lo ha deciso il governo brasiliano disponendo l'immediato ammodernamento della linea, che si snoda per 1.416 km.

Albania

Con l'entrata in esercizio di altri 22 Km di strada ferrata nel tratto Lac-Lzche sulla linea per Scutari, le ferrovie albanesi si avvicinano sempre di più alla frontiera jugoslava. Nel 1983, attraverso la linea Belgrado-Bar, avverrà il "ritorno in Europa" dell'Albania, sino ad ora isolata, ferroviariamente, dal resto del continente.

Iraq

Anche Bagdad avrà la sua metropolitana. Sarà pronta fra otto anni e sarà costruita da una Impresa inglese che ha firmato in questi giorni il contratto con il governo irakeno. La metropolitana di Bagdad avrà due linee per un complesso di 32 Km e 38 stazioni.

Urss

Il programma ferroviario dell'XI Piano quinquennale sovietico (1981-1985) prevede un aumento del traffico merci dal 14 al 15% e un incremento del traffico viaggiatori del 9%. L'obiettivo principale del Piano è comunque l'aumento della capacità della rete.

A tale proposito saranno costruiti 5.000 Km di linee a doppio binario, 6.000 Km saranno elettrificati e 15.000 Km saranno serviti da blocchi automatici luminosi e comandati da un sistema centralizzato. Il carico massimo dei treni, che attualmente è di 10.000 tonnellate, passerà a 12.000 e, poi, a 15.000.

Ponte nei pressi del Chungking, sul fiume Chaling

Cina

L'industria ferroviaria cinese ha prodotto, nel 1980, 512 locomotive di vario tipo, 1.000 vetture viaggiatori e 10.570 carri merci. Rispetto al 1979 il traffico ferroviario si è accresciuto del 2,1% per le merci e del 13,7% per i passeggeri. In totale 571 miliardi di tonnellate-chilometro e 228 miliardi di viaggiatori-chilometro, cifre che possono apparire imponenti ma che però vanno rapportate alle dimensioni di un paese con un miliardo di abitanti e con una vastità seconda solo a quella dell'URSS.

L'espresso di Mosca nella stazione di Leningrado

Polonia

A causa dell'elevato costo dei prodotti petroliferi, che le ferrovie polacche consumano attualmente in ragione di ben 600.000 tonnellate all'anno, il governo di Varsavia ha adottato drastici provvedimenti per limitare l'uso delle locomotive diesel. Ventinove treni quotidiani addetti al trasporto merci su lunghi percorsi, finora trainati a diesel, sono stati riconvertiti alla trazione elettrica. Anche la vecchia vaporiera è stata richiamata in servizio: la Polonia, com'è noto, è grande produttrice di carbone. E a carbone, d'ora in poi, andranno molti treni soprattutto nel nord-est e nel sud-ovest del paese.

Locomotiva diesel delle ferrovie polacche

Cecoslovacchia/Urss

Alla fine di quest'anno, un nuovo collegamento ferroviario entrerà in servizio tra la Cecoslovacchia e l'Unione Sovietica, e precisamente tra Vélikè-Kapusany e Uzgurod. Questa nuova linea si sviluppa parallelamente a circa venti chilometri a nord della linea internazionale Lvov-Bratislava, che sarà alleggerita per il trasporto delle merci.

Grecia/Germania

La nota passione archeologica dei tedeschi potrà presto trovare maggiore sfogo con l'entrata in funzione di due importanti treni — l'"Akropolis" e l'"Ellas" — che faranno servizio tra Monaco e Atene. Con l'ingresso della Grecia nella CEE è previsto, inoltre, un forte incremento del traffico merci ferroviario da e per Atene.

Egitto

Le ferrovie egiziane riceveranno da qui alla fine del 1981, una serie di 500 vetture viaggiatori, destinate al traffico espresso, che sono state fornite dall'industria rumena.

Tanzania

Le ferrovie della Tanzania hanno iniziato, con l'aiuto di una Società svedese, la costruzione di una grande officina per il montaggio dei carri. Per l'officina è prevista una capacità produttiva di 400 unità all'anno.

Australia

Il Governo australiano ha deciso di abbreviare di due anni il tempo previsto per la costruzione della linea Alice Springs-Darwin che, in 1.450 chilometri, farà giungere la cosiddetta relazione "Centrale" fino al mar di Timor. Le autorità federali vogliono, infatti, che l'ultimazione dei lavori venga a coincidere con le celebrazioni del bicentenario dell'Australia, che si svolgeranno nel 1988.

a cura di Camillo Benevento

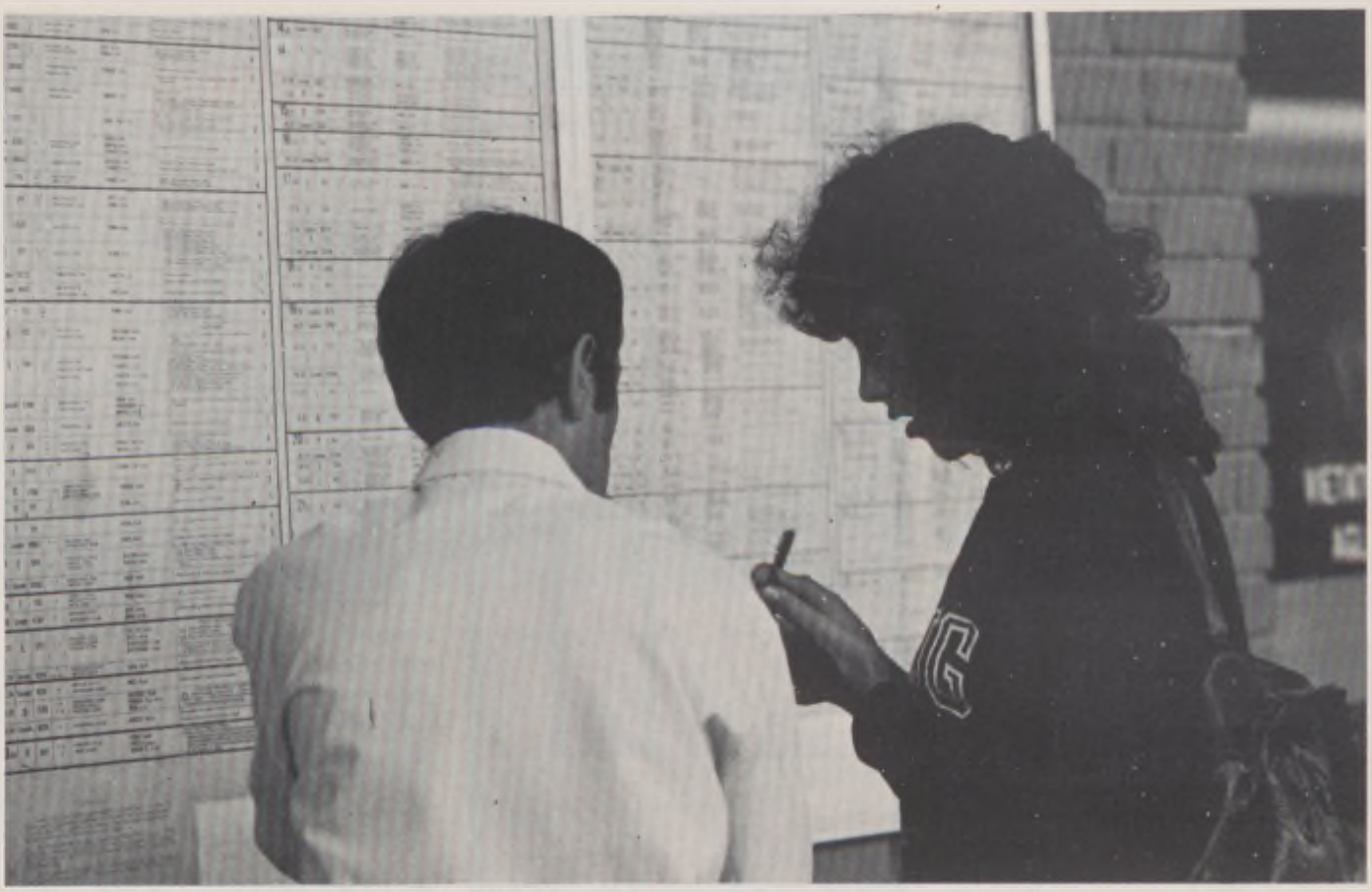
Identikit del viaggiatore confuso

Un servizio ferroviario moderno e competitivo non può prescindere da un efficace sistema di informazione al pubblico e un migliore livello qualitativo del rapporto ferrovia-viaggiatore non può che passare anche attraverso una riqualificazione e razionalizzazione degli Uffici Informazioni

di Piero Spila

Viaggiare in treno è facile. In teoria. In pratica può diventare anche difficile. Nelle grandi città c'è anche il problema di arrivarci, al treno. Il parcheggio non si trova, l'autobus ritarda, il taxi è occupato. Si giunge in stazione già innervositi. La fila per l'acquisto del biglietto aumenta la tensione. Anche pochi minuti sembrano eterni, mentre gli annunci dell'altoparlante sembrano ammonire il ritardatario che altre difficoltà l'attendono.
Il treno dov'è? Qual è? I quadri indicatori sono chiarissimi, ma a volte fuori servizio. Gli avvisi a stampa? Danno decine di indicazioni, non tutte elementari: le vetture dirette, circolano dal ... al ..., nei giorni festivi, lavorativi, limitato a ..., ferma a ..., percorrenza minima, rapido, solo prima classe, prenotazione obbligatoria, solo vetture letto, solo cuccette, e così via. Niente di difficile per il viaggiatore abituale, che magari ne sa più degli stessi ferrovieri. Ma il viaggiatore occasionale? Fino a che la consultazione dell'orario non verrà insegnata a scuola, il viaggiatore occasionale vuole la conferma di aver capito bene, di non sbagliare treno. Ed eccolo allora allo sportello dell'Ufficio Informazioni rivolgere la fatidica domanda ad un impiegato dall'aria infelice perché quel giorno la stessa domanda gli è stata rivolta almeno altre cento volte, e così per tutti i giorni dell'anno.
È anche per queste ragioni che nei nostri Uffici Informazioni — ce ne sono di tutti i tipi, modernissimi con aria condizionata e bugigattoli in cui è difficile perfino muoversi — c'è quasi sempre folla e c'è un'atmosfera nervosa e piena d'ansia.
In tali condizioni in che misura il servizio offerto può corrispondere alle attese di una clientela giustamente esigente? E a quale impegno reale sono sottoposti gli Uffici Informazioni, in quali difficoltà si trovano ad operare? E, soprattutto, quali possibilità concrete ci sono per intervenire tempestivamente e sollecitamente in un settore così importante e delicato?

Di recente, nel quadro di un piano operativo aziendale messo in atto al fine di razionalizzare meglio l'intero settore dell'informazione al pubblico nelle stazioni, è stata condotta da parte del Servizio Commerciale con l'ausilio di un Istituto specializzato una vasta indagine proprio sugli Uffici Informazione FS e sul tipo di viaggiatore che vi fa ricorso.
Crediamo sia interessante far conoscere ai nostri lettori una parte dei risultati di questa indagine (che naturalmente è molto più ampia) perché permette di avvicinare non solo l'attività svolta dagli Uffici Informazioni, ma anche di farsi un'idea del tipo di viaggiatore che si muove nelle stazioni e delle difficoltà che incontra nel suo impatto con il mondo della ferrovia.
L'indagine, che si è svolta dal giugno al settembre dello scorso anno, aveva una serie di obiettivi da raggiungere:
— rilevare la tipologia delle informazioni richieste;
— rilevare la tipologia degli utenti degli Uffici Informazioni e il grado di soddisfazione ottenuto, in rapporto al tipo di utente stesso, al tipo di informazione richiesta, e, naturalmente, alle condizioni oggettive incontrate nel momento della richiesta dell'informazione;
— analizzare direttamente il comportamento degli addetti al servizio sia a livello di completezza dell'informazione, sia nel rapporto con gli utenti.
Il 24 giugno dello scorso anno, nell'arco dell'intera giornata, sono state intervistate 1.161 persone che stavano uscendo dagli Uffici Informazioni situati nelle stazioni di Torino P.N., Milano, Venezia, Trieste, Verona, Genova, Bologna, Firenze, Pisa, Roma, Napoli, Salerno, Reggio Calabria, Catania e Palermo. Alle persone intervistate venivano rivolte una serie di dodici domande appositamente studiate (del tipo: "Che informazione ha chiesto?", "È rimasto soddisfatto?", "Perché non ha consultato i



Una viaggiatrice prende appunti davanti a un tabellone orari. Un tipo di strumento che gli utenti non sempre usano

tabelloni e ha preferito rivolgersi all'Ufficio Informazioni?" ecc. ecc.).
Il sondaggio è stato ripetuto con le stesse caratteristiche e nelle stesse città, il 25 luglio 1980, e cioè in un periodo di punta e quindi in condizioni di maggior affollamento degli Uffici Informazioni.
Dal 18 al 25 settembre, infine, un gruppo di collaboratori dell'Istituto si è recato in momenti diversi presso gli Uffici Informazioni delle più grandi stazioni, per chiedere delle informazioni relativamente complesse, calcolare i tempi d'attesa, valutare le condizioni di affollamento e logistiche degli Uffici e così via.
I risultati ottenuti sono molto interessanti. Innanzitutto i dati che emergono nel primo e nel secondo sondaggio sono notevolmente simili. Le poche differenze sono da addebitarsi, infatti, unicamente alle diverse condizioni dei due periodi del sondaggio, l'uno di relativa calma, l'altro di massimo affollamento. Questa coincidenza è molto importante, perché consente di considerare i dati effettivamente rappresentativi della realtà operativa degli Uffici Informazioni.

Chi sono gli utenti

La maggior parte di coloro che usufruiscono degli Uffici Informazioni sono uomini (65,2%, percentuale che tende ad aumentare nel sud) e hanno, in genere, un livello culturale più elevato (studi oltre la scuola dell'obbligo): si ha una percentuale del 54,2% contro 45,8%. In più del 50% dei casi, sono giovani con età inferiore a 30 anni.
Per quanto riguarda la posizione in cui si trovano gli utenti degli Uffici Informazioni si sono avuti i seguenti dati:

— il 47,1% è in partenza;
— il 7,5% è in transito (cambio di treno);
— il 31,8% sta progettando un viaggio;
— il 13,3% sta attendendo una persona in arrivo;
— lo 0,3% è in stazione per motivi diversi.

Ma cosa chiedono gli utenti dell'Ufficio Informazioni?

— il 56,2% l'orario di arrivo o di partenza di un treno;
— il 12,6% il binario di arrivo o di partenza;
— il 10,1% informazioni sulle coincidenze;
— il 7,4% informazioni sui ritardi;
— il 7,4% informazioni sulle tariffe;
— il 4,5% informazioni per l'organizzazione di un viaggio;
— il 3,1% informazioni sulle prenotazioni;
— il 2,6% informazioni su cuccette e vagoni letto;
— l'1,2% informazioni per la spedizione bagagli.

Appare evidente che nella massa delle informazioni richieste, quasi il 70% riguarda notizie che l'utente potrebbe con facilità ottenere dai monitor o dai tabelloni distribuiti nelle stazioni; mentre solo poco più del 30% si riferisce a notizie più complesse e non sempre rinvenibili autonomamente.
La cosa apparentemente più strana è che gli intervistati recatisi negli Uffici Informazioni per chiedere questo tipo di ragguaglio affermano di essere a conoscenza dell'esistenza di strumenti alternativi all'interno delle stazioni. E allora come mai preferiscono gli Uffici Informazioni, spesso affrontando anche notevoli difficoltà?
Il 20,5% degli intervistati, tra coloro che avevano effettuato quella scelta, afferma di non essere in grado di utilizzare i tabelloni, o per propria incapacità (17,3%) o perché sono scritti con caratteri troppo piccoli (3,2%). Il 16,6% afferma che aveva fretta e che, quindi, pensava di fare prima rivolgendosi all'Ufficio Informazioni (14,8%) o ammette apertamente la propria pigrizia (1,8%).
Ma le risposte della maggior parte degli

intervistati denunciano una sfiducia ben motivata nei confronti degli strumenti oggettivi:

— non mi fido, non sempre danno l'informazione giusta 32,8%
— non sono aggiornati 11,8%
— i tabelloni spesso risultano incompleti 3,5%
— alcune informazioni (ritardi, coincidenze ecc.) non sono riportate 6,2%

È evidente che qui l'atteggiamento di rifiuto, vuoi per sfiducia vuoi per incapacità soggettiva, va analizzato a fondo e affrontato seriamente, dal momento che è la causa principale che alimenta del 70% il ricorso all'Ufficio Informazioni, causandone tra l'altro l'affollamento che è anche all'origine di molte difficoltà del servizio.

Il gradimento degli utenti

L'84% degli intervistati afferma di essere rimasto soddisfatto dall'informazione ricevuta. Vista però la qualità dell'informazione richiesta (che come abbiamo visto è per il 70% dei casi molto semplice), conviene soffermarsi soprattutto sulla quota costituita dal 16% degli insoddisfatti del servizio.
Innanzitutto la quota degli insoddisfatti supera il 20% per raggiungere il 27,6% se si analizzano le reazioni in rapporto a particolari tipi di informazione richiesta, e cioè:

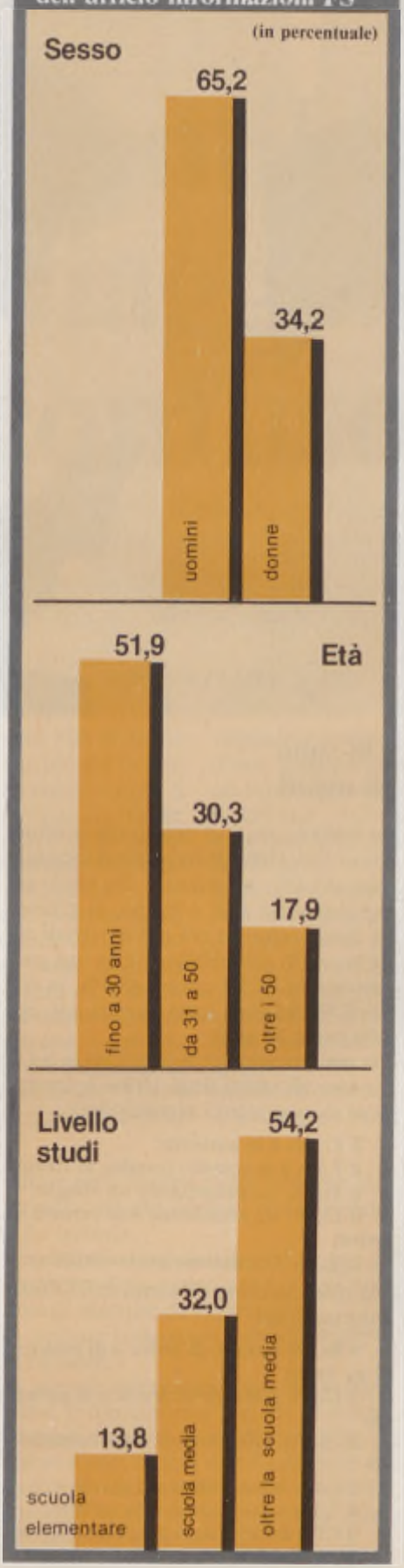
— informazioni sui ritardi 27,6%
— informazioni su cuccette e W.L. 21,7%
— informazioni sulla spedizione bagagli 21,4%

Come si vede il livello d'insoddisfazione cresce proprio in quei casi di richiesta che giustifica l'esistenza di un servizio personalizzato di informazione. E questo è un dato abbastanza allarmante.
Da cosa scaturisce l'insoddisfazione degli utenti? Vediamo:

— l'impiegato mi ha dato un'informazione incompleta 29,3%
— l'impiegato non ha saputo darmi l'informazione richiesta 22,8%
— l'impiegato aveva fretta, non mi ha lasciato parlare, è stato impaziente 16,0%

Anche qui sono possibili interessanti considerazioni. Infatti le cause d'insoddisfazione derivate dall'atteggiamento personale dell'addetto sono abbastanza limitate, rispetto a quelle derivanti da carenze nell'organizzazione del servizio (mancate notizie sui ritardi, scarsi collegamenti tra i Servizi).

Identikit dell'utente dell'ufficio informazioni FS



Le difficoltà oggettive

Tutti i dati dell'indagine sono poi stati verificati con interventi diretti e con richieste di informazioni simulate.
In 208 contatti diretti presso gli Uffici Informazioni delle più grandi stazioni, l'addetto si è dimostrato:

— particolarmente gentile nel 18,8% dei casi
— normale nel 58,1% dei casi
— con alcuni atteggiamenti negativi nel 23,1% dei casi

mentre l'informazione fornita è stata:

— esauriente nel 67,8% dei casi
— insufficiente nel 32,2% dei casi

Per valutare bene questi dati bisogna considerare però che le informazioni richieste erano tutte molto articolate e decisamente più complesse che non la banale informazione sull'orario di un treno o sul binario di partenza.
In conclusione, anche se le indagini hanno evidenziato un elevato livello di soddisfazione da parte degli utenti del Servizio (ma si dovrebbe tener conto anche dei tanti che hanno rinunciato ad ottenere informazioni perché scoraggiati dalle lunghe file, dai tempi di attesa ecc.) è stata rilevata una certa carenza nel funzionamento degli Uffici Informazioni sia per un'insufficiente preparazione professionale, sia soprattutto, per difetti nell'organizzazione del flusso delle informazioni dalla dirigenza movimento, nonchè per altri inconvenienti.
Per quanto riguarda il primo aspetto del problema si stanno già organizzando degli "Stages di formazione professionale" del personale interessato, e di cui "Voci" ha già riferito nei mesi scorsi. Più complessa e onerosa, invece, si presenta la soluzione del secondo problema, che investe vari Servizi e richiede una profonda riorganizzazione del lavoro. È comunque qui che dovrà svilupparsi il massimo impegno dell'Azienda.

Informazioni self-service

Intanto, considerando che la maggior parte delle informazioni richieste dagli utenti, potrebbero essere assunte autonomamente, attraverso la consultazione degli appositi strumenti situati nelle stazioni, si è già cercato di correre in qualche modo ai ripari. Per migliorare al massimo la percettività e la comprensibi-

I nuovi tabelloni informazioni che tra poco entreranno in funzione

lità dei mezzi oggettivi disponibili nelle stazioni per le informazioni al pubblico sono stati ideati due tipi di tabelloni informativi, particolarmente luminosi e colorati. Ambedue i tabelloni riportano le informazioni suddivise per relazione, e ogni relazione ha un suo colore per facilitare la ricerca. Una cartina d'Italia indica, poi, le singole relazioni con i relativi colori. Questi tabelloni sono stati posti, nel giugno scorso in punti strategici delle stazioni di Torino P.N. e Firenze S.M.N., e durante l'esperimento si è realizzata un'indagine presso gli Uffici Informazioni per vedere l'incidenza effettiva dei nuovi strumenti.

Anche qui i risultati sono stati molto interessanti. A Torino si è avuta una diminuzione di oltre il 30% dei periodi di affollamento nei confronti del giugno 1980 e del 19% in assoluto. A Firenze la diminuzione è stata del 23% e 16% in assoluto. □

Interviste al personale

TORINO PORTA NUOVA

La parola al C.G. Sup. Domenico Bruno, Capo dell'Ufficio:

«A seguito dell'installazione dei nuovi tabelloni sperimentali per le informazioni all'utenza abbiamo notato un notevole miglioramento nel nostro servizio in senso generale. In altri termini, si è registrata una diminuzione dell'affluenza del pubblico e ciò è dovuto, certamente, non solo al fatto che quest'anno l'esodo estivo è stato meno massiccio del solito.

Quantitativamente, salvo le richieste di conferma da parte degli eterni dubbiosi, sono decisamente diminuite le domande cosiddette banali, cioè quelle sugli orari e sui binari di piazzamento dei treni, che prima costituivano ben il 70% delle notizie fornite. Conseguentemente le domande stesse sono diventate — se così si può dire qualitativamente più affinate e specializzate, vertendo soprattutto su ragguagli particolari circa le coincidenze e le fermate dei convogli oppure sull'organizzazione d'un viaggio. Anche queste, tuttavia, sarebbero facilmente riducibili, a mio parere, con l'aumento delle possibilità di autoinformazione, cioè mediante l'esposizione totale, preferibilmente nelle immediate vicinanze del nostro ufficio, dei quadri-orario generali.

La maggior lacuna del nostro lavoro, comunque, continua ad essere quella relativa ai ritardi ed alle loro non infrequenti variazioni. Tale inconveniente è senz'altro dovuto ai collegamenti ancora difettosi o carenti con gli altri posti di servizio a diretto contatto con i movimenti dei treni, per cui, a questo proposito, occorre rivedere drasticamente tutta l'organizzazione, in modo che, al verificarsi di simili fenomeni anormali, i nostri uffici possano essere tempestivamente tenuti al corrente di ogni notizia necessaria a soddisfare le pressanti ed insistenti richieste della clientela.

Tuttavia, penso che i mezzi d'informazione in via d'esperimento siano suscettibili di ulteriori miglioramenti. In particolare le osservazioni in essi contenuti dovrebbero essere scritte in caratteri più grandi, affinchè risultino più intelligibili. A sussidio del nuovo orario a colori, poi, l'aggiunta di frecce ascensionali o discensionali servirebbero a meglio illustrare il percorso e la direzione del treno».

Abbiamo ascoltato anche il parere di **Laura Navarra Gatti,** C.G. addetta. Ecco il suo pensiero:

«Il settore delle informazioni costituisce la punta avanzata attraverso cui il pubblico prende contatto con l'Azienda e ne trae le sue prime impressioni; penso, quindi che tocchi proprio a noi farci totale carico della scarsa conoscenza ferroviaria e della conseguente insicurezza degli utenti.

Per attenuare questo aspetto negativo reputo necessario potenziare al massimo, rendendoli alla portata di tutti, i mezzi oggettivi d'informazione già esistenti, che potrebbero continuare a fungere egregiamente come validi sussidi dei nuovi ritrovati della tecnica in fase di sperimentazione.

In altri termini bisogna rendersi conto della particolare psicologia del viaggiatore, il quale, poco fidandosi forse non a torto dell'organizzazione delle FS, sente sovente la necessità d'una conferma della notizia già ricevuta, sino a spostarsi semplicemente da uno sportello all'altro del nostro stesso ufficio.

Occorre dunque riacquistare la fiducia degli utenti ed eliminare in essi il senso generalizzato d'insoddisfazione, specie in un periodo come quello attuale, in cui cioè l'anormale circolazione dei treni non costituisce più un'eccezione. Ciò, per quanto ci riguarda, è ottenibile soltanto mediante una continua riqualificazione professionale.

A tale proposito non posso non far osservare che, per quanto si riferisce in particolare alla qualità del nostro servizio agli stranieri sempre più numerosi, si è determinato invece un notevole scadimento con la soppressione della qualifica di interprete, per cui è da auspicare che essa sia quanto prima ripristinata.»

BOLOGNA CENTRALE

Antonio Muzzarelli è un po' la recluta dell'Ufficio Informazioni di Bologna Centrale. È qui da soli tre mesi.

"Come vede lei i viaggiatori, Muzzarelli? Qual è l'impressione al primo impatto?"

"In genere sono agitati, in tensione; la maggioranza di coloro che ricorrono a noi dà l'impressione di conoscere molto poco l'organizzazione ferroviaria, a volte anche per i particolari più elementari. Ci sono poi alcune informazioni, quelle sugli orari esterni ad esempio, che richiedono una preparazione specifica molto accurata, compresa quella linguistica, che non tutti possediamo".

"Ci sono domande strane o bizzarre?"

"Un signore qualche tempo fa, chiese letteralmente qual era l'altezza massima raggiunta dal treno da Bologna a Parigi. Doveva accompagnare un suo parente che, per ordine del medico, non poteva superare i 500 metri di altitudine".

Lo stato d'animo particolare del viaggiatore in partenza ricorre un po' di continuo e, a giudizio degli addetti ai lavori, riduce sensibilmente le normali capacità di discerni-

mento che l'utente medio dovrebbe possedere.
Paola Cazzoli ritorna su questo concetto per mettere in risalto come, all'agitazione, si accompagni anche la diffidenza.
"A parte le domande di controllo su informazioni che il viaggiatore già conosceva, magari per averle chieste allo sportello accanto, indispone l'atteggiamento tipico di chi, ricevuta l'informazione, manifesta apertamente la propria diffidenza.
— Ma, è sicuro?
— Mi hanno detto che è meglio l'altro treno!
Spesso esprimono le proprie richieste in maniera volutamente vaga ritenendo così di avere informazioni più ampie.
— Quali treni ci sono per Milano?
— Verso che ora vuol partire?
— Ma, non saprei; lei me li dica tutti
— Il primo treno parte alle 0,10, poi all'1,20, poi ...
— No, no, troppo presto, non vorrà mica farmi viaggiare di notte!"
Stefano Landi è un giovane, ma già con una certa esperienza alle spalle. Ritiene molto importante la dislocazione dell'Ufficio ai fini di una buona qualità del servizio. In particolare pensa che l'Ufficio, separato dai locali di transito, con accesso indipendente, crei le premesse per una necessaria selezione dell'utenza. "Gli sportelli che si affacciano direttamente sull'atrio partenze invogliano anche chi non avrebbe necessità a rivolgere domande."
Alcune osservazioni molto interessanti vengono da **Romano Mellini** che ha alle spalle una lunga esperienza di tutte le varie gestioni. "L'Ufficio Informazioni non è informato — dice con una certa amarezza — se un treno cambia il binario di partenza, noi non lo sappiamo, davanti a noi c'è un monitor che dovrebbe darci la situazione aggiornata come appare sul quadro teleindicatore, ma è guasto da tre mesi e quando funziona è troppo lontano per poterlo leggere distintamente.
Non parliamo poi delle informazioni relative alle interruzioni, ai ritardi, ai treni deviati. Sa chi ce le dice queste cose?
Molto spesso sono proprio i viaggiatori.
È vero che gli uffici che potrebbero informarci sono sempre talmente impegnati che non c'è nemmeno da pensarci, ma qualcuno dovrebbe pur pensare che i treni sono fatti per i viaggiatori e non viceversa.
Certamente da parte della Direzione Generale esiste la volontà di avere un servizio informazioni efficiente e preciso; secondo me però in periferia non c'è altrettanta sensibilità su questi problemi. In altre parole abbiamo l'impressione di essere lasciati a noi stessi".
Quest'ultimo appunto provoca l'intervento del responsabile dell'Ufficio, il dottor **Enzo Caminati**, Capo Gest. Sovr., trent'anni di esperienza in questo settore, prima a Milano e poi a Bologna.

Una turista straniera. È soprattutto d'estate che gli Uffici Informazioni sono sottoposti a una più intensa attività lavorativa

"La verità di questa osservazione è dimostrata proprio dai criteri seguiti di norma nell'assegnazione del personale. Ritenendo si tratti di un lavoro facile, forse perché non è richiesta nessuna abilitazione particolare, qui viene assegnato chi non ha esperienze od abilitazioni specifiche per svolgere altre mansioni.
L'informazione ben data richiede invece, oltre alla necessaria esperienza, particolari doti di calma e di sensibilità. Queste doti andrebbero poi affinate con appositi corsi di addestramento su come intrattenere rapporti col pubblico. Certo che accade di dare cento informazioni banali di nessuna importanza prima di sentire una domanda "intelligente". A quel punto la "routine" può aver soffocato la migliore buona volontà".
"Se disponessimo di una adeguata attrezzatura, depliants, pubblicazioni sui servizi di stazione da mettere a disposizione del pubblico entro appositi contenitori, come avviene presso molte ferrovie estere, forse dopo un certo periodo di "educazione" il pubblico potrebbe diventare autosufficiente per quanto riguarda le informazioni più ricorrenti. Speriamo che l'esperimento in atto a Firenze sulle informazioni "self-service", dia buoni frutti e possa essere esteso a tutti i principali impianti".

BARI CENTRALE

Il servizio di informazioni al pubblico presso la stazione di Bari Centrale, viene svolto allo sportello n. 9, unitamente ai versamenti del Personale Viaggiante ed al cambio di valuta estera. E questo è uno dei maggiori problemi che si presentano nell'espletamento del servizio, soprattutto durante i mesi estivi, con maggiore affluenza di turisti.
«L'ideale sarebbe — ci dice il Capo Gestione Titolare **Toma** — avere un piccolo Ufficio Informazioni specializzato, dislocato in posizione distinta rispetto alla biglietteria. Per il resto, attualmente, i colloqui con i turisti stranieri sono possibili solo grazie alla buona volontà degli addetti, che cercano di barcamenarsi come possono facendo appello al proprio bagaglio culturale. Sarebbe auspicabile, invece, che l'Azienda provvedesse a specializzare in almeno due lingue gli addetti agli Uffici Informazioni».

BRINDISI CENTRALE

«L'imponente massa di turisti che transita da Brindisi da e per la Grecia — dice il Capo Gestione Titolare **Baldassarre** — mette in serie difficoltà il servizio dell'Ufficio Informazioni, soprattutto in concomitanza con gli arrivi e le partenze dei traghetti e dei treni». A tale proposito, il Vice Dirigente della Biglietteria, **Cosma**, auspica l'installazione, più volte richiesta, di una posta telefonica in più per le informazioni e le teleprenotazioni delle Agenzie; ciò potrebbe permettere di dare un po' più di respiro e concentrazione agli addetti alle informazioni.

LECCE

Il Capo Gestione Titolare, **Loiacono**, ci parla di come si svolge il servizio informazioni nella stazione. «Attualmente il servizio viene svolto da un solo sportello, unitamente a quello auto accompagnate e alle informazioni telefoniche. Nel periodo estivo si registra un fortissimo flusso turistico Nord-Sud che mette in crisi il servizio, malgrado la concessione di un sussidio di due agenti (sui 5 richiesti)».
Oltre ai soliti problemi delle lingue straniere, c'è poi un aspetto che riguarda la situazione logistica dell'Ufficio. Ce ne parla il Vice Direttore alla Biglietteria, **Ghionna**. «Sarebbe necessario un piccolo ampliamento dei locali, in modo da aprire uno sportello in più da destinare esclusivamente al servizio informazioni».
Tutti, per il resto, auspicano l'immediata installazione nella stazione di Lecce del tabellone informatutto già sperimentato a Torino e Firenze, che dovrebbe però essere preceduto dagli appositi cartelli teleindicatori.

Interviste raccolte da
Renzo Marello, Renzo Pocaterra
e Francesco Ricchiuto

BOLOGNA

A un anno dalla strage

Dalle 10 e 25 alle 10 e 26 del 2 agosto scorso tutti i treni in circolazione sulla rete e tutte le attività negli impianti ferroviari si sono fermate. Con questa volutamente semplice, ma profondamente sentita e corale manifestazione, i ferrovieri hanno inteso ricordare, ad un anno di distanza, la strage che sconvolse la stazione di Bologna Centrale e colpì ancora una volta una delle strutture portanti del nostro paese, la ferrovia.

Un minuto di silenzio, senza rassegnazione e senza paura. Un ricordo attivo, di chi non solo non vuole dimenticare, ma vuole fermamente che certe cose non possano più accadere. E uno dei segni più tangibili e concreti di questo spirito è la ricostruzione dell'intera ala distrutta della stazione, avvenuta a tempo di record e inaugurata ufficialmente nel corso della cerimonia tenutasi il 2 agosto sul piazzale esterno di Bologna Centrale. Erano presenti, accanto ai rappresentanti dell'Associazione familiari delle vittime della strage, il Presidente del Consiglio, Sen. Spadolini, il Presidente della Camera, On. Jotti, il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, il Sindaco di Bologna, Zangheri, e per la nostra Azienda, il Direttore Generale, Dr. Semenza, il Direttore del Compartimento bolognese, Ing. Ricciardi, insieme a migliaia di cittadini e ferrovieri. Il Presidente della Repubblica, Pertini, aveva invece visitato la stazione il giorno precedente, in forma privata.

"La vita contro la morte, questo è il primo valore da affermare".

Così ha detto, tra l'altro, il Sindaco di Bologna, Zangheri. E queste parole ci sembrano riassumere bene il senso della risposta collettiva data dal Paese ai terroristi. E questo vale anche per quanto ci riguarda più da vicino. A Bologna, come anche negli altri casi in cui le ferrovie sono state duramente colpite dagli attacchi terroristici, nessuno si è tirato indietro, nessuno ha alzato le mani. Al contrario quelle mani le ha usate, giorno per giorno, per tentare di sanare e in fretta quello che il terrorismo aveva voluto devastare. Una devastazione materiale e morale, civile e culturale, che tocca il cuore di ogni cittadino, e non solo italiano.

Simone Veil, Presidente del Parlamento Europeo, ha scritto: "Le bombe di Bologna hanno colpito la città, ma l'Europa intera ha sentito quella ferita come propria ... L'Europa dei popoli, all'indomani dell'orribile attentato si è riconosciuta nei corpi sfigurati delle vittime, nelle lacrime e nel dolore delle famiglie, nella rabbia dei cittadini, nel cordoglio delle Autorità".

Di fronte a tutto questo, e in attesa che la giustizia democratica faccia il suo corso individuando e colpendo gli assassini, non resta allora che chiarire ancora una volta la volontà di non dimenticare, di non assuefarsi all'ideologia dell'odio e della strage, confermare la volontà di reagire, di lottare, di ricostruire. Come abbiamo già detto, lo sforzo dell'Azienda per ridare in fretta alla stazione di Bologna l'ala distrutta dalla bomba ha voluto rispondere anche a questo impegno.

Come, al di là delle polemiche che pure l'hanno circondata, la famosa "4 Giorni" con cui il Comune di Bologna ha voluto ricordare la strage, nasceva dalla stessa determinazione. Come alla stazione i nuovi muri, i nuovi pavimenti, conservano al loro interno i segni causati dall'esplosione, per sottolineare che si ricostruisce ma non si dimentica, così anche la città ha voluto dare una risposta nuova e di vita al segno di morte che il terrorismo porta con sè.

Rispondere con la ricostruzione e la cultura alla violenza cieca, vuol dire chiarire per sempre che non esiste in Italia e nel mondo del lavoro nessuna possibile coltura per il terrorismo. Che il terrorismo è solo barbarie.

A sinistra, il Presidente Pertini, accompagnato dal Direttore Generale, nel corso della sua visita a Bologna

Sotto, il Ministro Balzamo, con il Sindaco di Bologna, Zangheri, e il Dott. Semenza, all'inaugurazione dell'ala ricostruita

Le cinque Unità speciali

Stanno sorgendo le nuove strutture aziendali che daranno un forte impulso al programma per il potenziamento della rete e del parco rotabili FS. Il più ampio ruolo dell'informatica. Passato e avvenire del settore navigazione

di Marcello Buzzoli

L'entrata in vigore della legge 12 febbraio 1981, n. 17, che autorizza il noto Programma Integrativo di 12.450 miliardi per il potenziamento della rete e del parco rotabili F.S., ha trovato immediata risposta da parte dell'Azienda che si è mossa rapidamente, secondo una strategia preordinata.
Con un anticipo di quarantacinque giorni sul termine fissato dalla legge è stato presentato al Parlamento, per acquisire il parere delle Commissioni competenti, il piano dettagliato di utilizzo degli 8.800 miliardi destinati alle infrastrutture, dei 3.500 miliardi per i rotabili e dei 150 miliardi per le navi traghetto. Analoga notifica è stata attuata nei riguardi del CIPE e, limitatamente agli stanziamenti per gli impianti fissi e le navi traghetto, anche nei riguardi della Commissione consultiva interregionale, così come prescrive la legge.

Con eguale sollecitudine sono stati messi a fuoco tutti gli altri adempimenti, in vista del grande impegno che la realizzazione del "Programma" impone alle F.S.
Non si ripeterà mai abbastanza che (per i motivi tante volte illustrati su queste stesse colonne) le condizioni dell'esercizio sono perturbate e la rete sta per essere investita da una serie massiccia di lavori i quali comportano gravose soggezioni e, dunque, ulteriore appesantimento della circolazione. È ovvio dedurne che verrà a determinarsi una situazione eccezionale, con estese ripercussioni destinate a protrarsi circa sei anni, periodo di attuazione del "Programma".
Alle difficoltà tecniche si aggiungono le limitazioni della capacità di spesa ed operativa derivanti da vincoli e procedure proprie della pubblica amministrazione, ma inconciliabili con l'attività di un'Azienda di tipo industriale. Si tratta di varie disposizioni che la legge del Programma Integrativo ha cercato di rimuovere o almeno di temperare. Così l'art. 10 stabilisce che l'accertamento della compatibilità delle opere ferroviarie con i piani urbanistici venga compiuto dall'Azienda F.S. e le Regioni, senza il tramite del Ministero dei Lavori Pubblici.
Inoltre è consentito alle F.S. di avvalersi in maniera più ampia dell'istituto della concessione per la sola costruzione o anche mediante affidamento a terzi, persone fisiche o giuridiche, di particolari studi e progettazioni (art. 11). In virtù dello stesso articolo, le F.S. possono includere nei contratti di appalto una clausola che imponga al concessionario di svolgere le pratiche amministrative per l'esproprio dei terreni e degli immobili.

Soluzioni più avanzate

Sono cambiamenti d'indubbia utilità. Però l'esperienza viva e approfondita delle difficoltà incontrate nei precedenti piani, sommandosi alle attuali perturbazioni dell'esercizio, ha indotto alla ricerca di soluzioni più radicali ed avanzate. In questa logica, l'art. 15 della ripetuta legge n. 17/1981 ha previsto l'istituzione di cinque Unità speciali incaricate esclusivamente della realizzazione delle opere del Programma Integrativo. Ispirato alle più moderne concezioni di organizzazione industriale che tendono al decentramento dei poteri e delle responsabilità, il disposto legislativo è stato messo in atto dalla direzione aziendale con larghezza di vedute e spirito imprenditoriale. L'Azienda ha portato più avanti le proprie frontiere, ha esteso i propri presidi nel territorio, ma senza infrangere la necessaria unitarietà di visione e di gestione. In altre parole, se è vero che le nuove Unità dovranno interessarsi *esclusivamente* del Programma Integrativo, ciò non significa che questo sarà realizzato *esclusivamente* dalle Unità speciali.
L'inconsistenza dei dubbi e degli allarmismi ventilati in proposito è facilmente dimostrabile alla luce dei due Decreti ministeriali di recente emanazione che stabiliscono l'ordinamento, le attribuzioni, la sfera di azione delle nuove strutture decentrate. Queste ultime (che dipendo-

no dal Direttore Generale e assommano al proprio interno le funzioni inerenti ai compiti multidisciplinari di competenza) debbono avvalersi della regolamentazione emanata dai Servizi Lavori ed Impianti Elettrici ai fini del coordinamento, sotto il profilo normativo, amministrativo e del contenzioso, delle opere edili, degli impianti di armamento, degli impianti tecnologici attinenti alla elettrificazione delle linee ed alla circolazione dei treni. Com'è logico, sono consentite iniziative per eventuali aggiornamenti che, peraltro, viste le premesse, verranno necessariamente a collegarsi ed inserirsi nel tessuto della regolamentazione sopra ricordata, senza improvvisazioni e velleitarismi.

Competenze e procedure

In tema di progettazione, uno dei temi più importanti e delicati, le competenze e le procedure sono state chiaramente ripartite. I Servizi Lavori ed Impianti Elettrici debbono mettere a disposizione delle Unità speciali gli elaborati e ogni altro documento sulla situazione e le caratteristiche degli impianti interessati dalle nuove opere. Il Servizio Movimento prepara, d'intesa con gli altri Servizi e Compartimenti interessati, il programma di esercizio che stabilisce le compatibilità tra i lavori da effettuare e le esigenze della circolazione. Per i lavori da compiere in presenza dell'esercizio, debbono essere concordati particolari procedimenti e modalità al fine di ridurre il più possibile le interferenze. Conclusa così la fase propedeutica e acquisiti tutti gli elementi di cognizione sopracennati, le Unità speciali: a) eseguono le progettazioni o vigilano sulle progettazioni affidate a terzi, curandone la conformità alla normativa di progetto; b) sentiti i Comitati di Esercizio competenti per giurisdizione, riferiscono sul progetto definitivo al Comitato Tecnico Amministrativo (C.T.A.) per il necessario coordinamento ai fini dell'inoltro all'approvazione; c) gestiscono tutti i lavori loro affidati, compreso il collaudo finale; d) svolgono attività negoziale; e) come sedi ordinatrici di spesa, si avvalgono degli Uffici Ragioneria compartimentali per la liquidazione e l'ordinazione delle spese; f) intrattengono rapporti con gli organi centrali e periferici del Servizio Approvvigionamenti, ai fini dell'acquisizione dei materiali di fornitura. È comunque da tener presente che la *programmazione degli approvvigionamenti*, sulla base delle priorità concordate in C.T.A., deve essere attuata d'intesa tra i Servizi interessati e le Unità speciali.

Al controllo delle lavorazioni dei materiali e delle apparecchiature e al loro collaudo in officina provvederanno, ove richiesto dalle Unità speciali, i Servizi Lavori, Impianti Elettrici e l'Istituto Sperimentale, ciascuno ovviamente per la parte di competenza.

La stipulazione dei contratti in forma pubblica amministrativa interessanti le cinque Unità *sarà curata dal Servizio Affari Generali.*

Ordinamento e dislocazione

Alla dirigenza di ciascuna Unità è preposto il "Direttore dell'Unità Speciale" con qualifica di Dirigente Generale.

Le opere da realizzare da ciascuna Unità sono state già ripartite, con riguardo anche alle circoscrizioni territoriali.

Le aree di gestione dei lavori hanno sedi baricentriche così individuate: **Novara**, per la 1ª Unità speciale; **Ferrara**, per la 2ª

Unità Speciale; **Terni**, per la 3ª; **Potenza**, per la 4ª; **Reggio Calabria**, per la 5ª.
Ciascuna Unità speciale è ordinata su sei Divisioni con le seguenti attribuzioni.

Divisione Amministrativa: Attività negoziale; espropriazioni; bilancio; gestione del personale; Affari generali.

Divisione "Proposte": Programmazione; attività di progettazione a carattere interdisciplinare; proposte di spesa.
Le altre quattro Divisioni gestiscono direttamente i lavori, ciascuna per il lotto assegnatole.
Tutta l'attività di progettazione e contrattuale è affidata a due uffici che, amministrativamente, sono aggregati alla 3ª Unità speciale.
I due uffici sono articolati rispettivamente su tre e su una Divisione. In dettaglio, l'ordinamento è il seguente:

Ufficio Tecnico: Studio e impostazione progetti; collegamenti con le strutture centrali dell'Azienda; consulenze specialistiche; controllo lavori appaltati; revisione proposte; raccolta ed aggiornamento documentazione tecnica.
Divisione Infrastrutture: Coordinamento attività progettuale infrastrutture.
Divisione Impianti tecnologici: Coordinamento attività progettuali impianti tecnologici.
Divisione Esercizio: Coordinamento programmi di esercizio.

Ufficio Contratti e Affari Generali: Contratti; programmazione collaudi; raccolta ed aggiornamento documentazione amministrativa.
Divisione Contratti: Contratti e capitolati di appalto; revisione prezzi; fabbisogno materiali.
Come abbiamo già detto, i due uffici sono chiamati a svolgere la loro attività per tutte e cinque le Unità speciali: i Direttori di queste ultime concordano periodicamente il piano di lavoro in base al programma di priorità approvato dal Direttore Generale. Inoltre ciascun Direttore, per le opere di competenza della propria Unità, segue l'attività di progettazione e contrattuale dei due Uffici in parola.
È necessario avvertire che l'ordinamento fin qui descritto, per quel che concerne l'assetto interno delle cinque Unità, ha in certo senso carattere non definitivo, essendo suscettibile di graduali adeguamenti, Unità per Unità, in rapporto all'evoluzione degli oneri di lavoro che le stesse verranno ad assumere nel tempo nell'ambito delle rispettive giurisdizioni territoriali.
Probabilmente, anche in considerazione del carattere sperimentale del suddetto assetto, si è ritenuto di attingere con molta cautela e parsimonia alla specifica dotazione organica di personale dirigente, prevista dalla legge 17/1981, assegnando per ora alle Unità speciali: 2 posti di Dirigente Superiore (uno del ruolo Ingegneri ed uno del ruolo altre specializzazioni) e 34 posti di Primo Dirigente (28 ingegneri e 6 delle altre specializzazioni).

Cinque buone ragioni

A voler riassumere in due parole il significato di quanto siamo venuti esponendo, si può dire che, per accelerare al massimo l'attuazione del "Programma", l'Azienda ha creato nuove strutture operative, ognuna delle quali ha una precisa sfera di compiti, di competenze, di responsabilità.
Quasi sempre operazioni del genere suscitano diffidenza: i soliti ben pensanti vi scorgono giochi di potere, distribuzione di poltrone ed altri favori.
Tali supposizioni possono avere un fondamento quando si creano strutture con compiti imprecisati ed evanescenti. Nel nostro caso è proprio il contrario. C'è una gran mole di lavoro da svolgere su tutta la rete e, per forza di eventi, occorre affidarlo ad organi territorialmente decentrati ed autonomi, pur con la necessaria supervisione e coordinamento della Sede centrale.
A favore delle cinque Unità militano parecchie ragioni. Proviamo ad individuarne proprio cinque:
— gestione diretta e controllo permanente sul processo di crescita delle opere in cantiere;
— snellezza e funzionalità;
— minimo costo in termini di forze necessarie e ristretto impiego di personale;
— facilitazione dei rapporti con le Regioni e gli Enti territoriali;
— miglioramento dell'esperienza e della professionalità del personale utilizzato.

Ordinamento del C.E.U.

Sempre con lo scopo di dare alle F.S. strumenti più efficaci e funzionali per la realizzazione del "Programma", la legge 17/1981 prevede, rispettivamente ai suoi artt. 16 e 17, un diverso assetto del Centro Elettronico Unificato (CEU) e del Settore Navigazione.
Vediamo in breve quale attuazione è stata data alle anzidette disposizioni. Come noto, all'atto dell'entrata in vigore della legge in parola, il CEU era né più né meno che un Ufficio (per la precisione, il 2ª) del Servizio Affari Generali. Tale collocazione risultava assolutamente inappropriata rispetto alla necessità di ampliare lo spazio operativo del CEU e poter disporre di un sistema in grado di consentire scelte e decisioni basate su dati certi e aggiornati. Il nuovo Centro, che dipende funzionalmente dal Direttore Generale ed è retto da un Dirigente Generale, si articola su tre Uffici.
In dettaglio, l'organigramma è il seguente.
Ufficio 1°: Progettazione Sistemi; trasmissione dati.
Divisione 1.1: Studi, progettazione, configurazione e dimensionamento sistemi; Banche dati; software standard.
Divisione 1.2: Trasmissione dati; gestione rete; terminali; biblioteca tecnica.

Ufficio 2°: Sviluppo progetti; elaborazione dati.
Divisione 2.1: Analisi e programmazione progetti area amministrazione.
Divisione 2.2: Analisi e programmazione progetti area produzione.
Divisione 2.3: Centri Elettronici periferici.

Ufficio 3°: Esercizio elaboratori.
Divisione 3.1.: Gestione operativa sale elaborazione Roma Prenestina.
Divisione 3.2: Controllo; pianificazione; acquisizione dati; servizi tecnici ed ambienti; contratti EDP.
Entro il 31 marzo di ogni anno il CEU, d'intesa con i Servizi utenti, predispone e presenta al C.T.A. i nuovi piani di sviluppo dell'informatica o i necessari aggiornamenti per le applicazioni centrali e periferiche, nonché i programmi di attuazione per l'anno successivo e il rendimento di gestione dell'anno precedente.

Il Servizio Affari Generali

Per effetto del distacco del CEU e, ancor più, per gli impegni in materia contrattuale e di appalti, nonché di rilevazione statistica ed economica, connessi alla realizzazione del Programma Integrativo, si è reso necessario procedere al riassetto del Servizio Affari Generali. È stato istituito un Ufficio per i contratti; inoltre la Divisione "Concessioni di viaggio" è stata trasferita dall'Ufficio 1° al nuovo Ufficio 2° che tratterà l'ordinamento aziendale, gli Affari legislativi e la pubblicazione del Bollettino Ufficiale. Infine è stato potenziato l'Ufficio 7°, "Studi statistici, economici e previsiona-

li, documentazione", con una Divisione che provvederà, tra l'altro, all'elaborazione dei dati relativi agli investimenti in corso e programmati, all'analisi del disavanzo e alla misura della produttività aziendale.

Settore Navigazione

Scorporato nel 1971 dal Servizio Materiale e Trazione, il Settore della Navigazione era ordinato su due Uffici centrali e una Divisione, nonché su due Uffici periferici, dislocati rispettivamente a Civitavecchia e a Messina.
La nuova organizzazione si articola su tre Uffici centrali e due periferici. L'esperienza di un decennio e la ricognizione degli impegni, attuali e futuri, connessi ai collegamenti ferromarittimi tra il Continente e la Sicilia e la Sardegna, hanno evidenziato l'opportunità di prescegliere un tale modello che assicura agilità operativa e, al tempo stesso, un maggior grado di autosufficienza rispetto agli altri Servizi dell'Azienda.
Premesso che alla dirigenza del Settore Autonomo della Navigazione è preposto il "Direttore del Settore"; riportiamo anche in questo caso, il nuovo organigramma.
Le Unità centrali risultano ordinate come segue:

Ufficio 1°: Gestione ed amministrazione del personale; bilancio.
Divisione 1.1: Gestione e amministrazione del personale; piante organiche; istruzione professionale; disciplina; rapporti sindacali; competenze accessorie; Affari generali.
Divisione 1.2: Gestione finanziaria e contrattuale; servizi appaltati; contenzioso; economato; inventari.

Ufficio 2°: Coordinamento esercizio; attività armatoriale; riparazioni presso l'industria privata; materiali; disciplina tecnica; statistiche.

Ufficio 3°: Costruzioni e trasformazioni; studi e progettazioni.
Divisione 3.1: Costruzioni e trasformazioni; studi e progettazioni; organizzazione del lavoro di officina e di bordo; tariffe; antinfortunistica; impianti a terra.
Le Sedi periferiche, ubicate a Civitavecchia e Messina, sono ordinate in **Uffici Esercizio Navigazione** per la trattazione delle seguenti materie basilari:
— Esercizio delle navi;
— Officine Navi traghetto;
— Personale e amministrazione. □

Binari del Pordenonese

Cinque arterie ferroviarie attraversano il territorio della provincia di Pordenone, costituita solo 13 anni fa. Si tratta di linee che svolgono un ruolo prezioso nello sviluppo economico e sociale della zona

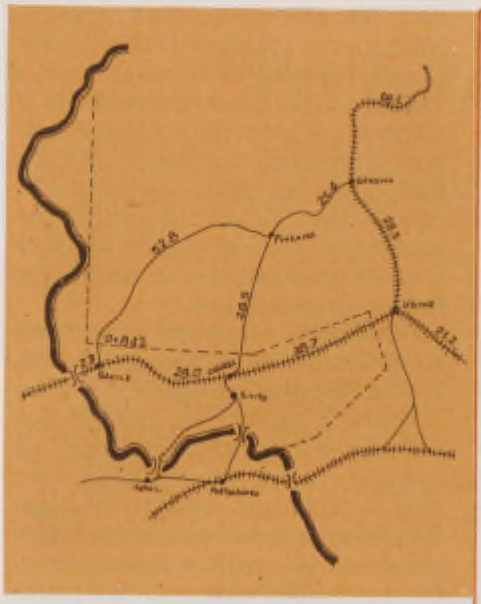
di Laura Facchinelli

L'esterno del Fabbricato Viaggiatori della stazione di Pordenone

Di recente costituzione (1968) la provincia di Pordenone si estende nella parte occidentale della regione Friuli Venezia Giulia, stretta fra Tagliamento e Livenza. Divisa fra la zona montuosa (le Prealpi Carniche) e la pianura, questa nuova provincia è dotata di una propria spiccata individualità sia rispetto al Veneto, sia al resto della regione friulana.
Eccezionale lo sviluppo economico nell'ultimo trentennio. Accanto alle tradizionali industrie tessili e della ceramica, ormai secolari, hanno iniziato l'attività a partire dagli anni Cinquanta, industrie di vario tipo, sempre più indirizzate verso un elevato carattere tecnologico. L'esempio più macroscopico è costituito dalla Zanussi, che si è andata progressivamente estendendo, trasformandosi recentemente nella struttura operativa e in quella finanziaria, fino alla costituzione dell'attuale Gruppo di società dalla produzione assai ampia e diversificata e operante anche a livello internazionale.
Centro economico assai dinamico, la città capoluogo è stata caratterizzata anche da un prorompente sviluppo demografico e da un conseguente ampliamento dell'area urbanizzata; infatti, con l'aumentare della popolazione, si è andata estendendo, soprattutto lungo l'asse pedemontano Conegliano-Udine.

Due Compartimenti per cinque linee

Cinque arterie ferroviarie attraversano il territorio pordenonese. Dalla linea principale Mestre-Udine si diramano verso nord — a partire dalle stazioni di Sacile e Casarsa, che delimitano il tratto appartenente a questa provincia — due linee secondarie che si congiungono a Pinzano. Da Casarsa si snoda verso sud il braccio di ferrovia Casarsa-Portogruaro e dalla stazione intermedia di S. Vito al Tagliamento parte la S. Vito-Motta di Livenza.
Sono in tutto 161 chilometri di ferrovia, dei quali soltanto 102 sono in esercizio, giacchè i collegamenti Casarsa-Pinzano e S. Vito-Motta vengono effettuati con autoservizi sostitutivi.
La competenza dell'Amministrazione ferroviaria su questo intreccio di arterie è suddivisa fra i due Compartimenti di Venezia e Trieste. In provincia di Pordenone, il Compartimento di Venezia — che s'incunea nella regione fino alle porte di



Udine — ha giurisdizione sulla tratta Sacile-Casarsa e sulle due linee a sud di questa, mentre le linee a nord del collegamento principale sono amministrate dalla sede compartimentale di Trieste. È negli auspici sia dell'Azienda FS che degli Enti locali che si giunga a far coincidere le giurisdizioni ferroviarie con i confini regionali, perché sia possibile una maggiore semplicità di rapporti fra le parti interessate.

Data la sua posizione decentrata rispetto al complesso della penisola italiana, è evidente che la provincia di Pordenone trova nei collegamenti ferroviari uno strumento prezioso per il suo sviluppo economico-sociale.

Quando, nel maggio 1855, venne inaugurata la linea da Treviso a Pordenone e, nell'ottobre dello stesso anno, la tratta da Pordenone a Casarsa, si compí un passo importante per i collegamenti ferroviari nell'area nord-occidentale della penisola italiana. In questa zona, allora, esisteva solo il ramo che univa Brescia a Venezia (costruita in fasi successive a partire dal 1842, l'intera Milano-Venezia sarebbe stata completata nel successivo 1857) e inoltre la Mestre-Treviso (aperta nel 1851) alla quale, appunto, le due nuove tratte andavano ad allacciarsi. Cinque anni piú tardi, nel 1860, il treno poteva giungere, attraverso Udine, fino al confine illirico dalla parte di Cormons. Il percorso verso nord fu molto più lungo e faticoso: solo nel '75 venne aperta la Udine-Gemona, e quattro anni piú tardi si giunse al punto che coincide con l'attuale confine austriaco.

La linea Mestre-Udine, a doppio binario ed elettrificata, è dotata di blocco elettrico automatico nel tratto iniziale e in

Caratteristiche delle linee

MESTRE-UDINE

Ricade nella provincia di Pordenone la tratta di 36 Km. comprendente le stazioni di Sacile, Fontanafredda, Pordenone, Cusano, Casarsa (giurisdiz. del Compartimento di Venezia)
— apertura all'esercizio: 1855
— tratta a doppio binario, elettrificata, dotata di blocco elettrico manuale
— velocità massima di tracciato: 150 Km/h
— velocità massima d'orario: 130-140 Km/h
— peso assiale ammesso: 20 tonn.
— nella tratta da Sacile a Casarsa si immettono cinque binari di raccordo con ditte private.

GEMONA-PINZANO-SACILE

Tratta di 53 Km. comprendente le stazioni di: Pinzano, Castelnuovo del Friuli, Travesio, Meduno, Fanna Cavasso, Maniago, Montereale Valcellina, Marsure, Aviano, Budoia, Polcenigo, Sacile (Compartimento di Trieste esclusa la stazione di Sacile)
— apertura all'esercizio: 1930
— linea a semplice binario non elettrificata, esercitata con sistema a D.U. (sede a Spilimbergo).
— velocità max di tracciato: 60/80 Km/h (passerrà a 100-110 Km/h grazie al rinnovo dell'armamento, già effettuato da Gemona a Carnino e da Maniago a Sacile)
— velocità max d'orario: 50-70 Km/h
— peso assiale ammesso: 20 tonn da Sacile a Maniago, 16 da Maniago a Pinzano
— in corrispondenza della stazione di Budonia esiste un binario di raccordo con stabilimento industriale

CASARSA-PORTOGRUARO

Tratta comprendente le stazioni di Casarsa, S. Vito al Tagliamento, Cordovado Sesto (Km. 13). Giurisdizione Compartimento di Venezia
— Inaugurazione: 1888
— Linea a semplice binario, non elettrificata, esercitata con sistema a D.U. (sede a S. Vito)
— Velocità max di tracciato: 125 Km/h
— Velocità max d'orario: 70-80 Km/h
— Peso assiale ammesso: 20 tonn, con limitazioni di velocità
— A S. Vito al Tagliamento e a Cordovado si immettono sulla linea due binari di raccordo.

PINZANO-CASARSA

— Lunghezza: Km. 32
— Stazioni: Pinzano, Valeriano, Spilimbergo, Provesano. S. Giorgio della Richinvelda. S. Martino al Tagliamento, Valvasone, Casarsa (Compart. di Trieste, esclusa la stazione di Casarsa).
— Apertura all'esercizio: tratta Casarsa-Spilimbergo nel 1893, tratta Spilimbergo-Pinzano nel 1912
— Tracciato a semplice binario, linea non elettrificata, esercitata con sistema a D.U. (sede a Spilimbergo)
— Linea sospesa al traffico viaggiatori dal 1967; il servizio viene effettuato con autoservizi sostitutivi
— Servizio merci: effettuate 3 tradotte settimanali da Casarsa a Spilimbergo.
— Peso assiale ammesso: 16 tonn
— Velocità delle tradotte: 30 Km/h

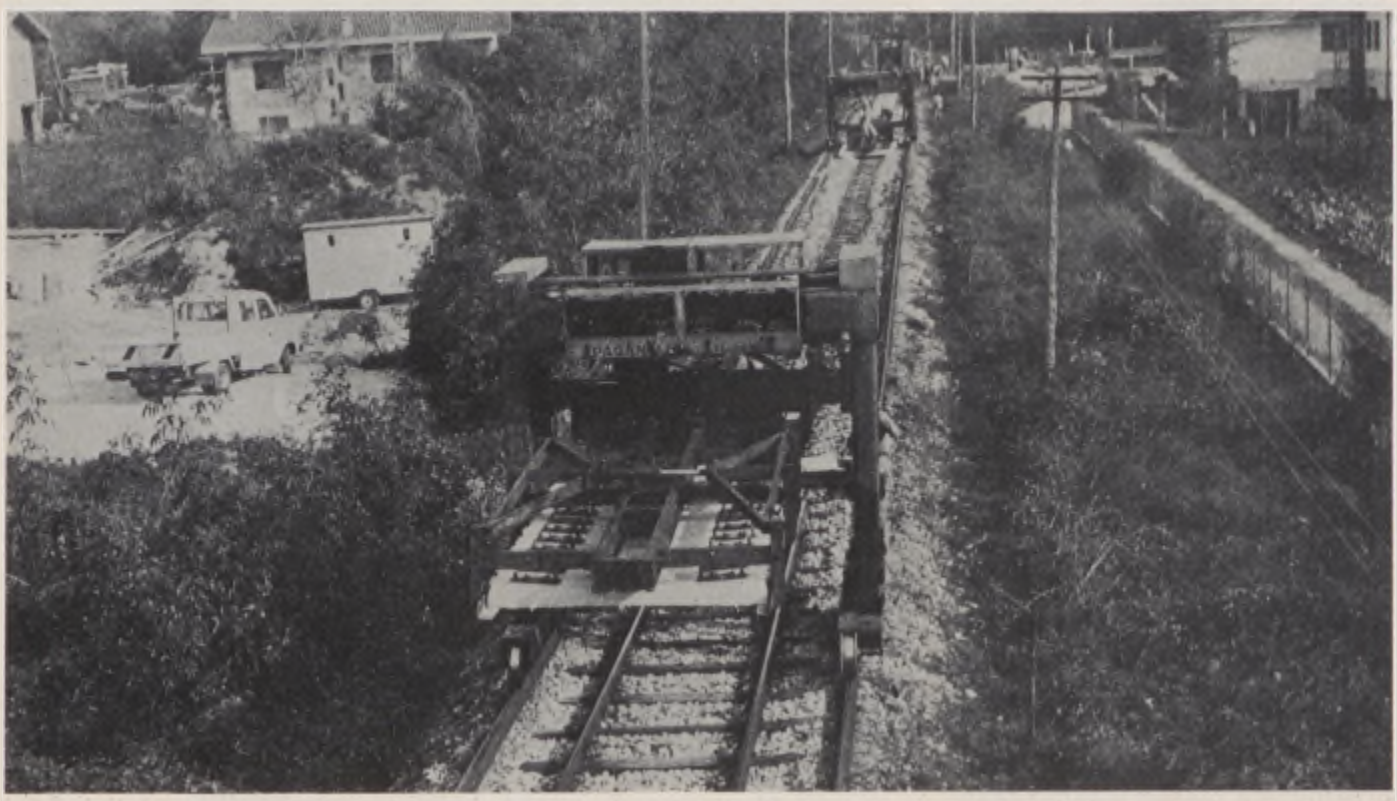
S. VITO AL TAGLIAMENTO-MOTTA DI LIVENZA

Ricade nella provincia di Pordenone il tratto di 27 Km. comprendente le stazioni di S. Vito, Sesto al Reghina, Chions Azzano Decimo, Pravisdomini (Compartimento di Venezia).
— Apertura all'esercizio: 1913
— Tracciato a semplice binario, linea non elettrificata, già esercitata con sistema di D.U.
— Velocità max di tracciato: da 30 a 60 Km/h nelle varie tratte
— Peso assiale ammesso: 16 tonn.
— Linea chiusa all'esercizio dal 1966. Servizio con autopullman

quello terminale (da Mestre a Mogliano e da Basiliano a Udine); nella parte restante è in funzione il blocco elettrico manuale FS. Da Udine fino a Tarvisio la linea è invece a semplice binario; sul tratto fra Bivio Vat e Tarcento sono attualmente in corso i lavori del raddoppio.
Quest'arteria, di primaria importanza per il Pordenonese in quanto mette in comunicazione l'area nord-occidentale del nostro Paese con l'Austria, consente una velocità di 130-140 Km/h, pur con rallentamenti su alcuni tratti, e il massimo del peso assiale.
Lungo questa linea, nell'ambito della provincia di Pordenone, sono stati recentemente avviati importanti interventi innovativi. Di vasta portata soprattutto il potenziamento della stazione del capoluogo, nella quale si sta costruendo il sottopasso e si è avviata la ristrutturazione delle altre strutture (marciapiedi, pensiline) connesse con il servizio viaggiatori. Il programma complessivo — per il quale il Piano Integrativo prevede un consistente finanziamento — comprende la realizzazione di un moderno apparato ACEI; nel frattempo si è provveduto al potenziamento del preesistente ACE, in attesa del completamento del Piano Regolatore della stazione.
Sono da tempo allo studio soluzioni atte a consentire l'istituzione di servizi integrati strada-rotaia sia per i viaggiatori che per le merci. Nel piazzale e nelle arterie stradali adiacenti al fabbricato viaggiatori saranno ricavate delle aree sufficienti per la sosta degli autopullman; per lasciare spazio ai servizi stradali lato città, le FS hanno recentemente ceduto al Comune l'area sulla quale insiste un binario dell'attuale scalo merci. In futuro, si prevede la cessione di un'ulteriore area, in cambio del passaggio alle ferrovie di un terreno dalla parte opposta rispetto al fascio dei binari. Questa zona della città, nella quale si trova il quartiere Cappuccini, grazie al sottopasso prolungato, verrà messa in comunicazione sia con il centro città sia con la stazione ferroviaria.

Da Sacile fino al cuore del Friuli

La realizzazione di un apparato ACEI è in programma, come per Pordenone, anche per Casarsa, mentre è già in funzione da alcuni mesi a Sacile. Nella stazione di Casarsa, inoltre, si provvederà anche alla costruzione del sottopasso e delle pensiline, sulla base di un Piano Regolatore ampiamente innovativo tuttora in via di definizione.
Da Sacile, come abbiamo visto, parte un'arteria diretta a nord, che si inoltra nel cuore del Friuli devastato dal terremoto fino a Gemona, dove si innesta nel collegamento principale Udine-Tarvisio. Questa ferrovia pedemontana risale al 1930 ed è la piú recente fra quelle che attraversano il territorio pordenonese. La linea si presenta a semplice binario, non elettrificata, con regime di esercizio a Dirigenza Unica. La velocità massima consentita per i convogli è di 50-70 Km/h. Quale la funzione presente, quali le prospettive di quest'arteria?
Da uno studio compiuto a cura del Bacino di Traffico di Pordenone, illustrato in occasione di un convegno recentemente tenuto a Sacile, i tre maggiori poli, nell'ambito della provincia rispetto alla mobilità delle persone risultano essere, oltre il capoluogo, Sacile e Maniago. Proprio per questo si è pensato all'istituzione di un collegamento diretto Pinzano-Sacile-Pordenone, che potrebbe rispondere alle esigenze di lavoratori, studenti, militari, svolgendo un traffico calcolato in 65.000 viagg./Km al giorno, un quinto circa della domanda totale del Bacino. Naturalmente, tale servizio presuppone una riqualificazione funzionale della ferrovia rispetto alle strutture e un ammodernamento dei mezzi utilizzati, per aumentare la velocità commerciale.
Sull'intera Sacile-Gemona sono in corso lavori per la sostituzione del binario (manca ancora la tratta Maniago-Cornino) con rettifica di alcune curve. Una volta ultimati, questi interventi con-



Sulla Sacile-Gemona si lavora alla sostituzione del binario con la rettifica di alcune curve. A destra, le stazioni di S. Vito al Tagliamento e Sacile

Per la Zanussi, 18.000 carri l'anno

Era il 1916 quando Antonio Zanussi avviò a Pordenone una piccola officina per la fabbricazione di cucine a legna. Oggi il Gruppo Zanussi è il primo produttore europeo nel settore degli elettrodomestici. Costituito da 23 società (19 in Italia, 4 all'estero, più 13 consociate commerciali dislocate in vari Paesi d'Europa e negli USA), il Gruppo conta 50 stabilimenti con oltre 32.000 addetti. La produzione (1.240 miliardi di fatturato complessivo nell'esercizio '80) comprende, oltre ai noti apparecchi per la casa (elettrodomestici, apparati per impianti termici, collettori solari, ecc.), le attrezzature per collettività (ad es. le grandi cucine per alberghi e mense), prodotti per usi professionali, componenti di tipo elettronico, metallurgico, elettromeccanico e plastico per uso industriale, ecc.

La produzione più nuova e sicuramente meno nota è quella di case. Proprio così: la società Zanussi-Farsura, con sede a Spilimbergo, costruisce degli elementi tridimensionali in calcestruzzo, che vengono successivamente montati in cantiere secondo le varie combinazioni possibili. Ogni modulo, con base di circa 12 mq e dotato dell'impiantistica elettrica, idraulica, di riscaldamento, può costituire un intero locale, oppure può essere accostato ad un altro modulo (in questo caso entrambi gli elementi sono "aperti", cioè a tre pareti) per formare stanze di grandi dimensioni.

Componente fondamentale del nuovo sistema edilizio è la cosiddetta "parete attrezzata", formata da elementi modulari accorpabili contenenti, sia da un lato che dall'altro, le strutture di base per servizi di bagno o cucina. Il vantaggio offerto da questa soluzione si traduce nella rapidità di montaggio e di manutenzione.

Oltre il 50% della produzione Zanussi (sia oggetti finiti che componenti) è destinato all'estero (il Gruppo esporta in tutta Europa e in particolare in Germania e in Inghilterra).

Come viene trasportata la merce?

Negli anni Cinquanta, quando l'Azienda prese ad ampliarsi, sempre più diversificando la propria produzione, le spedizioni venivano effettuate quasi esclusivamente su strada (allora il problema energetico non esisteva); nel 1960 la ferrovia trasportava appena il 10% della produzione.

La riscoperta del treno da parte della Zanussi può collocarsi intorno al 1970: in quell'anno si trasportò su rotaia il 35-40% della merce. In un decennio, la quota è raddoppiata: oggi, infatti, se prendiamo in esame la produzione classica, quella dell'elettrodomestico, troviamo una quota pari al 70% del fatturato trasportata per ferrovia, un 20% su strada, un 10% via mare (dai porti di Venezia, Trieste, Savona).

Per un traffico di così vaste dimensioni, che implica una movimentazione di circa 18.000 carri all'anno, non potevano non porsi dei grossi problemi organizzativi.

In una recente intervista, l'ing. Leonida, responsabile della Direzione Logistica della Zanussi, ha parlato dei soddisfacenti accordi intervenuti tra le FS e l'Azienda pordenonese, accordi che si sono concretizzati nell'istituzione di un certo numero di treni-blocco, programmati a scadenza prefissata sulle relazioni di maggior interesse.

Il rapporto con la ferrovia è evidentemente di vitale importanza per un'azienda come la Zanussi, innanzitutto a causa della non favorevole collocazione geografica degli stabilimenti, lontani dai mercati di consumo, inoltre per la forte percentuale di merce destinata all'esportazione e per il tipo stesso della merce, assai ingombrante. La concomitanza di questi elementi pone in primo piano il problema dell'economicità del trasporto, momento fondamentale per mantenere la competitività sul mercato.

L.F

sentiranno l'aumento del peso assiale e della velocità.

Per la stessa linea, il Piano Integrativo prevede l'installazione di CTC (con posto centrale probabilmente a Osoppo) e l'allungamento a modulo dei binari di incrocio delle stazioni (oggi la lunghezza è regolata sui 500 metri da scambio a scambio). Inoltre si sta provvedendo all'ammodernamento di numerosi passaggi a livello. Il potenziamento dell'arteria, che verrà in tal modo realizzato, oltre a consentire il miglioramento dei servizi pendolari, porterà vantaggi sensibili ai vasti insediamenti industriali localizzati nell'area tra Sacile e Maniago e, a nord, fra Maiano e Gemona.

Da Casarsa si dipartono due linee secondarie: la prima, in direzione nord, si congiunge a Pinzano con la Sacile-Gemona; la seconda, in direzione sud, si innesta a Portogruaro nell'arteria principale Venezia-Trieste.

Storicamente, venne aperta all'esercizio per prima (nel 1888) la tratta Casarsa-Portogruaro; cinque anni dopo veniva inaugurato il segmento Casarsa-Spilimbergo. Il tratto Pinzano-Spilimbergo venne realizzato molto più tardi, nel 1912; due anni dopo venne aperto all'esercizio il prolungamento di 21 Km da Pinzano verso Gemona.

A semplice binario, non elettrificate, esercitate entrambe con sistema a Dirigenza Unica, le due tratte Pinzano-Casarsa e Casarsa-Portogruaro hanno avuto, in questi ultimi anni, due sorti diverse. Sulla prima il traffico viaggiatori è sospeso fin dal 1967 (il collegamento viene assicurato con autoservizi sostitutivi), mentre per il trasporto delle merci vengono effettuate tre tradotte settimanali sul tratto da Spilimbergo a Casarsa, con limitazione sia per il tonnellaggio (16 tonn/asse) che per la velocità (30 Km/h, con marcia a vista per la presenza di numerosi passaggi a livello aperti e incustoditi). La Casarsa-Portogruaro è invece aperta all'esercizio; la velocità dei convogli è regolata sulla misura massima di 70-80 Km/h.

Per programmare un potenziamento dell'intera relazione Pinzano-Portogruaro occorre tener conto, in primo luogo, dei flussi pendolari provenienti da Spilimbergo e diretti a Pordenone o a

Il Dirigente Unico della Stazione di S. Vito al Tagliamento

PORDENONESE

Codroipo-Udine e, inoltre, dell'esigenza di assicurare le coincidenze, a Portogruaro, per le località lungo la linea Venezia-Trieste. Poichè, come abbiamo detto, il servizio si svolge in parte con treno in parte con pullman, le Direzioni Compartimentali di Venezia e Trieste sono impegnate nell'obiettivo di coordinare gli orari dei due servizi.

Un futuro per la Pinzano-Casarsa

Un'ultima linea insiste nel territorio pordenonese: la S. Vito al Tagliamento-Motta di Livenza. Aperta all'esercizio nel 1913, questa linea da 15 anni è chiusa al traffico, e il servizio ferroviario viene sostituito con autocorriere. Ove fosse in attività, essa consentirebbe un esercizio molto scadente e assolutamente inadeguato rispetto alle esigenze, giacchè la velocità ammessa dal tracciato e dall'allargamento non supererebbe i 60 Km/h, con tratte di 30 Km/h.

Sui problemi di queste linee secondarie del Pordenonese abbiamo sentito nel corso di una nostra intervista il parere degli operatori delle varie stazioni, pareri che sono stati pressochè concordemente favorevoli alle soluzioni prospettate dal Bacino di Traffico pordenonese.

Il Bacino propone l'istituzione in tempi brevi di quel servizio ferroviario diretto Pinzano-Maniago-Sacile-Pordenone del quale abbiamo fatto cenno e inoltre di una corsa diretta a sud dell'arteria principale, lungo l'itinerario Portogruaro-S. Vito-Casarsa-Pordenone (quest'ultimo collegamento è stato garantito per gli studenti durante l'anno scolastico 1980-81).

In prospettiva futura, propone il ripristino della tratta Pinzano-Casarsa: l'intervento sarebbe indubbiamente oneroso, in quanto richiederebbe il rinnovo dell'armamento, la sistemazione dei numerosi passaggi a livello oggi aperti e incustoditi, l'installazione di moderni apparati per regolare la circolazione; esso consentirebbe, tuttavia, un utile collegamento senza soluzione di continuità fra Gemona e Portogruaro e, inoltre, un servizio circolare di tipo metropolitano Pinzano-Sacile-Casarsa-Pinzano. L'utilità di quest'ultimo appare convalidata dal discreto numero di viaggiatori che percorrono sia la Sacile-Pinzano (62.500 biglietti e 2.850 abbonamenti venduti dalle stazioni lungo la linea nel 1980) sia la Casarsa-Pinzano (55.000 biglietti, 1.230 abbonamenti).

Una volta riaperta all'esercizio la Casarsa-Pinzano, si disporrebbe dell'itinerario Casarsa-Pinzano-Gemona-Tarvisio, alternativo a quello via Udine, e ciò sarebbe di grande utilità per alleggerire il nodo di Udine e il tratto iniziale della Pontebbana durante i lavori del raddoppio.

Sulla tratta da ripristinare gravitano, inoltre, diversi insediamenti industriali, localizzati soprattutto a Spilimbergo: da quella stazione partono, infatti, tradotte con carichi di legname, concimi chimici, ecc.; inoltre lo stabilimento Zanussi-Farsura, produttore di elementi modulari per l'edilizia, spedisce, ogni settimana, un treno completo a composizione bloccata da Spilimbergo per Milano. È evidente che un completo recupero di funzionalità della ferrovia non potrebbe che portare benefici all'intera economia locale.

Nella provincia di Pordenone abbiamo, dunque, cinque linee ferroviarie assai diverse sul piano della funzionalità e del potenziale sviluppo. Si pensi alle velocità massime consentite sulle varie tratte: si passa dai 130-140 Km/h sulla linea principale ai 70-80 della Casarsa-Portogruaro, ai 50-70 della Sacile-Pinzano, fino ai 30 delle tradotte sulla Pinzano-Casarsa.

Obiettivo primo: integrare i trasporti

Vari e complessi problemi quindi si pongono alla nostra Azienda. L'afflusso, non sempre disciplinato, dei militari (nel Friuli, com'è noto, hanno sede numerosissime caserme) pone serie difficoltà per il rilascio dei biglietti nelle stazioni e inoltre determina spesso condizioni di superaffollamento dei convogli.

Difficile e spesso impossibile regolare gli orari dei treni in modo da garantire tutte le coincidenze e soddisfare le esigenze di tutti i viaggiatori pendolari. L'Azienda FS opera tenendo sempre presenti gli interessi delle correnti di traffico di maggior portata, prendendo opportuni accordi con le aziende che gestiscono il trasporto su strada per il coordinamento degli orari ferroviari con quelli dei servizi automobilistici.

L'obiettivo a lungo termine che anima l'Azienda ferroviaria è quello di promuovere l'istituzione, nel Pordenonese, di un sistema di trasporto integrato costituito da una struttura portante — la ferrovia — e da una rete di collegamenti stradali. A tal fine, essa ha individuato alcune stazioni che coincidono con i punti di concentrazione delle principali correnti di traffico e si propone di concordare con le società automobilistiche l'assetto ottimale da dare ai servizi stradali affinchè il maggior numero possibile di centri abitati della provincia vengano posti in comunicazione con la ferrovia e tramite questa con le provincie limitrofe e col resto del Paese. □

UN PERSONAGGIO

Michele Labianca AM. TM. a Torino e bioingegnere

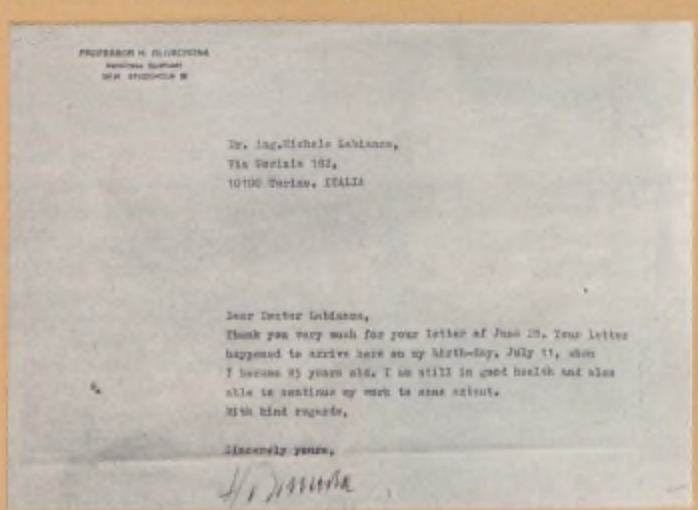
Libero ricercatore da circa vent'anni ha sperimentato, per la prima volta nel mondo, un nuovo sistema di terapia chirurgica per l'idrocefalia sui feti in utero

In quest'anno dedicato all'handicappato, ci sembra doveroso oltreché interessante presentare la figura e l'opera del collega Ing. Michele Labianca, AM. TM. in servizio al D.L. di Torino Smistamento e da circa vent'anni libero ricercatore in Bioingegneria, che ha da poco sperimentato per la prima volta al mondo un nuovo sistema di terapia chirurgica per l'idrocefalia sui feti in utero.
Ecco, in sintesi, la sua scheda biografica.
Nato cinquantaquattro anni fa a Napoli da padre pure Macchinista, nel 1959 viene assunto nelle FS come Manovale nella stessa città, presso la cui Università nel 1963 si laurea in Ingegneria navale; nel 1961, intanto, si era trasferito come AM al D.L. di Torino Smistamento, dove da allora, inserito nel turno in terza, continua a condurre sul piazzale bicorrente le elettromotrici di manovra.
Felicemente sposato dal 1957, ha tre figli a breve distanza l'uno dall'altro. Il collega Labianca, dunque, poteva ad un certo punto sentirsi ormai sistemato ed avviato verso un avvenire foriero di lusinghiere promesse: una bella famiglia, un lavoro sicuro, una laurea da sfruttare, tanto che già pensava di fare un concorso da ispettore per il Servizio Navigazione FS.
Senonchè la seconda dei figli, Wanda, oggi ventunenne e tuttora affettuosamente chiamata Wanduccia, una bambina allora normalissima e persino precoce, che a due anni già recitava le poesie imparate all'asilo dalla sorella maggiore, improvvisamente viene colpita, a quell'età, da una gravissima forma di encefalite di tipo virale, dalla quale si salva soltanto per rimanere una cerebropatica irreversibile, cioè una cara innocente bambina vita natural durante.
È una vera e propria tragedia, e ben lo sa chi ha avuto modo di constatare come la presenza di un handicappato già nell'ambito famigliare acquisti presto le proporzioni di un dramma senza sbocchi e scateni una inconsapevole operazione tutta tesa a nascondere, allontanare e segregare il "diverso".
Per Michele Labianca, invece, la disgrazia stimola una indomabile volontà di dedicarsi a studi medico-specialistici, atti alla individuazione e quindi alla rimozione delle cause dell'insorgere di handicap.
Vorrebbe iscriversi alla Facoltà di medicina, ma l'esiguità dello stipendio ed il carico della famiglia non glielo consentono per cui si limita a frequentare per tre anni dei seminari di bioingegneria al Politecnico di Torino.
Da allora i suoi congedi e lo stipendio diventano via via più insufficienti, per cui deve frequentemente ricorrere alle aspettative, agli indebitamenti, alle cessioni ed ai prestiti.
Terminati brillantemente i seminari, Labianca può recarsi in America, dove consegue il Dottorato di ricerche in Bioingegneria alla New York University, discutendo una tesi sulla diagnosi e sulle possibili terapie di anomalie del sistema nervoso centrale del feto in utero.
Approfondisce ancora e sviluppa ulteriormente gli studi sulla ecografia tridimensionale, tanto da meritare il grado di "associato" dell'Istituto di Tecnologie Biomediche di San Diego in California e del Dipartimento di Neurofisiologia Sperimentale del Veteran Hospital di New York.
Passa successivamente alla fase sperimentale, cosicchè, in collaborazione con il Direttore dell'Istituto di Neurochirurgia di Messina, compie le prime esperienze su cavie di ovini. Praticamente ottiene di realizzare idrocefali sperimentali, iniettando nei feti alla dodicesima settimana, col trattamento intrauterino e con tecnica endoscopica, una soluzione di caolino.
Intraprende poi altri studi anche nel campo della metallografia, finchè, esperienze dopo esperienze, riesce a trattare la cointesa anomalia con un suo nuovo tipo di catetere del sistema "Mini-uni-Shunt", già brevettato in Italia nel 1979 e negli Stati Uniti nel 1980, la cui principale caratteristica è quella di avere nella parte terminale il Ti. 51 ultrapurificato) anzichè il silicone.
Completamente a sue spese acquista in America questo materiale e fa costruire da una ditta specializzata di Torino sei prototipi per l'impianto della nuova valvola per la terapia del-

Michele Labianca fotografato presso la New York University

l'idrocefalia negli animali mediante punture transuterine nel ventricolo cerebrale.
Gli stessi prototipi potrebbero ora essere definitivamente approntati per l'uso in umano, ma verrebbero oggi a costare ben nove milioni, che il Labianca purtroppo non possiede e che spera di ottenere dalla Regione Piemonte, visto che, oltre ai molti specialisti stranieri, dei suoi studi e dei suoi esperimenti si stanno ormai interessando anche alcuni primari torinesi.
Mentre scriviamo, il nostro collega scienziato è in procinto di partire, sempre a sue spese, per il Lussemburgo, per Parigi ed infine per Londra, dove presso il Morriston Hospital pediatrico continuerà particolari ricerche, di cui è stato incaricato, proprio sulla idrocefalia endouterina e sulle cause che la determinano, in particolare sulle possibili conseguenze derivanti dall'uso indiscriminato per lungo periodo di contraccettivi estrogeni.
Sinceramente gli auguriamo buon viaggio, nel senso, cioè che auspichiamo per lui un pieno successo dei suoi studi e soprattutto quell'interessamento ai medesimi da parte delle istituzioni, che, a tutti i livelli, finora in Italia hanno generalmente prestato poca attenzione e scarso aiuto ai problemi della ricerca scientifica.

Renzo Marello



Dr. ing. Michele Labianca,
Via Varzia 182,
10100 Torino, ITALIA

Dear Doctor Labianca,
Thank you very much for your letter of June 28. Your letter happened to arrive here on my birth-day, July 11, when I became 85 years old. I am still in good health and also able to continue my work to some extent.
With kind regards,

Sincerely yours,

Una lettera di Olivecrona a Michele Labianca

MANSIONI

Il cambio valuta FS

Con l'estate sono arrivati, anche se in misura minore degli anni precedenti, i tanto attesi dalla nostra bilancia dei pagamenti, turisti stranieri, che con le loro monete forti possono permettersi, con il cambio, ancora viaggi a prezzi vantaggiosi. Prendiamo, come esempio, la situazione di una città di medio interesse turistico quale è Ancona; per un gran numero di turisti il primo impatto viene dal porto ove sbarcano viaggiatori del nord Europa — per lo più tedeschi — di ritorno dalla Jugoslavia e dalla ancor mitica Grecia, i quali si servono poi della ferrovia per risalire la penisola in un viaggio che li porterà, attraverso le spiagge della Romagna, verso Venezia o Firenze, per ricondurli infine ai loro Paesi di origine.
Il primo impatto avviene con l'Ufficio Informazioni a cui rivolgono le richieste più disparate: dal primo treno utile per andare a Roma, al ristorante con il prezzo meno alto, all'albergo più comodo.
Ma fra tante richieste una interessa direttamente la nostra bilancia dei pagamenti: il cambio attuale della valuta estera. Nella nostra Azienda è stata avvertita da tempo l'esigenza di assicurare ai viaggiatori questo servizio.
Col 1°-6 1949, infatti, gli Uffici Informazioni della stazioni FS, nonchè gli stessi treni provenienti dall'estero furono abilitati a tale servizio. Soprattutto, esso venne adottato per soddisfare, in previsione dell'Anno Santo (1950), le richieste del gran numero di turisti stranieri che per tale ricorrenza sarebbero giunti in Italia.

Nel solo Compartimento anconetano furono abilitate all'epoca le stazioni di Assisi, Loreto e Perugia nonchè, per i mesi estivi, Riccione e Cattolica.
Il limite massimo che poteva essere negoziato venne fissato in L.15.000 subito però elevato (7-9-49) a L. 20.000. Tale tetto venne mantenuto fino al 9-12-54 per essere elevato, da tale data, a L. 40.000. Nel luglio 1965 si ebbe un ulteriore aumento: il limite massimo diveniva Lire 65.000. Ma ormai l'inflazione cominciava a galoppare — così come i seppur minimi aumenti tarriffari — tanto che dall'ottobre 1975 il limite massimo di cambio per ogni negoziazione venne fissato a L. 100.000 e dal 1°-6-1981 il nuovo è di Lire 150.000.
Le valute ammesse al cambio sono attualmente: Dollaro U.S.A., Dollaro Canadese, Franco Svizzero, Sterlina, Franco Francese, Franco Belga, Corona Norvegese, Corona Svedese, Corona Danese, Fiorino Olandese, Peseta, Escudo, Marco Germanico Occidentale, Scellino Austriaco.
Le stazioni di Ancona e Verona sono abilitate, dall'agosto del 1966, in relazione alle correnti di traffico turistico che vi confluiscono, a negoziare anche le Dracme.
Anche i Travellers Cheques, purchè nei limiti monetari suindicati, e purchè emessi da alcuni Istituti Bancari particolarmente qualificati, possono formare oggetto del servizio cambio valute.
Le valute estere ritirate dai viaggiatori non vengono commercializzate, bensì consegnate alle Banche incaricate di ritirare gli introiti F.S., le quali, detratte le percentuali spettanti a titolo di commissione, amministrazione e varie, accreditano sul conto F.S. il cambio ufficiale di quel giorno. Tenuto conto che il cambio subisce delle variazioni giornaliere, va da sé che la nostra Amministrazione, per evitare perdite, è costretta ad adottare un cambio leggermente inferiore a quello ufficiale.
In pratica comunque, lo scarto fra il cambio ufficiale ed il cambio F.S. che si aggira all'incirca sul 3% appare più che giustificato.
Si tenga anche conto che dal 1952 in poi venne prevista la corresponsione di un premio per gli Agenti che effettuano operazioni cambio-valuta, intesa a favorire lo sviluppo del servizio stesso nonchè per concorrere a rimborsare l'Agente delle pur possibili perdite per errori nel cambio o per accettazione di banconote false o fuori corso.
In definitiva per ottenere dalle stazioni abilitate, generalmente le più importanti, il cambio della valuta estera, il viaggiatore deve recarsi presso lo sportello "Cambio valuta" o sportello "Informazioni" con un documento valido e, in base al cambio giornaliero, otterrà Lire Italiane che dovranno essere utilizzate per l'acquisto di relazioni di viaggio e/o prenotazioni posti, nonché per pagare tutte quelle prestazioni (deposito dei colli nelle stazioni, auto a seguito, treno più auto ecc.) che la nostra Azienda mette a disposizione del viaggiatore come corollari del trasporto puro e semplice.

Vincenzo Angelini

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Indennità integrativa speciale per l'ultimo quadrimestre del 1981

Con riferimento a quanto ho scritto nel numero precedente in tema di quadrimestralizzazione della scala mobile, informo che il decreto del Ministro del tesoro in data 28 luglio 1981 (apparso sulla G.U. n. 215 del 6 agosto scorso) ha fissato la nuova misura dell'indennità integrativa speciale (cosiddetta scala mobile) spettante al personale in quiescenza per il quadrimestre 1° settembre — 31 dicembre 1981, in applicazione dell'art. 2 della L. 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni (da ultimo, quelle apportate proprio dall'art. 23 della L. 30 marzo 1981, n. 119).

La detta misura è stata determinata, ai sensi dell'art. 23 citato, confrontando il valore medio dell'indice relativo al bimestre febbraio-marzo 1981 con il valore medio dell'indice relativo al bimestre dicembre 1980 -gennaio 1981. Considerato che la media degli indici mensili di febbraio e marzo 1981 — valevoli ai fini dell'applicazione della scala mobile nel settore dell'industria —, calcolati con base trimestre agosto-ottobre 1974 uguale a 100, risulta pari a 267, con un aumento di 10 punti rispetto al bimestre dicembre 1980 - gennaio 1981, il cui indice era risultato pari a 257 e tenuto conto che il valore unitario di ciascun punto è fissato per il personale in quiescenza in lire 1910, la maggiorazione ammonta a lire 19100 (= 1910 × 10).

Pertanto, la predetta indennità in favore dei titolari di pensioni dirette e di riversibilità, nonchè di assegni vitalizi già a carico del Fondo di previdenza degli Assuntori è dovuta nella misura mensile di lorde lire 349.234 (= 330.134 + 19.100); ricordo che per effetto della ritenuta per l'assistenza malattia, l'importo dell'indennità stessa figurerà sull'assegno di pensione in lire 345.742 (= 349.234 - 3492).

Il ripetuto decreto stabilisce, poi, l'ammontare della medesima indennità da corrispondersi al personale in quiescenza in aggiunta alla 13ª mensilità del corrente anno: esso risulta di lire 310.514 (= 349.234 - 38.720) ed al netto della ritenuta per malattia di lire 307.409 (= 310.514 - 3105).

Lo stesso Ministro del tesoro con circolare telegrafica del 5 agosto 1981 ha impartito le opportune tempestive istruzioni a tutte le Direzioni provinciali del tesoro ed ai Centri meccanografici del tesoro di Bologna e Latina allo scopo di garantire la puntuale corresponsione della indennità in questione nella misura dovuta a partire dalla rata cadente nel mese di settembre.

Pensioni liquidate in regime della legge 885 del 1980

Nel numero di marzo ho indicato le modifiche stipendiali apportate al trattamento economico di attività dalla L. 22 dicembre 1980, n. 885 (c.d. contratto ponte), ed i conseguenti riflessi sul trattamento di quiescenza.

Per rispondere a numerose lettere pervenute in materia (ricordo, fra le altre, quelle del sig. *Danilo Meneghetti* da Bassano del Grappa e del sig. *Pietro Antonuccio* da Messina), ritengo utile riprendere l'argomento.

È indubbio come la particolare disposizione, che ha sancito per il personale ferroviario (esclusi i dirigenti) una maggiorazione degli stipendi di lire 93.132 mensili a decorrere dal 1° luglio 1979, con contemporanea riduzione di lire 90.152 mensili sulla indennità integrativa speciale spettante, abbia comportato da parte del Ministero del tesoro la soluzione di una serie di problemi di natura amministrativo-contabile in ordine al pagamento delle rate di pensione in favore dei titolari di pensione diretta con decorrenza dal 2 luglio 1979 in poi, nonchè dei titolari di pensioni di riversibilità, aventi causa di dipendenti ferroviari deceduti in attività di servizio dopo il 30-6-79, e ciò a motivo delle diversità operative introdotte dalla citata legge n. 885 nel settore delle pensioni ferroviarie rispetto alle altre pensioni civili e militari dello Stato amministrate dalle stesse Direzioni provinciali del tesoro.

Tuttavia, è doveroso dare atto che alla soluzione di tali problemi ha fornito una collaborazione determinante l'Ufficio Pensioni della Direzione Generale.

Invero, in corrispondenza dell'incremento subito dalla base pensionabile a seguito del trasferimento sotto forma di maggiorazione di stipendio di una quota dell'indennità speciale, l'art. 2 della legge stabilisce che, per le pensioni dirette liquidate a favore del personale di cui si tratta, l'indennità medesima venga ridotta dell'importo di lorde lire 72.122 mensili. Per le pensioni di riversibilità, invece, la predetta riduzione viene operata proporzionalmente alla aliquota di pensione spettante ai congiunti del ferroviere deceduto (50%, 65%, 40%, ecc.) e, nel caso in cui la pensione stessa sia ripartita fra più compartecipi, anche in misura proporzionale alla quota dovuta a ciascun avente diritto. Qualora in base alle vigenti norme in materia di indennità integrativa speciale, questa non spetti in tutto o in parte, il recupero deve essere effettuato, fino alla concorrenza, direttamente sulla pensione.

Lo stesso art. 2 stabilisce ancora che, ove la maggiorazione di lorde lire 93.132 mensili sullo stipendio comporti un incremento della pensione diretta che, isolatamente e virtualmente considerato, risulti inferiore all'importo annuo lordo di lire 865.460, l'incremento stesso deve essere integrato della somma necessaria a raggiungere tale importo di lire 865.460 annue lorde. Naturalmente la disposizione di cui innanzi vale anche per le pensioni teoriche del dante causa, sulla base delle quali vanno calcolate le percentuali di riversibilità fissate dall'art. 230 del T.U. vigente.

La detta norma è stata posta per salvaguardare l'ammontare delle pensioni per coloro che hanno maturato un limitato numero di anni di servizio e delle pensioni di riversibilità.

Infatti, è noto che, mentre la indennità integrativa speciale per il personale in quiescenza è sempre pari all'80 per cento di quella percepita dal personale in attività di servizio, la percentuale di stipendio che viene calcolata per la determinazione del

Premi vacanza "Voci" — "BNC"

I seguenti abbonati di "Voci", soci della Banca Nazionale delle Comunicazioni, hanno vinto il "Premio vacanza 1981" che dà diritto a un soggiorno gratuito a Rimini Rivazzurra, per loro e per altri tre famigliari a carico, della durata di una settimana:

1 **Adrio Bramucci (366392)**
2 **Reginaldo Caravaglios (478299)**
3 **Enrico Corino (357455)**
4 **Enrico D'Arpino (391532)**
5 **Luigi Derme (482801)**
6 **Sergio Diretti (451886)**
7 **Rocco Fazzari (828877)**
8 **Vittorio Foresti (462529)**
9 **Antonio Giuliano (311496)**
10 **Giancarlo Pinti (454359)**
11 **Sergio Poggio (443036)**
12 **Eugenio Ponte (799054)**
13 **Vincenzo Rocchi (486284)**
14 **Gerardo Squara (454586)**
15 **Silvano Tessari (516905)**

Gli interessati sono stati già informati dalla Redazione. Buone vacanze!

rateo di pensione varia con il variare degli anni di servizio. Da un lato, quindi, è stato evitato che risultassero danneggiati coloro che, per gli anni di sevizio prestato, hanno maturato una percentuale inferiore all'80 per cento della base stipendiale, garantendo lo stesso importo annuo lordo (l'80% di 90.152 lire di indennità integrativa è eguale a lire 72.122 × 12 mesi = lire 865.460) e, dall'altro, è stato realizzato che coloro che hanno titolo ad una percentuale superiore (dall'81% al 94,4%) vedano rivalutata la loro pensione della differenza (dall'1% al 14,4%) di lire 90.152.

Sempre nel marzo scorso ho già avuto occasione di dire che le pensioni decorrenti dal 2 agosto c.a. sono state direttamente liquidate sulla base degli stipendi introdotti dalla legge n. 885; dal prossimo settembre è previsto l'inizio delle riforme delle pensioni relative ai dipendenti in servizio al 1°-7-1979, che siano stati posti in quiescenza dopo tale data.

Ormai, alla corresponsione delle pensioni liquidate e da liquidarsi in base alle norme contenute nella legge n. 885 più volte citata non dovrebbero sussistere difficoltà operative dopo che sono state impartite alle Direzioni provinciali del tesoro le istruzioni generali di carattere amministrativo dalla Direzione Generale delle F.S. (circ. del 23-6-1981) e quelle più propriamente d'ordine meccanografico dalla Direzione Generale del tesoro (circ. del 18-6-1981).

Risposte individuali

Rassicuro gli amici *Giuseppe Leonardi* da Catania, *Enrico Bortolotti* da Trento e *Aldo Rossini* da Mantova che le rispettive riliquidazioni delle loro pensioni, in forza dell'art. 160 della legge n. 312 del 1980 (tutti e tre risultano esonerati a decorrere dal 1°-1-1978 in applicazione delle norme in favore degli ex combattenti), si trovano in avanzata fase di elaborazione meccanografica: quanto prima riceveranno dall'Ufficio Personale Compartimentale di appartenenza, tramite l'impianto ferroviario del luogo di residenza, la copia del provvedimento con funzione di notifica e, successivamente, dal Servizio Ragioneria la comunicazione relativa all'invio del ruolo di variazione alle competenti Direzioni provinciali del tesoro.

La riliquidazione della pensione del sig. *Rosario D'Agostino* da Messina, per l'applicazione in suo favore della posizione economica spettategli ai sensi della L. n. 42 del 1979 per essere stato collocato a riposo in data 1-1-79, è stata definita con provvedimento n. 11655 del 27-8-80: la pensione base da annue lorde lire 2.863.000 è stata elevata ad annue lire 4.091.000; ove tuttora non avesse ricevuto l'importo della nuova rata mensile, unitamente agli arretrati maturati dal 1°-1-1979, ogni sollecitazione dovrà essere rivolta alla locale D.P. del tesoro, cui il ruolo di variazione è stato trasmesso fin dal novembre dello scorso anno.

Per contro, mi corre l'obbligo di precisare al sig. *Ulderico Morando* da Genova-Pegli che la sua istanza dell'ottobre 1980 — diretta al locale Ufficio Personale Compartimentale ed intesa ad ottenere, ai fini del maturato economico, la valutazione del servizio pre-ruolo prestato alle dipendenze del Commissariato militare marittimo di Napoli — non può avere alcun seguito; ciò per il fatto che, risultando esonerato dal servizio in data 1°-7-1975, il sunnominato resta al di fuori dell'ambito di operatività dell'art. 160 della legge n. 312 del 1980 che ha disposto la riliquidazione della pensione a

decorrere dal 1° ottobre 1978, da effettuarsi mediante l'inquadramento tabellare secondo le norme introdotte dalla legge n. 42 del 1979, soltanto per gli esonerati del periodo 2-7-1977 - 1°-10-1978.

Preciso al sig. *Vincenzo Rubichi* da Pavullo che nell'ipotesi di matrimonio contratto dal pensionato dopo il compimento del sessantacinquesimo anno, il coniuge superstite ha diritto alla pensione di riversibilità a condizione che il matrimonio sia durato almeno due anni e che la differenza di età fra coniugi non superi i venticinque anni. Aggiungo, anche perché ciò potrebbe riguardare direttamente l'interpellante, che, ove il pensionato o la pensionata come potrebbe essere il caso dell'attuale di lui moglie, abbia contratto il matrimonio prima che compisse il sessantacinquesimo anno, il diritto alla pensione di riversibilità da parte del coniuge supersite non è subordinato ad alcuna condizione limitatrice, dato che il matrimonio contratto dal pensionato o dalla pensionata prima del 65° anno è equiparato al matrimonio avvenuto durante l'attività di servizio. Per quanto concerne la figlia maggiorenne inabile, la predetta vanta un possibile diritto alla pensione di riversibilità soltanto nei suoi riguardi, ma non anche nei confronti della matrigna; tale diritto, peraltro, è subordinato al possesso di tre condizioni: a) inabilità a proficuo lavoro, b) convivenza a carico del dante causa, nel senso che questi le forniva, per lo meno, un necessario e preponderante aiuto economico, c) nullatenenza, in quanto, secondo la legislazione attuale, non risulti possessore di redditi assoggettabili all'IRPEF per un ammontare superiore a lire 960 mila annue.

Porto a conoscenza del sig. *Romano Schiaffino* da Parma che il suo trattamento di quiescenza si trova in avanzata fase di elaborazione meccanografica per la valutazione del servizio non di ruolo: il servizio utile ai fini della liquidazione della pensione è così passato da anni 32 ad anni 37 e l'importo annuo lordo della pensione base da lire 3.647.500 a lire 4.168.500; ovviamente tale trattamento dovrà essere nuovamente modificato per l'applicazione della legge n. 885, di cui si è riferito nella parte generale.

Nella stessa fase e per gli stessi motivi si trova la regolarizzazione della posizione pensionistica del sig. *Luigi Mecca* da Torino: il servizio utile è stato elevato da 31 a 37 anni e l'ammontare annuo lordo della pensione base da lire 3.878.000 a lire 4.562.500; poichè il collocamento a riposo è avvenuto il 1°-9-80, il trattamento dovrà essere ulteriormente modificato per effetto della posizione stipendiale acquistata in base alla l. n. 885 del 1980.

Ho il piacere d'informare il cav. *Ferdinando Briata* da Genova che la pensione è stata modificata per tener conto del beneficio economico attribuitogli ai sensi dell'art. 18 l. n. 42 del 1979: la pensione base annua da lorde lire 4.035.000 è stata elevata a lire 4.109.000; il ruolo di variazione è stato trasmesso alla locale D.P. del tesoro in allegato al mod. R. 51 n. 651 del 14-7-81. □

Borse di Studio OPAFS

L'OPAFS ha approvato le graduatorie per il conferimento di borse di studio per l'anno 1980-81 in favore di figli di ferrovieri iscritti a:

— 1° anno delle Scuole Medie Superiori;
— medie superiori;
— 1°anno di corso Universitario;
— anni di corsi Universitari successivi al primo;
— figli ed orfani di ferrovieri iscritti al conservatorio;
— orfani di ferrovieri iscritti a facoltà universitarie;
— figli ed orfani di ferrovieri iscritti a corsi di indirizzo professionale.

Le suddette graduatorie ed elenchi si trovano presso tutti gli Uffici Personali Compartimentali, Segreterie dei Servizi e Istituto Sperimentale.

Qua e là per i DLF

"La bottega fantastica", questo il balletto presentato come saggio finale dalle allieve della scuola di danza classica organizzata dal DLF di Foligno.
L'iniziativa, coronata da pieno successo, si è avvalsa della preziosa collaborazione dell'insegnante Enrica Bizzarri, che vi ha dedicato tutto il suo entusiasmo e la sua notevole preparazione, del pittore Ferdinando Fileni che ha curato la scenografia e del regista Luciano Falcinelli.
Piena soddisfazione di tutti e, come ha rilevato il Presidente del DLF di Foligno Gino Fusaro nel saluto agli spettatori, la partecipazione delle allieve al corso è avvenuta in un clima di collaborazione e simpatia, creando un rapporto di collegianza ed amicizia fra le quasi cinquanta partecipanti. Rapporto destinato a durare nel tempo.

Organizzato dal DLF de L'Aquila, si è svolto presso il Lago del Turano, il 3° Trofeo di pesca intitolato a Marcello Pitotti, nostro agente, appassionato pescatore morto per cause di servizio. La manifestazione ha riscosso un notevole successo. Il trofeo è stato vinto dal Sig. Arturo Carosi del DLF de L'Aquila. Alla premiazione hanno partecipato la vedova di Pitotti, Sig.ra Stefania Ostili, il Presidente del DLF, Sig. Taddei, ed il Sig. Santoro, delegato allo sport, che ha dato un determinante contributo alla riuscita della manifestazione.
Fra i molti premi, donati da Enti e Personalità varie, anche la coppa messa a disposizione dal Direttore Compartimentale di Ancona, Ing. Loria.

Anche quest'anno, ad Aosta, si è svolto il tradizionale Trofeo compartimentale di pesca sportiva "Mimy Petruzzi", giunto ormai alla sua IV Edizione. Numerosi, come al solito, i concorrenti cimentatisi sulle rive del lago "Villa dei fiori" di Sarre. Le classifiche individuali hanno visto ai primi posti: Antonio Limardi di Novara per i Seniores, Nella Truffo di Chivasso per le "signore" ed il figlio, Alessandro, per i "pierini". I vari DLF partecipanti si sono piazzati nell'ordine: Aosta, Novara, Alessandria, Chivasso, Casale, Asti e Torino.
Un meritato plauso spetta al neo Presidente, Cav. Langasco, già rivelatosi ottimo organizzatore.

Un gruppo di soci del DLF di Novara si è recentemente cimentato ad Omegna in una accanita gara di "scala quaranta", organizzata dal C.S.Sovr. Giovanni Careghini, responsabile della Sezione ricreativa del sodalizio. Molto numerosi i partecipanti. Campione assoluto si è classificato il novarese Andrea Esposito, seguito dai consoci Salvatore Carpanzano, Vincenzo Manca, Luigi Nieddu e Sandro Zaccaria.

"La Resistenza attraverso i francobolli", è stato questo il tema della 5ª Mostra filatelica internazionale, tenutasi recentemente ad Udine. Vi hanno preso parte filatelici provenienti da varie regioni italiane e dall'estero, come dalla Jugoslavia, dalla Svizzera, dal Belgio.
La Mostra, promossa dal DLF di Udine, dal Centro Italiano Filatelico Resistenza (Cifr) con la collaborazione della Sezione udinese dell'A.N.P.I., ha avuto anche l'adesione di numerose personalità politiche della regione.

Presso la Sezione del DLF di Udine si è recentemente costituito il Gruppo "Nova Espero Friuli", sorto per volontà di alcuni appassionati esperantisti, con finalità di promozione e diffusione a tutti i livelli dell'Esperanto.

Il 12 luglio scorso, presso il bocciodromo del parco di Salice Terme, si è svolta la finale dei campionati regionali della Lombardia. Il migliore risultato è stato colto dalla terna di categoria B sezione raffa, composta da Gastaldi-Rossi-Fiori del DLF di Voghera, che si è imposta nella propria categoria battendo la rappresentativa di Cremona.

La squadra di pallavolo femminile del DLF di Voghera ha vinto il campionato di 1ª divisione e pertanto passa direttamente in Serie D. La squadra, allenata da Fabrizio Scapolon, e composta da tutte giovanissime, ha ampiamente meritato questa promozione.

Omaggio a Tersicore dalle graziose schiere di danzatrici del DLF di Genova, che si sono esibite sulla prestigiosa ribalta del Politeama "Margherita", nel cuore del capoluogo ligure. Lo spettacolo, egregiamente coordinato da Marina Negrotto Cambiaso e Nicoletta Baldacci, le due istruttrici dei cinque corsi

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito encomi, per eccezionale comportamento in servizio a:
Manovale Vincenzo Gruppuso, **Manovratori** Tullio Pia e Andrea Sarti, **Manovrat. C.** Riccardo Brunelleschi, **Ausiliari** Luciano Bacigaluppi, Santo Surace e Franco Michelini, **Oper. Qual.** Mario Niccolini, **Macchin.** Giuseppe Farina, **Condutt.** Marco Crescentini, Giuseppe Muliello, Francesco Arcangeli e Alberto Manuzzi, **Capotreno** Maurizio Corsetta, **C. Staz. Sup.** Leonardo Matassi

NOTIZIE BNC

La BNC ha concesso sussidi a Mario Carlini, Operaio Qualificato, e ad Antonio Demetrio, Capotreno, rimasti gravemente infortunati per cause di servizio.

Un momento del saggio di danza organizzato dal DLF di Foligno

di danza classica, si è svolto in due serate, alla presenza di numerosissimo pubblico, tra cui il Dott. Guglielmino, Assessore al turismo e allo spettacolo, e il Direttore Compartimentale, Ing. La Torre.

Dal 28 luglio al 4 agosto si sono tenuti, organizzati dal DLF di Siena, una serie di "incontri" e di iniziative sportive, ricreative e culturali. Fra le altre manifestazioni, si è svolta la seconda Mostra di pittura, che ha incontrato un grande successo di pubblico.
Nell'ambito della Mostra, che non aveva carattere competitivo, sono state comunque segnalate le opere del collega Sauro Amegli e dei familiari Paola Pazzagli e Marco Borgogni.

Taglio del nastro per la Mostra di pittura del DLF di Siena

NOTIZIE PER IL PERSONALE

NORMATIVA

Nel trimestre giugno - agosto 1981 sono state emanate le seguenti circolari dalle Unità del Servizio Personale:

P.5.0.S.1./2.660 del 3.6.81
— Tossicità dei prodotti a base di amianto

P.1.C.U. del 5.6.81
— Modifiche ed integrazioni alle procedure per la concessione dell'assegno previdenziale, e per l'integrazione del sussidio annuo temporaneo con l'importo dell'assegno previdenziale

P.0.1/PM 415.19 del 10.6.81
— Disciplina

P.OM.1.S.1. del 18.6.81
— Ordinamento del Servizio Personale: Istituzione Ufficio 5° e modifiche Uffici 4° e 9°

P.4.D/R.5.D del 23.6.81
— Legge 22 dicembre 1980, n. 885. Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato

P.4.D/R.5.D. del 23.6.81
— Legge 11 dicembre 1980, n. 850. Trattamento pensionistico per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa

P.9.1.1. del 29.6.81
— Art. 29 legge n. 513/1977. Cessione in proprietà alloggi aziendali

P.4.0.1. del 7.7.81
— Applicazione della Legge 7 febbraio 1979, n. 29, e dell'art. 4 della Legge 7 luglio 1980, n. 299, sulla ricongiunzione dei periodi assicurativi dei lavoratori ai fini previdenziali

P.1.0.1 del 14.7.81
— Adempimenti relativi alla notazione della presenza sui Mod. P. 390

P.3.1.3 del 20.7.81
— Art. 19 della Legge n. 17 del 1981. Disciplina economica della promozione a Primo Dirigente

P.2.1.6/D.F. del 21.7.81
— Tutela delle lavoratrici madri. Legge 30 dicembre 1971, n. 1204

P.2.1.6/D.F. del 1.8.81
— Trattamento ai partecipanti agli accertamenti professionali

P.5.1. (ex 9.1.6) del 18.8.81
— Prestazioni sanitarie specifiche e forniture di protesi al personale infortunato

Questo mese aggiorniamoci in materia di...

a cura di Francesco De Angelis

Procedure per la concessione da parte dell'O.P.A.F.S. dell'assegno previdenziale, di cui all'art. 2 della legge 14/12/1973, n. 829 e dell'integrazione del sussidio annuo temporaneo con l'importo dell'assegno previdenziale, di cui al 3° comma dell'art. 3 del DM 50/T/201 O.P.A.F.S. del 10/8/1979.

Con circolare P.1.C.U.730/5.9 del 9 giugno 1981 sono state apportate le seguenti modifiche ed integrazioni alle procedure in questione.
A corredo della domanda, l'interessato dovrà allegare una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, redatta in conformità al modello allegato alla circolare di cui sopra, attestante il reddito goduto nell'anno precedente quello dell'istanza e le eventuali successive variazioni.
Ai fini della continuità delle prestazioni per gli anni successivi, dovrà essere prodotto un certificato di esistenza in vita e la dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il reddito goduto nell'anno precedente, **entro il 31 gennaio, anziché il 31 marzo.**

Disciplina

Da più parti è stato chiesto se il funzionario cui viene dato il compito di elevare verbale di contestazione, nell'espletamento della sua funzione, goda della più completa autonomia di giudizio o non sia, invece, tenuto all'osservanza dei limiti di scelta o di valutazione che gli derivino da doveri gerarchici o di servizio. La circolare P.0.1/731/79 del 10 giugno 1981 ha chiarito che il funzionario "contestatore", pur restando come dipendente sottoposto a tutti i doveri e controlli che il rapporto gerarchico e di ufficio comporta, in relazione alle mansioni disciplinari che gli competono, gode di un'autonomia funzionale di decisione e di giudizio che è svincolata da qualsivoglia influenza, dovendo egli articolare il relativo atto di contestazione essenzialmente in conformità delle risultanze degli accertamenti amministrativi, così come si evince dal dettato dell'art. 131, 3° comma, dello S.G.P.

Cessione in proprietà degli alloggi aziendali

L'azienda è venuta nella determinazione di non avvalersi ulteriormente della facoltà prevista dall'art. 29 della legge n. 513/1977, modificato dall'art. 52 della legge n. 457/1978, escludendo dalla cessione in proprietà gli alloggi compresi in fabbricati già ammessi al riscatto, per i quali gli assegnatari non hanno esercitato o non avevano i titoli per esercitare il diritto alla cessione in proprietà degli alloggi stessi. Tali alloggi sono da considerare rientra-

ti nella disponibilità aziendale e vanno assegnati per soddisfare esigenze di servizio. In base alla circolare P.9.1.1/735/5.5. del 29 giugno 1981, tra gli alloggi non più riscattabili sono da comprendere anche quelli occupati da vedove, da discendenti entro il 3° grado e da ascendenti, conviventi con l'assegnatario al momento del decesso, che non hanno avuto modo di esercitare, in base alla legislazione vigente, il diritto di cui all'art. 7 della legge n. 231/1962, ora abrogata. Non sono invece da comprendere, tra tali alloggi, quelli occupati da titolari del diritto di cui al citato art. 7 che, pur avendo avuto la possibilità, prima dell'entrata in vigore della legge n. 513/1977, di esercitare la facoltà loro concessa, tale facoltà non hanno esercitato. Dette persone hanno titolo a rimanere negli alloggi in locazione semplice.

Tutela delle lavoratrici madri

Il punto 3 dell'istruzione n. P.5.0/A del 30 aprile 1972, relativa alla tutela delle lavoratrici madri di cui alla legge 30 dicembre 1971, n. 1204 prevede, secondo una tabella provvisoria predisposta ai fini della classificazione dei lavori pericolosi, faticosi ed insalubri, i casi in cui si renda necessario nei confronti della gestante il divieto di impiego nei lavori suddetti ed il cambiamento di mansioni.

Con circolare P.2.1.6/D.F/739/5.0 del 21 luglio 1981 si è disposto che, ad integrazione dell'Istruzione di cui sopra ed in applicazione dell'art. 5 del D.P.R. 25 novembre 1976, n. 1026 (Gazzetta Ufficiale numero 72 del 16/3/1977) relativo al Regolamento di esecuzione della legge 1204, vengano compresi fra i lavori da considerare "faticosi, pericolosi ed insalubri" anche i seguenti durante la gestazione e fino al termine del periodo di interdizione dal lavoro:

- lavori di manovalanza pesante;
- lavori che comportano una stazione in piedi per più di metà dell'orario o che obbligano ad una posizione particolarmente affaticante;
- lavori con macchine scuotenti o con utensili che trasmettono intense vibrazioni;
- lavori a bordo delle navi, degli aerei, dei treni, dei pullmans e di ogni altro mezzo di comunicazione in moto.

Le sedi centrali dei Servizi e gli Uffici compartimentali sono stati interessati a provvedere all'allontanamento delle dipendenti in stato di "maternità" (non appena questa venga denunciata) dalle lavorazioni in questione.

Trattamento giuridico ed economico dei partecipanti agli accertamenti professionali

Atteso che gli accertamenti professionali rappresentano, in base alla normativa vigente, gli unici strumenti offerti al personale per l'avanzamento di carriera, la circolare P.2.1.6/D.F./740/6.1 del 1° agosto 1981 ha disposto che i partecipanti agli stessi siano da considerarsi presenti in servizio con il conseguente trattamento giuridico ed economico. Qualora ne ricorrano le circostanze, al personale interessato dovranno, altresì, essere corrisposte le indennità di trasferta.

Nel caso in cui si tratti di personale appartenente ai settori di macchina, viaggiante e delle navi traghetto, la disposizione in parola ha inoltre precisato che questo non avrà titolo, per l'occasione, alle competenze previste, rispettivamente, ai capi VII, VIII e IX delle D.C.A., in quanto tali competenze sono connesse all'effettivo espletamento di funzioni specifiche. □

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

L'intervallo "preferenziale"

Recentemente è stata diramata una circolare del Servizio Movimento (M. 324. 2. C. 120 del 12-5-1980) con la quale si è inteso "istituire" e divulgare i cosiddetti "intervalli di fascia".

Tale denominazione, introdotta per "chiarezza di linguaggio" (come è scritto nel testo normativo), ha fondamento nell'aver "individuato" nell'orario di servizio, e per quasi tutte le principali linee a doppio binario, "fasce d'orario" rese libere da treni ordinari "allo scopo di consentire, anche in più tratte contemporaneamente, ricadenti entro la stessa fascia, lo svolgersi di lavori interessanti il binario e le attrezzature della linea di contatto".

Premessa questa formulazione, si è stabilito che, al fine di garantire "l'integrale disponibilità" dei detti intervalli, quando risultano "particolarmente interessanti per i lavori da eseguire", se ne deve predisporre una "utilizzazione preferenziale", per fare in modo che l'inizio dei lavori sia osservato puntualmente ed in conformità alle indicazioni contenute nei fascicoli orario. Per conseguenza i treni che per ritardo vengono ad incidere nel periodo di un intervallo "preferenziale" devono essere inoltrati sul binario illegale oppure, se trattasi di linee "banalizzate", sul binario di destra.

La novità di un attributo come "preferenziale" è fin troppo appariscente per non essere notata, ed impone peraltro che ora si distingua nettamente fra intervalli da considerare "preferenziali" ed intervalli che "preferenziali" non sono e che si è convenuto di chiamare "precari".

Volendo poi approfondire il significato di questo aggettivo, che mai o quasi mai ricorre fra il popolo si potrà ricavare qualche utile delucidazione dai comuni vocabolari o da altre opere linguistiche. Ricercando, ad esempio, nel De Felice-Duro (Dizionario della lingua italiana e della civiltà contemporanea), si apprende che "preferenziale" equivale a "di preferenza, che esprime o comporta una preferenza: *fare, ottenere un trattamento p., titoli, voti p.*"; Battisti-Alessio (Dizionario etimologico italiano) si legge che "preferenziale" è voce dotta, proveniente dal latino medioevale *praeferentia* e giunta a noi attraverso il francese *préférenciel* o l'inglese *preferential* (a. 1849); nel Gabrielli (Dizionario linguistico moderno) si consiglia di fare a meno di questo neologismo, tipico della terminologia politica e burocratica, e si raccomanda di evitarlo perché, se venisse adoperato nel linguaggio comune, "sonerebbe stonato o darebbe alla frase un sapore scherzoso".

Destinata adesso a circolare fra i dipendenti della nostra Azienda, la locuzione "intervallo preferenziale" (che pare affermarsi con discreto successo) si inserisce nel contesto di un linguaggio settoriale che, con finalità essenzialmente pratiche, dà sostentamento alle carte F.S. e, di riflesso, al nostro quotidiano dialogare. Converrà pertanto accettarla per buona, soprattutto perché non è facile indicare un'altra espressione che avrebbe potuto rendere con pari efficacia quella "preferenza", quella "scelta di ciò che si reputa migliore", che si è voluto contrassegnare l'uso di "preferenziale".

Se dunque un intervallo "preferenziale" è da accordare "integralmente", anche se ci si vedrà costretti ad immettere uno o più treni sul binario illegale (o di destra). La conclusione che se ne può trarre è press'a poco questa: la concessione di tale intervallo è da privilegiare ovvero è da "preferire" (donde "preferenziale") a quella esigenza di regolarità nella marcia dei treni che, per contro, nei casi di intervalli "precari", deve indurre gli operatori addetti al controllo del traffico a tardarla o addirittura a rifiutarla per consentire il transito sul normale binario ad eventuali treni in ritardo, ai quali sconviene far subire un ulteriore perditempo. □

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Onorificenze. — Tre cari amici, il Segr Sup. 1ª cl. Rag. Ezio Gargiulo, il Segr. Sup. Angelo Antonini, entrambi dell'Ufficio Ragioneria, ed il Macchinista a riposo, Mario Merlini di Foligno, animatori del "Comitato Antiblasfemo Ferrovieri d'Italia", sono stati insigniti dell'onorificenza dell'ordine "Al merito della Repubblica Italiana". Complimenti vivissimi.

Fiocco azzurro. — In casa del Manovratore Giancarlo Pulcini di S. Benedetto del Tronto, la gentile signora Maria Rosaria ha dato alla luce il primogenito Moreno. Altro primogenito, Stefano, è arrivato ad allietare la casa dell'Ass. Capo Massimo Vianelli di Ancona, per merito della Signora Franca.
Infine, Michele e Pamela sono giunti nelle prossimità del Deposito Locomotive di Fabriano per la felicità, rispettivamente, dell'Aus. Franco Venanzi e del Macch. Domenico Piermarini.
A tutti gli auguri più belli.

Lauree. — Il Capo Stazione Graziella Piselli della stazione di Assisi ha conseguito la laurea in Lettere con un brillante 110 e lode. Alla collega, molto stimata per il suo dinamismo e capacità professionali, gli auguri di quanti giornalmente hanno modo di apprezzare il suo lavoro. L'architetto Giuseppe Rombini, fresco di laurea con 110 e lode, figlio dell'Appl. Marcello dell'Ufficio Trazione (noto podista del nostro DLF e "Gamba d'argento" 1975 e 1977 per aver percorso in quegli anni più di mille km. di marcia) è convolato a nozze con la gentile Dottoressa Rossella Brunelli. Ai due giovani l'augurio di far tanta strada assieme da polverizzare ogni record di papà Marcello.
Presso l'Università di Bologna si è laureato in Ingegneria Meccanica, Relatore il Prof. ing. Paolino Camposano già Direttore del Servizio Materiale e Trazione, Giuseppe Alleori, figlio del Capo Dep. Sovr. a riposo Fernando. Presso l'Università di Ancona, si è brillantemente laureato in Medicina, Carlo Pavoni, figlio del collega Aroldo, già Capo Stazione Sovr. a Fabriano. Al neo-dottore e all'amico Aroldo, le congratulazioni di "Voci". Altre due lauree, queste in Giurisprudenza, sono state conseguite brillantemente dà Lorena Volpone, figlia del C. G. Sovr. Osvaldo di Pescara C.le, e da Fabio Amici, figlio dell'ex Operaio ferelettrico Alfredo di Falconara. Le più vive congratulazioni a Mario Strazzella, Macch. a riposo di S. Benedetto del Tronto, che in poco meno di un anno ha avuto la soddisfazione di vedere laureati i suoi figlioli col massimo dei voti: Michele in Scienze Politiche e Carlo in Medicina. Altri bravissimi giovani di cui abbiamo avuto notizia e che hanno terminato gli studi col punteggio di 110 su 110 sono Marco Forni, figlio del Capo Treno Mario, ora in servizio all'Ufficio Sanitario, laureatosi all'ISEF di Urbino Professore in Educazione Fisica; e le gentili signorine Fiorella Frigola, figlia del Macchinista a riposo Emilio di Fabriano e Stefania Fiori, figlia del Capo Treno a riposo Evandro di Ancona, entrambe laureatesi in Lingua e Letteratura Straniere.

I nostri lutti. — L'improvvisa notizia della scomparsa del 1° Dirigente a riposo Dott. Giovanni D'Elia ha destato costernazione e cordoglio fra tutti i ferrovieri, e sono tanti, che l'hanno conosciuto ed apprezzato prima come Capo Reparto Movimento di Pescara e di Ancona, poi come Capo della Segreteria Particolare del Direttore Comp/le ed infine, già in quiescenza, quale Presidente del DLF di Falconara. Il Dott. D'Elia ha lasciato in tutti un profondo ed affettuoso ricordo.

Bari

Onorificenze. — Con recente provvedimento del Presidente della Repubblica è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine "Al Merito della Repubblica" al Capo Stazione Sovrintendente Vito Antonio Indellicati, Titolare di Nasisi. Al neo-Cavaliere le più vive congratulazioni.

Commiati. — Auguri di lunga e serena quiescenza al Segretario Superiore Vincenzo Greco, dell'Ufficio Ragioneria e al fratello Saverio, Segretario Superiore di 1ª classe, del Servizio Personale.

Precisazione. — A causa di un refuso tipografico, nel notiziario compartimentale del mese di maggio, a proposito della consegna della Stella al Merito del Lavoro al Capo P. V. Sovr. Umberto Rossano, è stato scritto che il premiato dipendeva dal Servizio Sanitario, anziché, ovviamente, dal Servizio Movimento.
Ci scusiamo con l'interessato.

Bologna

Per raggiunti limiti di età ha lasciato il servizio il Direttore Compartimentale, ing. Francesco Ricciardi. L'ing. Ricciardi ha espresso nell'accomiatarsi dal personale il proprio rammarico per non poter continuare a partecipare al processo di rinnovamento in atto nell'azienda. Questo rammarico è condiviso dal personale che ha conosciuto le sue doti professionali e umane.

Cambio della guardia. — Alla Stazione di Bologna S. Donato. Il cav. Giancarlo Brambilla, Titolare dell'importante Impianto bolognese dal maggio dell'80 (dopo aver retto per lunghi anni il 1° Reparto Movimento), ha lasciato il servizio nel mese di luglio.
A sostituirlo è il suo Primo Aggiunto — il Capo Staz. Sovr. Angiolino Vecchi —. Al "vecchio" Dirigente i nostri cordiali auguri di serena quiescenza ed al "nuovo" quelli di buon lavoro.

Fiocco rosa. — In casa di Giovanni Camporesi — Ausiliario della Stazione di Bologna C.le — per la nascita della secondogenita Raffaella, ed in casa di Maria Contessa — Ass.te della Stazione di Piacenza — ed Ernesto Grilli — Segr. della Sq. Rialzo di Milano C.le — per l'arrivo della primogenita Lara. Doppio fiocco alla Segreteria dell'Ufficio Ragioneria Comp.le.: rosa per Chiara — dell'Appl. Carla Vitali — ed azzurro per Enrico — dell'Appl. Gloria Vincenzi. Ai genitori le nostre affettuose felicitazioni.

Hanno lasciato l'Azienda, per limiti di età, Lino Musolesi - Capo Tecn. Sup. dell'Ufficio I. E.; Alfredo Veneziani - Capo Tecn. Sup. del Rep. 26/E di Crevalcore; Giacinto Rattighieri - Guardiano del 5° Tr. Lav. di Parma; Lodovico Mattioli - Segr. Sup. di 1ª cl. dell'Uff. I. E. - ed Alieto Maroncelli - Appl. Capo del Rep. 17/E di Forlì.
Ai neo-pensionati molti auguri di lunga e serena quiescenza.

Si è brillantemente laureata in Economia e Commercio, discutendo la tesi sulla "Teoria delle file agli sportelli", Silvia Mazzini - Ausiliario di Bologna C.le. Alla neodottoressa felicitazioni vivissime dal Capo Gestione Sovr. Cav. Dino Bucchi - Dirigente della Biglietteria - e dai colleghi tutti.

Cagliari

Marcia Nuziale per il Segretario Antonella Puddu dell'Ufficio Movimento e per l'ing. Paolo Sanna, che hanno coronato il loro sogno d'amore nella chiesa di San Lucifero a Cagliari. Auguri d'ogni bene.

I nostri lutti. — Il Cav. Ruggero Lella, già Capo Stazione Titolare di Cagliari, Mario Seu ex Applicato Capo del Magazzino approvvigionamenti di Cagliari, Efisio Spanu Manovratore della Stazione di Oristano e Angelino Serra, ex Capo Gestione Superiore della Stazione di Sassari. Alle famiglie, così duramente colpite negli affetti, le nostre condoglianze.

Firenze/Mat. e Traz.

Stroncato da un male incurabile è deceduto, alla giovane età di 43 anni, il Primo dirigente Ing. Carmine Jannotta dell'Ufficio 3° del Servizio Materiale e Trazione. Alla sig. Rita e ai figli Pier Luigi e Alessandra le nostre sentite condoglianze.

È improvvisamente e prematuramente scomparso il Segretario Superiore di 1ª cl. Dott. Moreno Tozzi, dell'Ufficio 10°, da tutti apprezzato per l'elevata competenza e l'attaccamento al lavoro. Alla vedova e alle figlie le nostre più sentite condoglianze.

La casa del collega Mauro Somigli, dell'Ufficio 6°, è stata allietata dalla nascita di Angela; Lucia Bonciani dell'Ufficio 1°, ha dato alla luce il primogenito Lorenzo. Auguri vivissimi.

Genova

Riunione di commiato all'Ufficio Movimento per il collocamento a riposo del Commesso Capo Gino Bocca, al quale tutto il personale ha manifestato il suo affetto. L'Ing. Gallo, Capo dell'Ufficio, gli ha rivolto parole di elogio e di auguri.
Sono stati collocati a riposo anche Antonio Avio, Operaio Spec. di Novi S. Bovo; Emilio Diosma, Deviatore alla Stazione di Genova Marittima; Pietro Vernazzani, Ausiliario di Stazione a Corniglia e Teresio Percivale, Macchinista al Deposito Locomotive di Genova Rivarolo. A tutti auguri d'ogni bene e di lunga vita.

I redattori compartimentali

Dai Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi	Tel. 2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel. 3238
Renzo Pocaterra	Tel. 2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel. 739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel. 2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel. 3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi	Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel. 3633
Milano: Luigi De Luca	Tel. 2730
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel. 6483
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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel. 5681
Rag.ria: Marcella Mancianti	Tel. 38883

La famiglia dell'Ausiliario di Stazione Alfredo Sità, in servizio a Cogoleto, è stata allietata dalla nascita della secondogenita Giovanna. Al collega Sità, alla consorte e al figlio Michele vivissimi auguri e felicitazioni.

La Signora Flavia Trovò, Applicato all'UPC, è mamma: è giunto Alessio a rendere più felice di tutti il nonno, Pietro Trovò, Capo Tecnico Superiore a riposo, già in servizio alle Officine I. E. di Genova Rivarolo. Auguri fervidissimi.

Formuliamo sentite condoglianze alle famiglie del Conduttore Concetto Bucarelli di Ventimiglia, del Capo Deposito Personale Viaggiante Sovr. Paolo Rangone di Novi Ligure e del Capo Treno Sergio De Simone del D.P.V. di Genova Sampierdarena, recentemente scomparsi.

Fiori d'arancio. Si sono uniti in matrimonio Gloria Panicucci, figlia del Segretario Superiore Rag. Enzo dell'Ufficio Materiale e Trazione e anch'essa Segretario a Milano, e l'Applicato Tecnico Renato Tomasi dell'Ufficio Collaudi di Verona; l'Assistente Capo di Arquata Scrivia Giuseppe Quaglia e Giovanna Calizzano nonché Franco Gemme e l'Ausiliario di Stazione, pure di Arquata Scrivia, Paoletta Cherubin.
Alle tre coppie auguri di lunga felicità.

È giunta la cicogna, con la piccola Sonia, in casa del geometra Elio Bruzzo, Segretario tecnico dell'Ufficio Lavori.
All'amico Bruzzo, alla gentile consorte e al nonno Alfonso Romano, Capo Gestione a riposo, vivissime congratulazioni ed auguri.

È stato collocato a riposo il Capo Stazione Sovr. Pasquale Rolando, Titolare di Novi S. Bovo, nostro affezionato lettore e assiduo propagandista. All'amico Rolando giungano, con gli auguri di lunga e serena quiescenza, i ringraziamenti più affettuosi di "Voci".
È stato anche collocato in pensione, per limiti di età, il Tecnico Pietro Paolini dell'Ufficio Lavori. Gli giungano i nostri più fervidi auguri di bene e di lunga vita.

Hanno conseguito la laurea con 110 e lode: Simonetta Fiorini, figlia di Ivo, Capo Stazione Sovrintendente a Savona, in Scienze Biologiche; Mario Cassurino, Capo Stazione a Genova Quarto, in Scienze Politiche; Mauro Gandolfo, Capo Gestione Superiore a Genova Sampierdarena, figlio del compianto Dott. Rinaldo, in Scienze Politiche; Enzo Motta, figlio di Pasquale, Tecnico del 19° Tronco Lavori di Genova Voltri, in Medicina e Chirurgia. Ai neo-dottori auguri di brillante avvenire.

Le nostre più sentite condoglianze al C. S. Superiore di Novi S. Bovo Giuliano Ponta e al Segretario Maria Teresa Camberini dell'U.P.C. per la morte dei rispettivi papà, entrambi ferrovieri, nonché alla famiglia dell'Applicato dell'U.P.C. Pasquale Greco, scomparso in ancor giovane età.

Milano

Esoneri. — hanno lasciato il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età il Dirig. Sup. Giovanni Cuzzi dell'Ufficio Mov.; il Segr. T. Sup. Luigi Baggiani dell'Ufficio Lav.; il Segr. Sup. 1ª cl. Giuseppe Liotta; il Segr. T. Sup. Mario Tessera; l'Appl. C. Carla Bonacossa dell'Uff. Imp. El.; L'Ass.te C. Francesco La Barbera di Milano C.le; il Cond. Giuseppe Pecoraro del D.P.V. di Milano C.; il C. Tr. Michele Ruta D.P.V. Milano Sm.to; il Capo Staz. Sup. Guido Rapallini di Voghera; il Cond. Angelo Camorcia del D.P.V. di P.ta Garibaldi; il C.S. Sovr. Carlo Mantini di Brescia; il C.S. Sovr. Marco Martinetto di Chiasso; il Macch. T.M. Enrico Bianchi di Milano Sm.to; il Segr. Sup. 1ª cl. Crisostomo Incarbone della Div. App.ti; il Dev. C. Guido Aloni di Milano C.le; A. M. Bruno Falghera del D.L. Milano S. Rocco; il Tecnico Pio Rapallini Uff. G.R. Voghera; l'Ap. Qual. Luigi Bonacina del Tr. 20° di Carnate; il Comm. Mario Manini dell'Uff. Pers. A tutti i più sinceri auguri.

Felicitazioni agli sposi Dott. Giovanni Corsico e Angela Ghidoni, all'Arch. Lucio Pozzato e Luisa Montemezzi dell'Ufficio Lavori e all'A.M. Camillo Panichi e Annamaria De Filippo del Dep. Loc. Milano Smistamento.

Cicogna express in casa del Segr. Anna Demofonti per la nascita di Massimiliano; in casa dell'Isp. Pr.le ing. Carlo Peri per la nascita di Beatrice dell'Uff. Lav.; in casa dell'Ass.te C. di Luino Lorenzo Giannone per la nascita di Stefano; a tutti auguri di ogni bene e felicità. Auguri anche al nonno Giuseppe Giardina Rev. Sup. dell'Uff. C.T. per la nascita del nipotino Emanuele, figlio di Daniele e Bianca Maria Tagliabue.

Sentite condoglianze ai familiari di: Rocco Gherardi Capo Tr. della Staz. di Milano C.le; Gianfranco Grasselli Dev. C. di Como S.G.; Enzo Ferrari Macch. della R.L. di Voghera; Pietro Franzosi Tecnico dell'Off. G.R. di Voghera; Pietro Acerbi Guard. del tronco 37° di Rogoredo; Giancarlo Novembrini del D.P.V. di Cremona; Arnaldo Zugliani Tecnico della Zona 124/E di Seregno; Sergio Sperati Op. Qual.to del Rep. 35/E Voghera; Attilio Minacapilli A.M.T.M. della R.L. Domodossola; Giovanni Andreanelli Macch. del D.L. Milano Sm.to; Igino Brumat C.S. Sup. di Somma Lombardo; Leonardo D'Amico C.S. di Sesto S. Giovanni.

Napoli

Nascite. — Luca è nato ad Anna Botticelli, moglie del Capo Dep. Sup. del Dep. Loc. di Napoli C. Fl. Mario Capozzi; Rossella è nata ad Antonietta Trematerra, consorte del Capo Tecn. dell'Off. G.R. di S. Maria L. Br. Luigi Sorrentino D'Afflitto; Simona è nata al Segr. Dell'Uff. Pers. Comp. Patrizia Rodriguez, figlia del 1° Dirigente a.r. dott. Ugo, già dell'Uff. Collaudi Traz; Lavinia è nata a Mara Russo, moglie dell'A. Macchinista Claudio Lotti, figlio dell'Appl. Capo dell'U.P.C. Cav. Gaetano. I nostri più vivi rallegramenti.

Commiati. — Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: il Capo Staz. Sovr. Antonio D'Antò, della Stazione di Acerra; il Tecnico Francesco Guida e l'A. Macch. Vincenzo Giampaglia, del Dep. Loc. di Napoli Sm.to; il Guard. dell'11° Tr. Lav. di Capua Carlo Riemma; il Capo Treno del D.P.V. di Avellino Pietro Pica ed il Segr. Sup. del Dep. Locom. di Benevento Nicolantonio Iannella. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. — È venuto improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari il Capo Tecnico a r. Luigi Buonaiuto, già in servizio presso l'ex Officina di Napoli-Pietrarsa. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Fiori d'arancio. — Si sono uniti in matrimonio la gentile Signorina Maria Pia Badalamenti e l'Aiuto Macchinista Francesco Musumeci, in servizio presso il Deposito Locomotive di Lecco, figlio del Segretario Superiore Guido, dell'Ufficio Personale Compartimentale di Palermo.
Alla novella coppia i nostri più fervidi auguri di felicità e benessere.

Lauree. — Si sono brillantemente laureati: in Lingue e Letterature straniere, con la votazione di 110 e lode, Rosa Li Causi, Segretario presso l'Ufficio Movimento Compartimentale di Torino, e figliuola dell'Ispettore Capo Superiore dott. Antonino, dell'Ufficio Movimento; in Matematica, con ottima votazione, Francesca Inzerillo, orfana dell'Applicato Capo Casimiro, già in servizio presso l'Ufficio Movimento; in Giurisprudenza, Cettina Tortorici, figlia del capo Tecnico Angelo, della scuola Intercompartimentale Lavori di Messina; in Biologia, con ottima votazione, Adalgisa Aglianò, figlia dell'Applicato Capo a riposo Gaetano, già in servizio presso la Squadra A.C. di Palermo. Si è laureato, infine, in Giurisprudenza, con ottima votazione, il collega Sebastiano Insinga, Se-

CASA NOSTRA

gretario presso l'Ufficio Ragioneria Compartimentale.
Ai neo-dottori i nostri rallegramenti.

Esoneri. — Sono stati recentemente collocati a riposo i seguenti colleghi, ai quali formuliamo l'augurio di lunga e serena quiescenza: Applicato Capo Francesco Girodano, dell'Officina Compartimentale I.E., Operaio Qualificato Carmelo Virgillito, del 21° Tronco Lavori di Catania, l'Ausiliario di stazione Giovanni Nuccio, della Stazione di Palermo Centrale e da tempo distaccato al locale Deposito Personale Viaggiante.

Cicogna express per Francesco D'Amico, figlio dell'Operaio Qualificato Domenico, dell'Ufficio Personale Compartimentale; per Alberto Stassi, figlio del Deviatore Giovanni, della Stazione di Cerda; per Valeria Favata, figlia dell'Operaio Qualificato Francesco, della Squadra Rialzo di Palermo; per Giorgio Omar Mirabella, figlio del Deviatore Riccardo, della stazione di Castellammare del Golfo; per Loredana Montalbano, figlia del Conduttore Francesco Paolo, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo e nipote del Capo Stazione Superiore Nicolò Cottone, della Stazione di Palermo centrale.

I nostri lutti. — Sono recentemente venuti a mancare la Sig.ra Angelina Grosso moglie del Capo Personale Viaggiante Sovrintendente a riposo Michele Cinque, che per oltre trent'anni si dedicò all'insegnamento nelle scuole speciali per handicappati; il Revisore Superiore Antonino Messineo, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; l'Applicato Principale a riposo Oscar Cahnam, già in servizio presso l'Ufficio Commerciale e del Traffico, papà della collega Ester, Capo Gestione Superiore presso lo stesso Ufficio Commerciale; l'Applicato Capo a riposo Francesco Alfieri, già in servizio presso l'Ufficio Commerciale; il Capo Gestione Sovrintendente Sebastiano Cuscunà, Titolare della Gestione V.O. di Catania Centrale.
Ai familiari le nostre sentite condoglianze.

Reggio Calabria

Nozze. — L'Assistente Capo in servizio presso la Stazione di Reggio Calabria, Aurelio Codispoti, annuncia le nozze del figlio Saverio con la Sig.na Grazia Giuseppa Modafferi.
Al collega e ai giovani sposi giungano i migliori auguri di "Voci"

Roma/Impianti

Binario X. — Si è laureato in Scienze Naturali presso l'Università di Roma, con il massimo dei voti e la lode, il Capo Stazione Claudio D'Angelo, in servizio presso la Stazione di Monterotondo, figlio dell'ex-Titolare di quell'Impianto Antonio D'Angelo.

Col massimo punteggio e la lode si è laureato in Medicina e Chirurgia il giovane Vincenzo Marzilli, figlio del Tecnico I.E. Bernardo, in servizio presso la Zona 33/4 I.E. di Roccasecca.
Ai due neo-dottori le più vive congratulazioni.

Cicogna express.
A Livio Paoloni, Ausiliario di Stazione a Roma Termini, è nato il figlio secondogenito Roberto;
— a Leonardo Marinangeli, Assistente Capo a Roma Trastevere, è nato Marco;
— ad Antonio Marzilli, Operaio Specializzato dell'Ufficio I.E. di Roma, è nata Valeria.
Agli ultimi giunti un caro benvenuto.

Fiori d'arancio. — L'Assistente Vincenzo Abbate della Stazione di Roma Trastevere il 7 giugno si è unito in matrimonio con la signorina Graziella.
Alla giovane coppia di sposi, gli auguri di una lunga vita serena.

Commiati. — Elisabetta Kratter, per 15 anni alla Provvida e da 10 all'Ufficio Commerciale e Traffico di Roma, il 7 luglio è andata in pensione per limiti di età.
Agli auguri dei colleghi, associamo anche quelli di "Voci".
— Festeggiatissimo è stato anche il Manovratore Capo Andrea Pietrangeli, da sempre in servizio a Roma Termini, che col mese di giugno ha lasciato l'Azienda ed al quale inviamo gli auguri di lunga e serena quiescenza.
— È andato in quiescenza, per raggiunti limiti di età, il Capo Gestione Sovr. Leonello Tiolli, Capo Turno per dodici anni alla Biglietteria di Roma Termini.
Al collega Tiolli, gli auguri più fervidi di "Voci".

Lutti. — Un grave lutto ha colpito il collega Felice Roccasecca, ex Capo Stazione a Roma San Lorenzo, per la morte della moglie Sig.ra Lucia. Le nostre condoglianze.

Roma/Servizi

Il Dott. Francesco Trio, Dirigente il Commissariato Compartimentale di P:S. di Roma e Ispettore Generale di P.S. presso il Ministero dei Trasporti, è stato promosso Questore. A seguito di questa promozione è stato trasferito presso la Questura di Sassari.
Al valentissimo funzionario, che dopo venti anni lascia la Polfer, giungano gli auguri migliori di "Voci".
Gli subentra il Dr. Mario Esposito, proveniente dal Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Ferroviaria.
Al Dr. Esposito, fervidi auguri di buon lavoro nel nuovo incarico.

Affari Generali

Il collega Pietro Filardi, dell'Ufficio 1°, annuncia le nozze della figlia Anna Maria con Paolo Siciliano, Segretario Tecnico dell'Ufficio Lavori di Bologna.
Ai giovani sposi e all'amico Pietro, giungano, anche se con ritardo, gli auguri di "Voci".

Approvvigionamenti

Un gravissimo lutto ha colpito il Servizio con l'improvvisa scomparsa del Dirigente Superiore, Dott. Augusto Salvati, attualmente Capo dell'Ufficio C.le 3° e facente funzioni di Vice Direttore del Servizio.
Alla famiglia le più sentite condoglianze di "Voci della Rotaia".

Commerciale

Fiocco celeste. — La piccola Alessandra, figlia del collega Elidio Tripoli, è lietissima di annunciare la nascita del fratellino Francesco. Alla gentile Signora Maria Vittoria e al felicissimo papà i più sinceri auguri di "Voci".

Onorificenze. — Vive congratulazioni al Cavaliere Albino Volpi della Rappresentanza Commerciale F.S. di Vienna al quale, con delibera del Presidente della Repubblica Austriaca, è stata conferita «per i servizi resi nel trattare traffici ferroviari» la "Grande Insegna d'Onore" al merito della repubblica d'Austria.
Felicitazioni vivissime al Revisore Sup. 1ª cl. Giotto Rugi di recente insignito dell'onorificenza di "Ufficiale" al merito della Repubblica.

Impianti Elettrici

Lutti. — Dopo una breve malattia, è improvvisamente scomparsa la Sig.ra Maria De Mari, madre del collega, Alvaro Fiorelli, Capo Tecnico Sup. presso l'Ufficio C.le 4°.

Lavori

È venuto a mancare il Segr. Sup a r. Edoardo Trancanelli.
I colleghi porgono sentite condoglianze alla famiglia.

Un lieto benvenuto alla neonata Marina, figlia del Segr. Renato Gioja. Vivissimi auguri dai componenti l'Ufficio C.le 3°.

Il Segr. Claudio Mariano Pedroli dell'Ufficio C.le 6° si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Al neo dottore vive congratulazioni.

Ist. Sperimentale

Quiescenza. — Con un simpatico incontro coi colleghi, Felice Cervi e Cesare Ardenti hanno festeggiato il raggiungimento della pensione.
Ai due amici i più sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.

Cicogna express. — Fiocco rosa in casa del collega Luciano Vannettelli. È nata Melissa per la felicità di mamma Luciana e della sorellina Alessia.
Felicitazioni vivissime.
— Antonio Tetto è divenuto papà per la prima volta, di un maschietto di nome Donato.
I più sinceri auguri d'ogni bene.

Fiori d'arancio. — Il Capo Tecnico Sergio Colini si è unito in matrimonio con la signorina Marinella Di Tommaso.
Alla giovane coppia vivissimi auguri di ogni felicità.

Movimento

Commiati. — Hanno lasciato la ferrovia per dimissioni il Segr. Sup. di 1ª cl. Enzo De Angelis e il C.S. Sovr. Claudio Gentili.
Formuliamo ad entrambi i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. — Nel giro di un mese rinnoviamo le condoglianze più sentite al Segr. Sup. di 1ª cl. Ruggero Bifarini per aver perso, a breve distanza dal padre, anche la madre.
Partecipiamo le più profonde condoglianze anche all'Appl. Capo r.e. Alberto Mercati per l'immaturo decesso della moglie ed al Rev. Sup. Antonino Maisano per la morte del padre.

Torino

Cambio della guardia alla Direzione Compartimentale: l'Ing. Luigi Marino ha lasciato la dirigenza del Compartimento per assumere quella di Bologna; gli succede il Capo del locale Uff. Lavori, Ing. Luigi Ballatore. Ad entrambi i più sinceri auguri di buon lavoro nei rispettivi incarichi.

Al C.S. Sovr. Cav. Edoardo Fenocchio, delegato Aggiunto F.S. a Modane, nel corso di una riunione fra le Direzioni Compartimentali di Torino e Chambéry tenutasi recentemente a Grenoble, è stata consegnata una medaglia d'argento del gemello "La Vie du Rail" per le buone relazioni che ha saputo sviluppare nell'ambiente di lavoro al

transito alpino; felicitazioni per il meritato riconoscimento.

Esodi. — Hanno lasciato da poco l'Azienda: il Segr. Sup. 1ª cl. Ezio Malinverni, Capo Rep. Organici dell'Uff. Movimento; il C.G. Sovr. Enrico Campagnoli, 1° Aggiunto della biglietteria di Torino P.N.; il Segr. Sup. Renato Battegazzore dell'Uff. Ragioneria; l'Appl. C. Savino Palazzo del Rep. 23/E di Trofarello; il C. Tr. Enrico Borsotto del D.P.V. di Cuneo; ad Alessandria C.le I C.G. Sup. Carlo Sartirana e Giovanni Barberis, Capo della Segreteria di stazione nonché assiduo e valido collaboratore del nostro giornale; all'O.G.R. il C. Sq. Man. Michele Botta e l'Op. Q. Giovanni Gabriolo; a tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Onorificenze. — Al merito della R.I. sono stati nominati: Gr. Ufficiale l'Appl. C. Alessandro Baudo, dell'Uff. Sanitario, e Cavalieri il Segr. Sup. Dott. Giorgio Zacco dell'Uff. Ragioneria, il C.T. Sovr. Bruno p.i. Samaroli dell'Uff. Collaudi, il C.T. Sovr. Celso p.i. Galletti, Capo 2° Rep. Traz. di Alessandria, l'ex Segr. Sup. 1ª cl. Temo Rag. Marmugi, già del Controllo Merci, e l'ex C.D. Sup. Oronzo Sabato, già Dirigente Coord. Traz. di Torino P.N.; vivissime congratulazioni.

Binario dieci — Con 110 e lode si sono recentemente laureati: in Giurisprudenza Vittorio Pesavento, figlio del M.M. Aiut. del Genio Ferrovieri Antonio, titolare di Strambino, ed in Fisica applicata G. Paolo Balboni, figlio del Segr. Sup. 1ª cl. Cav. p.i. Patermio, dell'Uff. Movimento; altre brillanti lauree sono state conseguite da Franca Magistrini, figlia del Macch. Piero del D.L. di Novara, in Matematica e da Enrico Malinverni, figlio dell'ex Segr. Sup. 1ª cl. Ezio dell'Uff. Movimento, in Ingegneria civile.
Tante congratulazioni.

Marcia nuziale. — Il Segr. Rag. Stefania Mina, dell'Uff. Ragioneria, con Bruno Masena; il C.S. Gabriele Cataldo di Omegna con Immacolata Bartilomo; il C.T. Carlo p.i. Cacciaglia, dell'Uff. Collaudi, con Giuliana Pelliccioni; l'Aus. St. Mauro Cavarero, del D.P.V. di Cuneo, con Patrizia Battaglia; ad Alessandria C.le il C.S. Francesco Benzi con A. Maria Balzano e l'Assist. Mauro Traverso con Daniela Lucchin; all'O.G.R. l'Assistente Sociale Comp.le Giovanna Casula con Tonino Mencaroni, l'Appl. Vanda Amantini con l'Op. Q. Pasquale Castronovo, l'Op. Q. Giuseppe Arduino con Stefania Raviola, l'Op. Q. Battista Gazzarra con Rosa Ferrara, l'Op. Q. Luigi Di Marco con Antoniella Avella, il Man. Francesco Sabatino con Francesca Alampi; al D.L. di Cuneo il Macch. Renato Monge con M. Maddalena Aimar ed il Macch. Livio Bergese con Isabella Bertani. Auguri.

Cicogna express. — Le gemelle Virginia ed Alessandra al Macch. Domenico Lamanna, distaccato al Controllo Merci; all'Uff. Ragioneria Davide ai Segr. P. Anna Lodi e Giovanni Ruggeri nonché Chiara al Segr. Laura Rassiga Guercilena; Annalisa al C. Tr. Luciano Secco del D.P.V. di Ceva e all'Assist. Nicoletta Siccardi di Mondovì; Silvia al C.T. Sergio p.i. Favro dell'Uff. Collaudi; Daniela al Verif. Giovanni Mosconi di Modane; Angela all'Op. Q. Giuseppe Spinazzola del Rep. 11/E di Bardonecchia; al D.L. di Cuneo Michele al Segr. P. Franco Dalmasso, Manuela al Macch. Giovanni Gerbino, Cristina all'A.M. Raffaele Sorrentino, Paola all'A.M. Bruno Curcio, Davide all'Aus. Silvano Forneris e Fabrizio al Macch. Fiorenzo Bernardi; ad Alessandria C.le Marco all'Assist. C. M. Salve Arlandini Taverna e Giulia al C.G. Roberto Macagno; all'O.G.R. Alfonso all'Op. Q. Vincenzo D'Amico, Luca all'Op. Q. Lelio Maberto, Luisa all'Op. Q. Salvatore Spagna, Raffaella all'Op. Q. Paolo Cariello, Domenico all'Op. Q. Ignazio De Bari e Giovanna all'Op. Q. Gennaro Pignataro; al D.P.V. di Cuneo Elisa all'Ass. Viagg. Aldo Mantelli, Davide al p.Q. Giovanni Ferrero e Silvia al Cond. Giuseppe Chiaramonte; Irene all'Op. Q. Paolo Tavano della Sq. Rialzo di Torino P.N., con tanta gioia anche del nonno, C.T. Sup. Giovanni Tavano dell'Uff. Collaudi.
Felicitazioni ed auguri.

Trieste

Un gravissimo lutto ha colpito il nostro Redattore Compartimentale di Trieste, Dr. Alessandro Pergola Quaratino, per la morte della mamma, Sig.ra Ulderica. La Redazione di "Voci" esprime all'amico Alessandro, le più sentite condoglianze.

Marcia nuziale. — Per il Segretario dell'Ufficio I.E. Carmelo Henke che ha impalmato, nel Santuario di Muggia vecchia, la gentile signorina Chiara Secoli.
A Ortona, nella Basilica di "S. Tommaso Apostolo", il Capo Gestione del locale Ufficio Comm. e del Traff. Danilo Romeo ha coronato il suo sogno d'amore sposandosi con la gentile signorina Lia Santorelli.
Presente una folta schiera di parenti e di amici, si sono uniti in matrimonio a Trieste, nella Chiesa "Raegina Pacis" di Via Commerciale, il Segretario dell'Ufficio Lavori Dario Albanese e la gentile signorina Giovanna Leggio.
Anche l'Assistente di Stazione Lucio Riva della Stazione di Tarvisio C.le si è unito in matrimonio con il Capo Gestione della Stazione di Udine Alba Londero.
A tutti gli auguri di "Voci".

Si è di recente laureata in Lettere Antiche, presso l'Università di Bari, con punti 110/110, il Segretario del locale Ufficio Personale Comp.le Rosalba Zingaro.
Giunga alla signora Zingaro un "ad maiora" da parte degli amici.

Fiocco azzurro sulla porta di casa del Capo Gestione del locale Ufficio Comm. e Traff. dr. Fabio Krasevich e della signora Laura per la nascita di Manuela.

Maurizio è arrivato in casa del Segretario dell'Ufficio Lavori Giovanni Bile' e della gentile signora Fausta.

È nata Sabrina, tanto attesa primogenita dell'Oper. Qualif. Franco Perocco del 16° Tr. Lav. di Maniago.

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

Venezia

Lutti. — È mancata la signora Clara Colombo, moglie del Dirig. Sup. Ing. Lorenzo Bassani, Capo dell'Ufficio Lavori. All'Ing. Bassani giungano i sensi della nostra più affettuosa partecipazione.

Sentite condoglianze anche al Disegnatore Renato Iotti dell'Ufficio Lavori, che ha perduto il padre sig. Ovieno, e al Segr. Livio Busolin, dello stesso Ufficio, al quale è mancata la mamma sig.ra Ada.

Laurea. — Congratulazioni a Renzo Mantovan, Capo Gestione in servizio presso l'Ufficio Commerciale, che si è laureato in Sociologia all'Università di Trento. Auguriamo al neo-dottore una brillante carriera nella nostra Azienda.

È nata Alessia, e ha reso felice il papà, l'Appl. Paolo Targa dell'Ufficio Commerciale, e la mamma, sig.ra Rina Miazzi, che l'hanno attesa a lungo con gioiosa impazienza. Auguri affettuosi per il futuro.

Rallegramenti all'Ispett. Capo Agg. Ing. Giorgio Serpelloni, Capo della sezione Esercizio Trazione di Mestre, che è diventato papà per la seconda volta, per la nascita della piccola Lisa.

Anche nella casa di Carlo Sartor, Assistente Capo a Treviso, si è verificato un lieto evento: la consorte, sig.ra Gabriella Giacomin, ha infatti dato alla luce Andrea. Ai neonati ed ai loro genitori auguriamo un futuro ricco di avvenimenti lieti.

Nozze. — Anna Maria Gimigliano, Segr. all'Ufficio Commerciale, e Armido Rossetto, Inferm. in servizio presso l'Ufficio Sanitario, si sono uniti in matrimonio. Colleghi ed amici augurano agli sposi una lunghissima e felice convivenza.
Si sono sposati anche due colleghi dell'Ufficio Lavori: il Segr. Albano Faggin con la sig.na Cinzia Facchinetto e l'Appl. Loris Busato con la sig.na Emanuela Furlan. Auguri.

Angolo della poesia. — «Ho aperto alla primavera azzurre finestre di speranza: sono entrate le rondini». Con questa poesia dolcissima, si apre la raccolta dal titolo "Forse, la morte", pubblicata recentemente dall'Ing. Riccardo Loreti, per sedici anni Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, dal gennaio scorso in quiescenza. Se la coscienza, smarrita di fronte alla morte, dolorosamente ricerca le radici dell'esistere, tuttavia il poeta avverte dentro di sé la tenerezza dei sentimenti, riscopre la bellezza purissima della natura e del paesaggio.

Verona

La Stazione. — Il crescente interesse del mondo della scuola per il trasporto ferroviario fa sorgere nelle scolaresche il desiderio di avere una visione diretta delle stazioni e delle strutture ferroviarie. Fra i tanti ringraziamenti che pervengono alla Direzione Compartimentale per la cortesia dimostrata in tante occasioni dai Capi di Impianto, segnaliamo quello degli alunni di una scuola elementare di Vicenza dopo una visita alla locale stazione. Così i bambini hanno scritto al Titolare Cav. Mario Vicentini: «Caro Capostazione, noi siamo stati molto contenti di essere venuti a vedere i treni che venivano, e andavano. Ti ringraziamo di averci spiegato tutte quelle cose; una volta non le sapevamo. Quando eravamo piccoli venivamo alla ferrovia coi nonni e ci divertivamo tanto, ora però venire alla stazione è molto più interessante e bello...
Ti inviamo questo disegno che speriamo ti sia gradito. Tanti cari saluti dalla maestra e da tutti noi...».

Sposi. — Felicitazioni vivissime ai neo-sposi: Luisa Albertini con l'Op. Qual. Maurizio Spoladori del Magazzino Comp.le IE; Johanna con l'Assistente st. Walter Feichter di San Candido; Bruno Munerin con l'Assistente st. Maria Rosa Carraro in servizio a Vicenza.

Nascite. — Affettuosi auguri dall'Officina G.R. di Verona a: Vanessa, figlia dell'Operaio Qual. Giorgio Rodegher; Veronica, figlia dell'Operaio Qual. Luciano Zenti; Enrico, figlio dell'Operaio Qual. Oscar Carosi; Mirko, figlio dell'Operaio Qual. Nereo Gisaldi; Davide, figlio dell'Oper. Qual. Franco Marcazzan e Alessandro, figlio dell'Oper. Qual. Walter Avesani. Dall'Officina G.R. di Vicenza a Marco, figlio dell'Ausiliario Calogero Santaluma e infine dalla stazione di Saletto a Paola, figlia dell'Ausil. di st. Gianfranco Bovo.

MINI ALMANACCO

a cura di Roberto Fusco

Il civilizzatore del West

I binari erano stati posati troppo in fretta nella sfrenata corsa verso il West perché le Compagnie avessero avuto il tempo e l'intenzione di rendere sufficientemente confortevoli le stazioni e i luoghi di ristoro disseminati su quelle incredibili distanze. Ma grazie alle energie di un giovinotto di nome Frederik Harvey, il quale prima della fine della sua carriera fu acclamato come il "civilizzatore del West", il servizio di ristorazione sulle ferrovie che solcavano le grandi pianure americane fece un grande salto di qualità.

Harvey era inglese di nascita; era giunto negli Stati Uniti nel 1850, a quindici anni, con due sterline in tasca. Lavorò come sguattero a New York fino a quando ebbe risparmiato il denaro per trasferirsi a New Orleans. Là imparò l'arte della buona cucina nelle sale da pranzo di un famoso albergo, ma ben presto, irrequieto e scontento, risalì il Mississippi fino a St. Louis, dove aprì un suo ristorante. La Guerra Civile e un socio disonesto messi insieme spazzarono via la sua azienda. Nel 1862 trovò da lavorare come impiegato sul primo vagone postale della ferrovia Hannibal & St. Joseph.

Si trovava ad Ellsworth, nel Kansas, durante i giorni del boom del commercio del bestiame, e lavorava come agente ferroviario addetto al trasporto delle mandrie. I suoi doveri richiedevano che egli viaggiasse avanti e indietro per il West, e i suoi gusti particolarmente raffinati si ribellarono ai cibi che si servivano durante i tragitti. Nel 1875 aprì due ristoranti alle fermate della Kansas Pacific, ma l'anno successivo decise di passare alla Santa Fè. Gli uomini che gestivano quella ferrovia erano un gruppo dinamico, decisi ad estendere il loro percorso sino al Pacifico e Harvey stabilì di seguirli.

Una delle idee di Harvey fu di convertire le fermate per mangiare lungo la linea in lussuosi alberghi con ristoranti di prim'ordine in modo che i passeggeri potessero fermarsi un giorno o più, durante i loro viaggi per visitare il "selvaggio West" partendo da luoghi non troppo lontani e assai confortevoli. Aprì la prima "Freg Harvey House" a Topeka, servendo cibi di alta qualità su tavole coperte di tovaglie candide come la neve e adorne di bella argenteria. Il suo tentativo ebbe un immediato successo.

La direzione della Santa Fè incoraggiò Harvey ad aprire altri locali simili a quello di Topeka,

ma prima di farlo egli astutamente insistette per avere un contratto. Chiese il diritto esclusivo di dirigere e far funzionare ristoranti e alberghi lungo la linea, e che tutti gli utili andassero a lui.

Poichè era molto difficile trovare, tra quella gente rozza del West, camerieri decentemente all'altezza della situazione, Harvey assunse parecchie ragazze, e così nacquero le famose "Harvey Girls". Le belle cameriere si dimostrarono tanto popolari che a poco a poco Harvey sostituì con donne tutti i camerieri maschi mettendo sui giornali dell'Est questo annuncio che divenne famoso: "Cercasi giovani donne 18-30 anni, buon carattere, attraenti, intelligenti".

Cronaca di un secolo fa

Per l'inaugurazione della linea Cagliari-Sassari, "L'Illustrazione Italiana" manda sul posto i suoi migliori inviati speciali. Un primo servizio di Francesco D'Arcais è pubblicato sul numero del 25 luglio 1880, in forma di lettera, indirizzata agli editori del settimanale, i fratelli Treves:

«...Il 1° luglio è giornata campale. S'inaugura la ferrovia Sassari-Cagliari e si viaggia in marsina, cravatta bianca e annesse decorazioni. Partiamo di buon mattino. A Ploaghe ci si è preparata una sorpresa. Nientemeno che una cinquantina di donne ploaghesi, vestite dei loro ricchissimi costumi, fanno ala al treno. Portano tutte il velo tradizionale con la croce gialla in campo azzurro, la vita stretta nel busto ricamato in oro. Alcune salgono nei vagoni occupati dalle signore, ma per intenderle sarebbe necessario un interprete. Si ode il fischio della locomotiva; ripartiamo. A Bonorva, altra accoglienza entusiastica, altri costumi; quei buoni popolani tutti raccolti in anfiteatro sulle alture, quando giunge la vaporiera da tanti anni desiderata e invocata, gridano Viva il Re! I sentimenti monarchici hanno ancora profonde radici in Sardegna! I bonorvesi si lagnano della nostra troppo breve fermata. "Siete appena arrivati, essi esclamano, e già ci abbandonate!" E li abbandoniamo anche noi con dolore, il treno si ferma in tutte le stazioni; si ferma eziandio presso ad un nuraghe ottimamente conservato.

Che cosa sono i nuraghi, questi avanzi d'una civiltà scomparsa? Nessuno ha finora spiegato le origini e lo scopo di quelle moli. Erano case? erano tombe? erano fortezze? Gli archeologi della nostra comitiva discutono con vivacità senza mettersi d'accordo. I più coraggiosi entrano nel misterioso monumento, scendono nel sotterraneo, ma ne escono più incerti di prima. Si risale nei vagoni e si giunge a Macomer, dove la Società delle ferrovie ha preparato il banchetto inaugurale e dove ci aspetta già il treno arrivato da Cagliari. Sassaresi e cagliaritani si abbracciano, i concerti municipali delle due città confondono le loro armonie, le due città sorelle dimenticano il loro antico egoismo. Un'era nuova è incominciata per la Sardegna!

Non vi descriverò il banchetto ufficiale di circa duecento coperti, le bandiere e i trofei che ornavano la sala improvvisata. Erano presenti tutte le autorità principali dell'isola, i sindaci di molti comuni, non escluso il sindaco di Solorussa vestito in costume, colla sua brava fascia tricolore. E a taluno che a quella vista sorrideva, il buon sindaco del paese della vernaccia disse lì per lì: "Vede, caro signore, io con questa giubba ho le medesime attribuzioni del sindaco di Roma". I treni, ormai, si avvicinano a Cagliari; sono le 11,40 di sera. Un razzo annunzia il loro sopraggiungere e quando le due vaporiere irrompono sferragliando e sbuffando nella stazione, una salve di applausi le saluta entusiasticamente mentre sulle torri, sui bastioni, sui tetti delle case più elevate si accende una festa multicolore di fuochi di bengala. Un incidente: alcuni cavalli delle venti carrozze schierate davanti alla stazione, mal apprezzando le voci delle rivali in velocità, se la danno a gambe mandando all'aria i vetturini».

□

E il container andrà nella steppa...

Forse una svolta nel duello treno-nave per il trasporto merci

di Camillo Benevento

Un duello "all'ultimo nolo" si è acceso da tempo e con alterna fortuna fra treno e nave: teatro dello scontro la ricca "frontiera dell'est", cioè il trasporto delle merci verso la costa del Pacifico e viceversa, dal capolinea di Amburgo, crocevia di tanta parte dei traffici europei e mondiali.

I containers su rotaia hanno inferto ai ricchi armatori anseatici e danesi colpi non facilmente riassorbibili: il fatto è che almeno due fattori essenziali sembrano ormai giuocare in modo irreversibile a favore della scelta-treno in materia di trasporto merci: anzitutto la crisi energetica e il favoloso aumento del costo dei prodotti petroliferi, che fa lievitare i noli marittimi oltre i limiti consentiti dalla competitività di questo genere di trasporto; in secondo luogo la minor distanza (circa 7.000 Km) della via di terra rispetto alla via d'acqua che consente di accorciare i tempi di consegna di almeno dieci giorni quando, ad esempio, ci sono problemi nel Canale di Suez e nei suoi bollenti dintorni (il che non è poi nemmeno più un'eccezione). Né si può dire che tutte le merci caricate su containers facciano poi capolinea ad Amburgo: la Mitteleuropa e la stessa Italia possono abbreviare il percorso verso il Giappone di almeno due giorni sempre via terra, rispetto al grande porto tedesco.

Le contromisure del mondo armatoriale tedesco e scandinavo sono state, per la verità, tempestive e massicce: questa la ragione per la quale accennando al grande "duello" parlavamo di alterna fortuna delle sue fasi. Navi modernamente attrezzate, di oltre 30.000 tonnellate, capaci di raggiungere Tokio in 26 giorni di navigazione, unificazione delle tariffe di nolo e sfoltimento della vecchia giungla di prezzi (dalle oltre 40 tariffe diverse, in vigore sino a tre anni fa, si è ora passati a 7 tariffe standard).

Tuttavia taluni "handicap" oggettivi non potranno mai essere cancellati dal mezzo marittimo, a cominciare da quello che in gergo marinaro viene chiamato "acts of God", in parole povere gli eventi naturali che insidiano ogni traversata, per finire alle cosiddette "stallie" che sono i giorni persi dalle navi fuori dai porti congestionati di traffico, in attesa di poter attraccare per lo scarico.

A favore del trasporto per ferrovia giocherà pesantemente nei prossimi anni anche il raddoppio della Transiberiana. Che non è propriamente un raddoppio ma la costruzione di una vera e propria seconda ferrovia, la Baikal-Amur, di cui abbiamo già parlato ampiamente su queste pagine. Con le linee elettrificate e con le due ferrovie in esercizio si potrà veramente dire che... l'Asia è vicina.

Frattanto alcune cifre possono dare un'idea di questa escalation ferroviaria: nel 1971 i containers in movimento nelle due direzioni sono stati 2.325; nel 1975 hanno raggiunto vertiginosamente la quota di 83.000 per superare, infine, quota 100.000 nel 1978. Centomila containers sottratti al traffico marittimo, questo il primo risultato di quello che all'inizio abbiamo chiamato un vero e proprio "duello". E per il futuro?

Da calcoli fatti dagli armatori tedeschi risulta che il modernissimo porto sovietico di Vostochny sul Pacifico, terminale di containers provenienti da Amburgo per ferrovia, vedrà passare nel 1985 ben 100 milioni di tonnellate di merci, due terzi in più di quante ne ha "trafficate" il porto di Amburgo nel 1980 (65 milioni). Ma con la Baikal-Amur le ferrovie sovietiche saranno in condizione di trasportare un numero di containers molto superiore: si parla addirittura di un raddoppio del movimento merci sulla Transiberiana.

Con l'elettrificazione, poi, è stato possibile eliminare anche taluni fenomeni ricorrenti sullo sterminato percorso della Transiberiana, come ad esempio le misteriose "sparizioni" di treni lungo il tragitto (anche di questo si è già parlato su "Voci"). Adesso è possibile, attraverso i computers, controllare esattamente, sin da Amburgo, l'intero percorso dei containers. Insomma il treno sembra avviarsi a un incontrastato dominio su questa vasta fetta del pianeta per ciò che concerne il trasporto merci. Niente è precluso, infatti, o quasi niente, allo sviluppo delle tecnologie più avanzate. Ma pensate cosa si potrebbe ottenere da queste tecnologie se soltanto un decimo delle risorse e delle ricerche destinate a seminare morte e distruzione (potenziali...) nel mondo, fossero destinate a snellire, perfezionare e incrementare gli scambi commerciali tra i popoli della terra, che portano prosperità comprensione e sviluppo. □

Las Vegas all'italiana

Nei mesi estivi la cittadina adriatica si trasforma, per la massiccia presenza di turisti stranieri, in una copia della celebre "città del gioco". L'impegno del personale

di Renzo Pocaterra

Trovato finalmente lo scompartimento semivuoto, le due signore si rilassano, accendono la sigaretta ed iniziano a rivolgermi la parola.
"Quando siamo libere dal lavoro prendiamo il treno e ce ne andiamo a Rimini. I figli sono già grandi e non hanno bisogno di noi. I mariti? A loro il mare non piace, hanno i loro hobby, la pesca, lo sport e poi non fa male un po' di separazione ogni tanto, tutt'altro."
Non più giovanissime, sfoggiano tuttavia una maturità ben portata, toilettes decisamente balneari e l'animazione tipica di chi esce dalla normalità.

"Ma cosa c'è a Rimini di tanto attraente? Non vi disturbano le spiagge affollate, il traffico, e tutta quella confusione nelle strade, in ogni ora del giorno e della notte?"
"È proprio quell'animazione che ci piace."
Questo è un po' il segreto di tutta la riviera romagnola.
L'ospitalità di antica tradizione trasformata in scienza, tanto che sono a proprio agio genti di costumi, lingue ed abitudini assai diverse, tutte accomunate dalla precisa sensazione di essere come a casa propria.

Ed ecco quindi sbarcare dai cento e passa treni che arrivano qui ogni giorno una umanità composita: ragazzi in jeans, maglietta ed espadrilles ma anche anziani con e senza nipotini, famiglie cariche di bagagli, e, naturalmente, stranieri, tanti stranieri da ogni parte d'Europa.
Molti arrivano con i treni "charter", i treni delle Agenzie che vendono la vacanza "tutto compreso". Parti la sera da Bruxelles, Wien, Amsterdam o Frankfurt ed arrivi al mattino a Rimini.
Volendo, anche con l'auto al seguito.
Rispetto ai treni ordinari impiegano alcune ore in meno.
Non effettuano fermate di alcun genere.
Le Agenzie, quando non siano già proprietarie di vetture ferroviarie, le noleggiano ed assumono a proprio carico ogni compito di assistenza ai viaggiatori, compito svolto con molta professionalità da hostess.
Janine Lekki rappresenta a Rimini la Railtour, la Società che organizza i charter dal Belgio, un treno ogni sabato; provvede alla sistemazione dei turisti nei vari Hotel, trasferimento con pullman da stazione ad albergo ed ogni altro particolare relativo al soggiorno.

"Cerchiamo sempre di offrire ogni confort alla clientela, specialmente ora che vi sono segni di minor affluenza da parte del turismo internazionale, malgrado il maggior lavoro che a volte si affronta quando ci si deve occupare di singoli turisti, o piccoli gruppi, invece che di grosse comitive".
La apparente contraddizione di un maggior lavoro di fronte ad una diminuzione di presenze ci è confermata sia dall'Ufficio Informazioni che dalla Biglietteria.
"Sono diminuite le presenze — dice Raffaella Battistini, dell'Ufficio informazioni — perché vengono fatti dei soggiorni più brevi. Questo significa però un avvicendamento più frequente dei villeggianti e quindi maggior impegno dei trasporti".
"Per noi il lavoro è aumentato — conferma Giovanni Sarti, il titolare della Gestione Biglietti — con quattro sportelli soltanto, poco spazio a disposizione, si lavora anche in condizioni disagiate. Tanto è vero che qui a Rimini, in trasferta, non ci vuol venire più nessuno".

Un grande giro di denaro

Non è necessario dimostrare il volume del lavoro. Con tutti gli sportelli aperti la fila non accenna a diminuire e si tratta di un normale giorno di estate senza ricorrenze particolari.
"Quest'anno speravamo che le nuove macchine stampatrici elettroniche ci avrebbero alleggerito il lavoro — aggiunge Sarti — purtroppo ci sono stati inconvenienti, diciamo di rodaggio, che ci hanno non poco danneggiato. Sono macchine complete ma molto sensibili. Con la polvere dell'ambiente, il caldo e l'impiego ininterrotto a cui sono state sottoposte sono andate spesso in "tilt" ed allora siamo dovuti ritornare ai biglietti compilati a mano. Insomma invece di un aiuto abbiamo avuto un aggravio".
Entra intanto un signore male in arnese, chiedendo se occorrano spiccioli. Avuta risposta affermativa allinea sulla scrivania trecentomila lire di monete. Il Capo Gestione Titolare conferma la nostra impressione: si tratta dell'incasso giornaliero di uno dei più noti mendicanti sulla "piazza".
Anche questo è un segno indicativo dell'immenso movimento di denaro provocato dalla presenza in città di centinaia di migliaia di turisti che si vogliono divertire.
Ed infatti, a Rimini possiamo trovare divertimenti di ogni genere: dalle balere di ogni ordine e grado ai night-club più esclusivi, sfilate di moda, ippodromi, manifestazioni motociclistiche, una nuova Disneyland (si chiama Fiabiland), teatri, ritrovi, cabaret e musica per tutte le età e per ogni gusto.
Non manca un po' di malavita e non potrebbe essere diversamente visto che Rimini è stata definita la "Las Vegas" europea, senza troppa esagerazione.

Un convoglio della Railtour, la Società che organizza i charter dal Belgio. Sotto e nella pagina accanto, giovani viaggiatori in arrivo nella stazione di Rimini

Giovani da tutto il mondo

Tornando alle trecentomila lire di spiccioli portati in biglietteria, annotiamo che sono appena sufficienti per una giornata di punta quando vengono incassati agevolmente più di cinquanta milioni e venduti oltre cinquemila biglietti.
In quelle giornate, per consentire ogni tanto all'impiegato un momento di intervallo per il caffè o la sigaretta, deve essere il Titolare a dare le sostituzioni ai vari sportelli, come ad una catena di montaggio che non si può fermare.
Un altro servizio di stazione che a Rimini non ce la fa più è il Deposito Bagagli. La gioventù giramondo munita di soli zaino e sacco a pelo si presenta puntualmente ogni mattima per depositare i propri "impedimenta" e, magari meno puntualmente, si ripresenta ogni sera a ritirare la propria camera da letto.
Abbastanza spesso il Deposito si riempie

All'Ufficio Informazioni di Rimini

Un sorriso e tanta professionalità

L'Ufficio Informazioni di Rimini cambia volto col mutare delle stagioni. In autunno e inverno il servizio viene svolto da personale ferroviario, un solo addetto per turno, solitamente personale maschile ed anziano, inidoneo per malattie od infortuni agli altri più impegnativi e faticosi servizi di stazione.
Un lavoro di routine, si tratta per lo più di richieste riguardanti il servizio interno, anche se la sempre maggiore utilizzazione delle strutture alberghiere cittadine per convegni sta portando numerosi visitatori stranieri anche nei periodi di cosiddetta "bassa stagione".
Ma quando le giornate diventano calde e luminose, e legioni di turisti trasformano la tranquilla città di provincia nella più nota ed affollata metropoli balneare, anche l'Uffico Informazioni cambia aspetto. Gli anziani ferrovieri dal fare un po' severo e compassato, lasciano il posto alle sorridenti e poliglotte ragazze della cooperativa "Coop-Inform" che svolge il servizio in appalto nella stagione estiva, annunci al pubblico compresi.
Hanno tutte il diploma di operatrici turistiche e conoscono almeno tre lingue estere, particolare importante perché almeno la metà delle richieste che ricevono provengono da turisti stranieri. La soluzione appare senz'altro giustificata considerando la difficoltà di reperire personale FS specializzato in numero rilevante e per un periodo così limitato.
Il loro impegno è circoscritto ai solo quattro mesi estivi; per questo motivo oltre all'avvicendarsi di tanti turisti stranieri, queste ragazze non si trovano mai in quello stato di stress tipico (a lungo andare) degli addetti agli Uffici informazioni tradizionali. Sarà per questo, per la loro specifica preparazione ai contatti umani (senza trascurare che sono tutte notevolmente attraenti) che non è raro notare visi sorridenti anche dall'altra parte dello sportello.
Raffaella Battistini è il presidente di questa Cooperativa tutta particolare.
"Quali sono le maggiori difficoltà e quali le rimostranze più frequenti che vi vengono rivolte sul servizio ferroviario?"
"Le maggiori difficoltà vengono dalla consultazione degli orari esteri, che occorre conoscere molto bene per poter dare rapidamente le informazioni richieste. Le rimostranze più frequenti vengono dalla consuetudine, generalizzata all'estero, di prenotare il posto su ogni tipo di treno, compresi quelli in transito.
Il dover essere costretti alla ricerca del posto, con tutte le incognite del caso, rende scontenti e molto critici nei nostri confronti i viaggiatori di oltr'alpe".

R.P.

Interno dell'Ufficio Informazioni della Stazione di Rimini

ed appare il cartello "esaurito" provocando rimostranze a non finire nei viaggiatori veri od occasionali.
La mancanza di spazio è evidente del resto nello stesso piazzale esterno della stazione. È sempre affollatissimo da mezzi di ogni genere.

Guardando al futuro

È stato recentemente fatto un accordo fra il Comune di Rimini e le Ferrovie dello Stato che cederanno una parte dell'attuale scalo merci da destinare a piazzale per i pullmann di servizio pubblico e privato. Un'opera necessaria che non si poteva realizzare in altra maniera ma che provoca giuste preoccupazioni in Luigi Melucci, il C.S. Sovrintendente, titolare della stazione.
"La riduzione del piazzale comporterà un accorciamento dei binari. Occorrerà quindi costruirne alcuni in più per compensare la diminuzione di capacità. Ma tutta la stazione deve essere ampliata ed ammodernata. Esiste a questo proposito un progetto che risale al 1969, che prevede la costruzione di un'ala sud all'attuale fabbricato. Occorre poi allungare le pensiline sui marciapiedi dei binari viaggiatori. Quando piove la situazione diventa grave perché non ci si può trattenere sotto l'acqua ad attendere il treno. Lo stesso sottopassaggio è unico e stretto".
Il discorso è importante perché questa mancanza di strutture che il turista incontra quando scende dal treno può contribuire a dargli un'impressione sfavorevole e forse determinante. Forse dieci anni fa erano cose su cui si poteva sorvolare. Erano i tempi, agli effetti del turismo, delle vacche grasse. Oggi che il turista viene attirato con offerte di ogni genere da numerosi Paesi emergenti anche i particolari diventano importanti.
La stessa recessione economica (e qui non si tratta certo di particolari) che l'Europa sta affrontando è fonte di preoccupazioni. È noto che nella Repubblica Federale Tedesca, ad esempio, le somme spese in patria per ferie vengono detratte dall'imponibile fiscale.
A quanto pare non sono certo i progetti che mancano o la cognizione delle esigenze. Ben vengano dunque i piani di sviluppo della rete, ma prima che sia troppo tardi. □

"Il treno è una grande nuvola calda"

di Piero Berengo Gardin

Se ne è parlato più volte, anche su queste pagine, ma vale la pena di ritornarci perché il personaggio è di valore e non capita spesso di poter scambiare con lui, in tranquillità, alcune riflessioni su un argomento così "anomalo" come quello che ci interessa.

Parliamo di Federico Fellini e dell'interesse che ha sempre dimostrato verso i treni e i mezzi di locomozione in genere. Tra le infinite simbologie del suo cinema, i ritorni della memoria e gli affioramenti del profondo, tra le nostalgie, i rimorsi e i desideri perduti, il treno e la ferrovia sono presenze puntuali e ricorrenti, un "fil rouge" che non può passare inosservato. Al di là della naturale forza evocativa della locomotiva, per Fellini evidentemente il treno significa qualcosa d'altro, di più autobiografico, di più personale.

C'è una scena, nel film **Roma**, che forse spiega bene questo atteggiamento di Fellini verso il treno, o verso quello che il treno doveva rappresentare, specialmente nel ventennio fascista, per ragazzi di provincia che passavano giornate tutte uguali sulle spiagge e nei bar riminesi. Il treno era la possibilità di fuggire, di andar via, di rompere l'interminabile routine quotidiana, era la grande città, Roma appunto, dove tutte le possibilità si sarebbero aperte, tutte le occasioni si sarebbero presentate. E il nome mitico di Roma, ai protagonisti dell'omonimo film felliniano, appare tutti i giorni sul cartello appeso al fianco della vettura-letto in sosta ("per due minuti") nella piccola stazione di provincia. Una sosta quasi inspiegabile, perché in quella stazione, da quel treno, non sale né scende nessuno, ma che serve a quei ragazzi per fantasticare su Roma, per spiare tra gli sbuffi di vapore gli eleganti e misteriosi abitatori di quelle carrozze. Poi il treno riparte e chi rimane continua a guardare la nuvola di vapore che si allontana.

Poi, la storia si sa, Fellini quel treno lo prese davvero e la sua vita cambiò. Ma il suo rapporto col treno forse ha inizio da lì, da quelle mattine passate in stazione.

Ora Fellini è qui. Si sa che Fellini è anche un grande e affascinante parlatore, e forse riuscirà a spiegarci meglio, al di là delle immagini dei suoi film, che cosa è e cosa rappresenti per lui il treno.

— Fellini, nei suoi film ci sono spesso dei treni, ma anche altri mitici mezzi di trasporto. Ad esempio che differenza c'è, per lei, fra il transatlantico "Rex" in **Amarcord** e una 691?

«Sono ugualmente due grandi animali di ferro, che testimoniano il sentimento del viaggio e il fascino di incontri misteriosi e proibiti. Sono simboli di un'epoca, un tempo si identificavano soprattutto con un'idea e un desiderio di progresso, di mondanità, di grandi amori.

Io, però, anche allora, il treno l'ho vissuto in modo diverso, legato strettamente alla mia infanzia. Sono figlio di un commesso viaggiatore. Mio padre era rappresentante di commercio. Abitavamo a Rimini vicino alla stazione e mia madre, sentendo il fischio del treno, ricordo che diceva: tra cinque minuti butto giù la pasta che papà arriva.

Accompagnavo molto spesso papà alla stazione per vederlo salire, affacciarsi al finestrino, salutarci e sparire. Era sempre una grande emozione. Sono stato innamorato della figlia di un Capostazione.

Sembra un destino, quell'odore acre di fumo, le vaporiere sui binari che sostavano sbuffando con quel respiro ritmato... Ricordo ancora che a Rimini c'era un cavalcavia, immediatamente fuori della stazione. Al centro era un po' dissestato, per cui uno dei giochi favoriti di noi ragazzini era di salire quando sentivamo arrivare il treno, che, appena uscito dalla stazione, mandava una gran nuvolaglia bianca e umida. Ci mettevamo tutti insieme in mezzo al ponte che veniva invaso da questa grande nuvola calda, era come un bagno turco e stavamo lì tra il fradiciume e il nero dei collarini della camicia.

— Già le stazioni. Nei suoi film ci sono anche molte stazioni. Ricordo la stazione nella sequenza finale de **I vitelloni**, l'arrivo a Termini del protagonista di **Roma** e anche quell'incredibile stazione, interamente ricostruita in studio, in **Otto e mezzo**, quando Mastroianni va a ricevere la sua amante. Che cosa è per lei la stazione?

«La stazione è come il mare, un luogo simbolico e anche molto fotogenico, con una sua notevole presenza e atmosfera. Poi è una metafora perfetta della vita: le partenze, gli arrivi, gli incontri.

I nostri sogni, del resto, sono sempre pieni di treni e della paura di non fare in tempo a prenderli, di perdere così le occasioni. La stazione riunisce in sé una tale carica di proiezioni, di desideri, di misteri e attese, da apparire non solo come un grande porto ma come una vera e propria città, una nostra città».

— Scommetto che le piacerebbe fare un film tutto sul treno.

«Certamente, ed è un progetto antico che ho in mente da trent'anni, il famoso ormai (forse proprio perché non sono ancora riuscito a realizzarlo) "Viaggio di G. Mastorna", che si svolge a lungo all'interno di una stazione. Un film scritto, sceneggiato mille volte e mille volte abbandonato, per i motivi più incredibili.

Adesso i produttori non ne vogliono più sapere, dicono che questo film porta scalogna. Eppure Mastorna, a distanza di tanti anni, non ha perduto nulla della sua attualità e del suo fascino. Adesso mentre sto favoleggiando su nuovi film da fare, immerso nella grande crisi che attanaglia il cinema, sento che Mastorna è qui di nuovo, accanto a me, pronto a partire, e mi chiama con insistenza. Chissà, forse c'entrerà anche il treno». □

LUCCA

L'incidente di Barga-Gallicano

Un grave incidente ferroviario si è verificato il 20 luglio scorso nella stazione di Barga-Gallicano. Un carro-gru privo di freni, con a bordo tre operai della Squadra Ponti di Roma, ha percorso a folle velocità una quindicina di chilometri prima di schiantarsi contro l'edificio della stazione di Barga, arrecandovi danni ingentissimi. Dei tre operai a bordo, due si sono gettati in corsa riportando alcune ferite, mentre il terzo, Roberto Cionfi, è finito con il convoglio in mezzo alle macerie. È stato subito soccorso e portato in gravi condizioni all'ospedale della città. Nel crollo del fabbricato, ha riportato alcune ferite anche il Dirigente Movimento, Nino Tallarino.

L'incidente, che avrebbe potuto avere conseguenze ancora più gravi, ha avuto inizio poco dopo mezzogiorno in stazione di Villetta San Romano, sulla linea Lucca-Aulla, dove una squadra di operai era giunta con un carro per eseguire alcune opere di consolidamento ad un vicino ponte ferroviario. La circolazione sul tratto interessato dai lavori era stata interrotta e il servizio viaggiatori veniva svolto con autocorriere. Durante la manovra, per un mancato funzionamento dei freni, il convoglio con tre operai a bordo cominciava a muoversi. A causa della forte pendenza della linea — nella zona si hanno punte anche del 25 per mille — il treno raggiungeva nel giro di pochi chilometri una velocità elevatissima.

Al passaggio dalla stazione di Castelnuovo partiva l'allarme e scattava l'emergenza su tutta la linea. Le stazioni immediatamente a valle venivano evacuate a tempo di record, in particolare quella di Barga-Gallicano, dove il personale provvedeva a manovrare gli scambi in modo da cercare di instradare il treno impazzito su un binario di precedenza. Fortunatamente l'operazione riusciva anche se la motrice a causa della fortissima velocità acquistata — calcolata intorno ai 130 Km orari — si rovesciava su un fianco, travolgendo tutto quello che incontrava sul cammino. Nello scontro tutta una parte del Fabbricato Viaggiatori andava distrutto.

Ma l'incidente, come si è detto, poteva avere conseguenze ancora più gravi, se tutto il personale ferroviario presente nelle stazioni lungo la linea, e in particolare quello della stazione di Barga-Gallicano, non avesse operato, pur in quelle condizioni di emergenza, con sangue freddo, tempestività e determinazione.

Sulla meccanica dell'incidente, naturalmente, sono in corso accertamenti in sede compartimentale.

MILANO

Stazioni nuove e quasi nuove

Nei prossimi anni, probabilmente entro il 1986, il nodo ferroviario di Milano muterà radicalmente volto e caratteristiche per rispondere meglio alle nuove ipotizzabili esigenze di trasporto della città. Questa trasformazione avverrà principalmente con la realizzazione del cosiddetto "passante sotterraneo", che allaccerà la stazione di Porta Garibaldi a quella di Porta Venezia, grazie al quale verrà attuata una circolazione mista fra i treni FS e quelli delle Ferrovie Nord.

Ma sono previste anche altre importanti innovazioni. Per la prima volta, infatti, il centro di una città verrà attraversato in sotterraneo da convogli a medio e breve percorso, e sarà la prima volta che nel tratto urbano questi treni espleteranno un servizio di metropolitana identico a quello svolto dalle linee "1" e "2" del metrò milanese e della futura linea "3".

È evidente che a questo processo di graduale trasformazione dovrà corrispondere una ristrutturazione e trasformazione delle varie stazioni satelliti presenti nel territorio. A tale proposito, un programma molto circostanziato è stato approvato dalla nostra Azienda, dalla Regione, dal Comune e dalle Ferrovie Nord, e in buona parte è già stato finanziato. In sostanza, di fronte alla vecchia stazione di Porta Genova, destinata alla demolizione, Milano avrà un maggior numero di nuovi scali ferroviari, alcuni dei quali — come quelli sotterranei di Piazza della Repubblica, Porta Venezia e Viale Piceno — situati nel cuore della città; altri, invece, come quelli di San Donato, Redecesio e Segrate, collocati in comuni limitrofi ma formanti un unico sistema integrato di trasporti.

Più in particolare sono queste le opere previste, stazione per stazione.

Stazione Centrale: sarà completamente automatizzata. I lavori, che sono già in corso, dovrebbero concludersi entro il 1983.

Stazione di Lambrate: sono in corso lavori di potenziamento. Verrà costruito, tra l'altro, un nuovo Fabbricato Viaggiatori e un passaggio sotterraneo con la stazione del Metrò.

Stazione di Certosa: sarà completamente ricostruita, e ad essa faranno capo numerosi convogli pendolari.

Stazione di Bovisa FS: verrà spostata e il piano regolatore sarà modificato per consentire ai treni delle Nord di inserirsi sulla rete FS e viceversa.

Stazione di Porta Garibaldi: lo scalo di superficie resterà invariato, ma verrà creata una nuova stazione sotterranea a 19 metri sotto il piano stradale.

Stazioni di Piazza della Repubblica, Porta Venezia e Viale Piceno: saranno delle nuove sta-

Un'immagine dell'incidente avvenuto nella stazione di Barga-Gallicano

La linea A della metropolitana di Roma

zioni sotterranee del Metrò.
Stazione di Porta Vittoria: subirà un radicale mutamento e saranno potenziati tutti i servizi ad essa attestati.
Stazione di Rogoredo: sarà completamente ricostruita e ampliata. Da essa avranno inizio i quattro binari della linea Milano-Piacenza.
Stazioni di San Donato, Redecesio e Segrate: saranno delle nuove stazioni.

ROMA

Risultati O.K. dalla Metropolitana

Il primo anno di esercizio ha confermato che la linea "A" della Metropolitana di Roma, che tanto aveva fatto penare i cittadini durante i lunghi anni della sua costruzione, ha contribuito in modo determinante a un certo decongestionamento del traffico nel centro urbano. A Roma, grazie al servizio fornito dalla nuova linea metropolitana, hanno circolato in meno 110 autobus dell'ATAC, 35 vetture tranviarie, e soprattutto sono scomparse le centinaia di corriere provenienti da nord e sud, che prima attraversavano tutto il centro storico per raggiungere i capolinea di Castro Pretorio e San Giovanni, mentre ora si attestano ai rami estremi della Metropolitana. In più si calcola che circa 70.000 autovetture private al giorno siano rimaste nei garage. Evidenti i vantaggi nella circolazione e anche nel risparmio energetico, se si pensa che il trasporto in metropolitana di mille persone richiede una spesa pari al costo di due barili di petrolio, contro i dodici barili che, per uguale tragitto e numero di trasportati, occorrerebbero usando auto private.
Anche il bilancio dell'esercizio può dirsi estremamente positivo. Le vetture della Metropolitana hanno trasportato in media 375.000 viaggiatori paganti al giorno, pari a 137 milioni all'anno; di questi 137 milioni, come si è detto, si calcola che 41 milioni siano nuovi utenti acquisti al trasporto pubblico. Ed è questo forse il dato più interessante, perché dimostra la disponibilità dei cittadini a privilegiare il mezzo pubblico, quando questo è comodo, puntuale, veloce ed anche economico. E la comodità e la velocità della linea "A" sono fuori discussione, se si considera che l'intero percorso — da Cinecittà a Trionfale, passando per Roma Termini — viene compiuto in 26 minuti e l'itinerario attraversa praticamente tutto il centro storico e commerciale della città: da Piazza Barberini a Villa Borghese, da Piazza di Spagna alla Città del Vaticano.

Pierluigi Brandi

Un gesto, una vita

È estate, fa caldo. Soprattutto sui treni affollati delle vacanze. Un'aranciata, una coca, tracannate con avidità. E poi, senza pensarci sù, il solito gesto, la bottiglia che vola dal finestrino. Tanto non succede niente, si pensa, al massimo rimarranno un po' di vetri sulla massicciata (che è già un danno). Invece accade talvolta che la bottiglia (o un altro oggetto analogo) colpisca qualcuno sulla linea, ferendolo gravemente o addirittura uccidendolo. Sono cose note per chi lavora in ferrovia, ma quasi del tutto ignorate dalla pubblica opinione.
Proprio per dare la massima informazione su questo grave fenomeno degli oggetti lanciati dai finestrini, che ogni anno miete tante vittime, soprattutto tra i ferrovieri, la nostra Azienda ha varato nell'agosto scorso una nuova campagna di sensibilizzazione. Sui muri delle stazioni, a bordo dei treni, sono apparsi migliaia di manifesti e locandine, riproducenti sotto una splendida immagine femminile, lo slogan "Un gesto, una vita", per ricordare a tutti la triste verità che un oggetto lanciato dal treno può anche uccidere.
Dell'importanza della campagna i ferrovieri dovrebbero essere i primi ad essere convinti, e ci si augura che contribuiscano al massimo a far rispettare ai viaggiatori il divieto di lanciare oggetti, che è sancito tra l'altro dall'apposito D.P.R. 11 luglio 1980, e soprattutto nell'opera di convincimento a bordo dei treni e nelle stazioni.
Sulla questione, che come abbiamo detto diventa di triste attualità soprattutto d'estate, è stata emanata anche un'apposita circolare che riepiloga tutte le disposizioni vigenti in materia e le misure da adottare, da parte del personale ferroviario, per cercare di ridurre la casistica degli incidenti.
Naturalmente, per rendere più efficace l'opera di prevenzione, è stata anche interessata la Direzione Generale della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno, affinchè vengano intensificati il più possibile i controlli e la vigilanza da parte della Polfer.

FIRENZE

In memoria dei caduti sul lavoro

Si è svolta presso il Deposito Locomotive di Firenze Romito una celebrazione per onorare la memoria di quattro compagni di lavoro tragicamente periti nei disatri ferroviari di Fornacette (10.3.78) e Murazze di Vado (4.4.78) e con essi tutti i ferrovieri caduti in servizio.

La cerimonia, organizzata dal Consiglio dei Delegati dell'Impianto, ha costituito un'occasione di toccante solidarietà umana, cui si sono associati — con l'invio di messaggi — il Presidente della Repubblica, Sandro Pertini, il Presidente del Consiglio regionale toscano, Loretta Montemaggi, e il Presidente della Regione Toscana, Mario Leone. Alla manifestazione ha portato il sentimento di cordoglio e partecipazione di tutta la città il Sindaco di Firenze, Elio Gabbugiani.

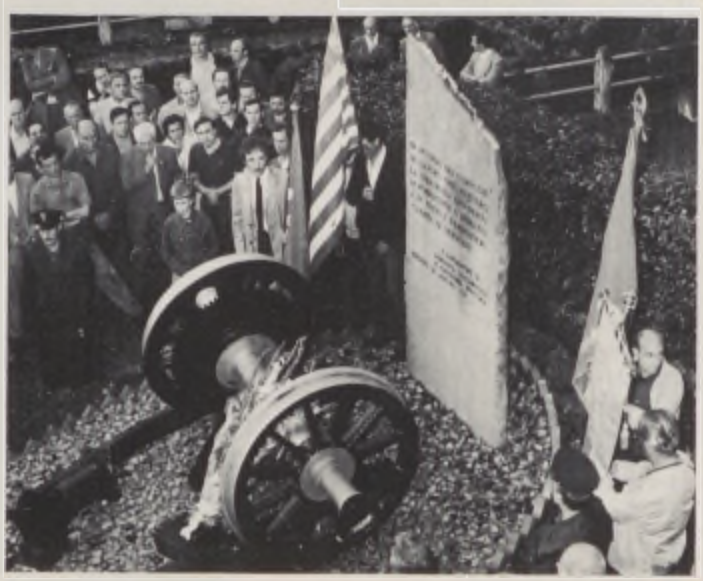
Durante la cerimonia ha preso la parola il Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, che, dopo aver ringraziato, anche a nome del Direttore Generale, le autorità e i presenti tutti, ha voluto ricordare i nomi dei colleghi del Deposito Locomotive di Firenze Romito, periti nei due sinistri ferroviari: Marco Cupido (28 anni) e Alessandro Severi (26 anni), deceduti assieme al Conduttore del D.P.V. di Pisa, Piero Monti (26 anni) a Fornacette, e Romano Monechi (43 anni) e Giuseppe Antonio Pecorino (29 anni) deceduti nel disastro di Murazze di Vado, in cui persero la vita anche i ferrovieri Francesco Paese, Giovanni Castellari e Francesco Pondrelli del Compartimento di Bologna, Pasquale Lazzaro del Compartimento di Venezia, Nicola Pontillo del Compartimento di Trieste, Vincenzo Di Martino, Salvatore Ciancio, Renato Giacchetta, Filippo Matera e Mario Massimei ed Elio Spinosa della Direzione Generale.

"Si è trattato — ha aggiunto l'Ing. Salvatori — di due sciagure gravissime, che hanno segnato l'animo di tutti i ferrovieri. Questi incidenti, se da un lato non hanno annullato l'indice di sicurezza del servizio pubblico ferroviario italiano, che rimane il più elevato rispetto a quello delle Reti estere, hanno però dato una tragica conferma della necessità di radicali interventi di adeguamento e di rinnovamento su alcune strutture ferroviarie".

La manifestazione è servita anche a richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sulle condizioni di lavoro in cui operano giornalmente decine di migliaia di ferrovieri; ed era questo, soprattutto, l'obiettivo del Consiglio dei Delegati, in cui, a distanza di anni, rimane viva la commozione per i compagni tragicamente scomparsi.

A perenne ricordo di questi compagni caduti e di tutti i ferrovieri periti sul lavoro, le maestranze del Deposito e dell'Officina di Firenze Romito hanno realizzato un monumento con alcuni relitti degli incidenti di Fornacette e Murazze. "Un cippo — come ha tenuto a ribadire l'Ing. Sanesi, Capo dell'Ufficio M.T. di Firenze — destinato a fissare nel tempo, al di là del nostro affettuoso ricordo, la memoria di quanti dettero la vita "in macchina" o nel lavoro di officina, nell'adempimento del dovere".

Nino Campagna



Il monumento realizzato dalle maestranze del DL di Firenze Romito

BOLOGNA

A vapore il treno della speranza

Il "Treno della speranza" questa volta ha viaggiato seguendo gli sbuffi ed il pennacchio di fumo di una vecchia vaporiera. A cura del Comitato per la Storia delle Ferrovie e Tranvie della Provincia di Bologna, infatti, è stato organizzato un viaggio sul tratto Bologna-Porretta Terme per oltre 400 appassionati del vapore. Il ricavato è stato devoluto al fondo di solidarietà promosso da "Voci della Rotaia" a favore degli handicappati, figli o congiunti di ferrovieri.

Il convoglio — composto da cinque vetture "centoporte" e da una locomotiva 740.143 — ansimando un po' sulle pendenze più ripide, ha raggiunto Porretta Terme dopo essere stato seguito con grande simpatia lungo tutto il percorso. Il Comitato organizzatore svolge la propria attività con passione e competenza, e si indirizza soprattutto nello studio dei trasporti provinciali e nella ricerca di testimonianze storiche. Al suo impegno si deve anche il recupero di interessante materiale ferroviario d'epoca.

R.P.

BOLOGNA

Cambio della guardia

Il Cav. Mario Venturi — Capo Stazione Sovr. e Capo Riparto d'Impianto a Bologna Centrale — ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età. Dopo un lungo periodo d'attività a Bologna San Donato (ne è stato titolare dal 1965), ha chiuso la propria brillante carriera ferroviaria reggendo, in momenti certamente non facili, e con riconosciuta capacità, un impianto considerato fra i più importanti della Rete.

Gli subentra, nella dirigenza, un suo validissimo collaboratore, Azelio Scarpellini, che ha vissuto fin dal lontano 1953 tutta la "storia" dell'impianto bolognese.

A Venturini e Scarpellini, unitamente agli auguri di tutti i colleghi del Compartimento, vadano anche quelli vivissimi di "Voci della Rotaia".

A.M.P.

CULTURA & TEMPO LIBERO

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies e i giochi

CINEMA

di Piero Spila

La materia dei sogni

Ai tanti modi in cui si possono suddividere i film si è aggiunto recentemente uno nuovo, e grazie all'evento cinematografico senz'altro più importante della stagione. Parliamo naturalmente di Massenzio '81, la fantastica mega-arena inventata per l'Estate Romana, tra il Colosseo e l'Arco di Costantino. Ebbene è stato provato che ci sono anche i film "da Massenzio", che, pur essendo mediocri (almeno così ce li ricordavamo), hanno fatto spellare le mani dagli applausi a cinquemila persone; e i film "negati per Massenzio", film che ricordavamo bellissimi e che rivisti sullo schermo gigante, col rumore degli alberi mossi dal vento e le scie luminose lasciate dagli aerei in avvicinamento a Fiumicino, ingrigivano, si appiattivano, annoiavano.

Un film che certamente guadagnerebbe il 50% se visto a Massenzio è **Excalibur** di John Boorman, un film da non vedere in una sala cinematografica tradizionale (tanto ce ne sono sempre meno), ma che bisognerebbe poter vedere in una grotta, o — come appunto a Massenzio — insieme a cinquemila persone e all'aperto.

Per quale motivo? Innanzitutto perché **Excalibur**, come direbbe l'Humphrey Bogart dell'ultima scena de **Il mistero del falco** (altro film da Massenzio), è fatto con la materia dei sogni. E allora va affrontato in condizioni particolari, in una sala che permetta di stare rilassati ma anche di andarsene in fretta. I sogni, si sa, vanno presi sul serio.

Film evanescente, ma fino a un certo punto, che parla di fiabe per bambini ma anche di miti da adulti, film godibile e spesso insostenibile, in cui gli incubi succedono ai sogni, in cui al di là dell'effimera apparenza viene nascosto un doppio fondo che allarma e incupisce. Del resto, non è un caso che John Boorman sia anche il regista di **Un tranquillo week end di paura** e **L'esorcista parte seconda.**

Ma di che parla esattamente **Excalibur?** Capostipite miliardario di una nuova tendenza della produzione americana, già battezzata "Sword and sorcery" (Spada e Magia), **Excalibur** ci ripropone, ma in confezione extra-lusso, un'ennesima versione della leggenda di Re Artù e della Tavola Rotonda. In due ore e venti minuti vediamo l'intera esistenza di Re Artù, addirittura dal suo concepimento fino alla morte. Vediamo Artù che estrae dalla roccia la spada Excalibur e pacifica il mondo; Artù negli ozi di Camelot e in compagnia dei cavalieri della Tavola Rotonda; Artù tormentato dalla gelosia per Ginevra e vinto dalla passione per la sorellastra Morgana, con cui genera un figlio incestuoso, Mirdred; Parsifal che conquista il Sacro Graal; e infine il duello mortale fra Artù e il figlio Mirdred. Il tutto girato con immagini quasi sempre splendide, in ambienti davvero favolosi (i dintorni agresti di Dublino), e con uno stile, invece, non sempre ben registrato, dove Boorman pencola pericolosamente tra citazioni pittoriche dei prerafaelliti, appesantimenti alla Tolkien, e cadute decisamente più commerciali, da **Guerre stellari.**

Ma soprattutto, **Excalibur** è un film che toccando praticamente tutti i miti della cultura occidentale, tutte le problematiche che ci investono come cittadini (nei rapporti con il potere) e come semplici mortali (nei rapporti con noi stessi), mette in guardia ma non risolve, promette molto ma poi non mantiene, non chiarisce fino in fondo. Ma, per tornare ai sogni di Bogart, si sa che i miti, cioè i sogni dell'umanità, vogliono dire tutto e il contrario di tutto. In conclusione, **Excalibur** è certamente un film da non esaltare acriticamente come fanno i critici francesi di "Positif", ma nemmeno da sottovalutare del

Qui sopra e in alto, due scene di "Excalibur" di John Boorman

tutto, come è stato fatto durante il Festival di Cannes, come fosse una sciocchezza. Macché Re Artù e Ginevra, **Excalibur** è un film interessante perché ci riguarda più da vicino di quanto si pensi (c'è qualcuno che in Re Artù e nella spada estratta dalla roccia ha visto persino un riferimento a Reagan).
Certo, bisogna anche dire che sulla stessa materia si sono cimentati, e a ben altro livello, autori come Eric Rohmer **(Perceval)** e Robert Bresson **(Lancillotto e Ginevra).** Ma qui ritorna il discorso che facevamo all'inizio: quei film li vedemmo in cineteca (ed erano gli anni più belli della nostra vita), **Excalibur,** invece, vorremmo vederlo nella marea di Massenzio. Ma forse non parliamo più di cinema. □

LIBRI

Viaggiando fra treni e poltrone

Finite le vacanze, a volte la voglia di viaggiare resta. Come soddisfarla? Forse bastano dei buoni libri, una poltrona e un po' di fantasia. Per questo segnaliamo ai nostri lettori tre libri, ognuno con una particolare proposta di viaggio.
Trans-Pacific Express. Ed è subito treno. Un treno impossibile che dovrebbe attraversare su altrettanti impossibili binari le acque dell'Oceano Pacifico. Possibili stazioni di questo fantastico Espresso: Bali, Nepal, Giappone, Hawaii, Australia, Giava, Malesia, Siam, Macao, Cina.
Alberto Arbasino, autore di numerosi romanzi e volumi di critica, giornalista e intellettuale "à la page", ha preso questo Espresso, anzi lo ha inventato, e ne ha fatto un libro-collage, intitolato appunto **Trans-Pacific Express.** Ma l'Oriente descritto da Arbasino, in questo suo libro, è stranamente somigliante alla nostra Europa, che resta il parametro di ogni discorso e misura, di ogni considerazione. Un Oriente che assomiglia all'Italia e magari anche alla nostra città.
Libro di viaggi, sì, ma di viaggi in cui non si scopre niente di più di quanto si sapesse già prima della partenza. Libro che induce a porci l'estremo quesito: l'Oriente esiste ancora? Ma la risposta non sarà certo il libro di Arbasino a darcela. Lui l'Oriente l'ha visto, ma solo di sfuggita, senza mai lasciare il suo treno europeo. Nascosto dietro i finestrini, magari decorati da merletti Belle Epoque, alzando ogni tanto il naso dal romanzo o dal saggio del momento.
Dieci viaggi che rassicurano il lettore. Soprattutto il lettore che quei viaggi non se li può permettere. In fondo si può restare tranquillamente a casa, nella propria città, senza troppi rimpianti, e magari dedicare il proprio tempo ad altri viaggi, più impegnativi e meno dispendiosi.
La guida per uno di questi viaggi, la fornisce uno snello libriccino: **La passeggiata,** scritto nel 1919 da Robert Walser. Un racconto che in poche pagine ci descrive un viaggio che tutti possono fare: una passeggiata nella propria città. Ma, come Walser suggerisce al suo lettore, «lei non crederà assolutamente possibile che in una placida passeggiata del genere io mi imbatta in giganti, abbia l'onore di incontrare professori, visiti di passata librai e funzionari di banca, discorra con cantanti e con attrici, pranzi con signore intellettuali, vada per boschi, imposti lettere pericolose e mi azzuffi fieramente con sarti perfidi e ironici. Eppure ciò può avvenire, e io credo che in realtà sia avvenuto». E anche noi, dopo aver letto questo piccolo capolavoro, gli crediamo.
Ma suggestivi incontri e scoperte inquietanti si possono fare in un viaggio anche più breve: quello intorno alla propria stanza. Di questo viaggio ci parla un singolare personaggio del '700, François-Xavier de Maistre, noto soprattutto per la sua famosa e singolare opera: **Viaggio intorno alla mia camera.**
Strutturato come un vero itinerario, il libro propone tappe e soste militari, incontri stimolanti e inaudite rivelazioni. Il vantaggio del viaggio che ci propone de Maistre, è lui stesso a segnalarlo. «L'essere più indolente esiterebbe forse a mettersi in cammino con me per procurarsi un divertimento che non gli costerà né fatica né denaro? Coraggio, dunque, partiamo».

Tiziana Gazzini

«Trans-Pacific Express» di Alberto Arbasino - Editore Garzanti - pp. 220, L. 8.500.
«La passeggiata» di Robert Walser - Editore Adelphi - pp. 106, L. 2.000.
«Viaggio intorno alla mia camera» di François-Xavier de Maistre - Ed. Rizzoli B.U.R. - pp. 172, L. 500.

Per amore di Katherine

Morire non è mai facile. E non lo è soprattutto a 34 anni quando si ha dentro una disperata voglia di vivere. A 34 anni non si possono ancora fare bilanci, la vita è lì, come un frutto non ancora addentato abbastanza profondamente, un frutto di cui non si è ancora gustato il succo più profondo, più profumato e quindi più prezioso. A 34 anni si vuole ancora ridere, scrivere, amare. E Katherine Mansfield tutte queste cose le voleva disperatamente.
La tisi la consumava, i dolori alle ossa le impedivano di alzarsi dal letto, si trascinava dalla Francia all'Italia, dallo studio di un medico a quello di un ciarlatano, ma sempre si portava dentro questa esasperata volontà di vivere. «Sono tisica — scriveva dalla Svizzera a un giovane amico — ma la tisi non mi appartiene. Non è che uno spaventoso cane randagio che, da quattro anni, persiste a seguirmi: così io cerco di farlo perdere tra queste montagne». Ma il cane ha buon fiuto e non si perde.
Oggi la critica sta scoprendo o meglio riscoprendo Katherine Mansfield. Contemporaneamente sono infatti usciti una nuova edizione dei suoi racconti e un lungo saggio critico di Piero Citati.
I racconti non costituiscono naturalmente una vera e propria novità ma la casa editrice Adelphi ne ha curato un'edizione particolarmente interessante e, soprattutto, completa. Una novità è invece il saggio di Citati. Ma poi è giusto chiamarlo saggio? O sarebbe più esatto definirlo "romanzo", il romanzo della vita di una grande scrittrice e di una donna per parecchi aspetti eccezionale?
«Sono odiosa — proclamava a vent'anni — ma se c'è una cosa di cui posso felicitarmi è di non essere innamorata di nessuno, salvo di me stessa». «Mi amo, dunque sono felice». «Io sono assolutamente incantevole». E la sua voce era squillante, i suoi occhi accesi, i capelli, allora lunghi e sciolti sulle spalle, fremevano. A vent'anni non esi-

Katherine Mansfield. La scrittrice inglese morì di tisi a soli 34 anni

steva che lei e il suo narcisismo. Lei e i suoi folli amori. «Forse è mancare di saggezza amare alla follia: ma non c'è mancanza di saggezza più grave che quella di non amare per niente». Lei e la sua smania di vivere. «Non sopporto i giorni che non valgono la pena di essere vissuti», i giorni lisci, bui, monotoni, i giorni in cui la ventata di inatteso tarda ad arrivare.

Lawrence, che la comprese a fondo, quando scrisse **Donne in amore** la raffigurò nel personaggio di Gudrun, un personaggio che rispecchia fedelmente il suo carattere, la sua furia, la sua violenza, la sua tenebra. Eppure, a vederla, era quanto di più delicato ed evanescente si potesse immaginare. Una figurina minuta, dagli immensi occhi neri, dalla voce pacata, dai gesti quieti e misurati. Le tempeste del cuore non si riflettevano mai sul suo viso pallido, da ceramica d'Oriente.

«I suoi anelli le scivolavano lungo le dita mentre faceva il tè. Contro la parete color porpora, essa era come una figura di porcellana, una intenzionale decorazione, con la sua linda testa nera, mani bianche e faccia bianca». Non sembra possibile eppure questa fragile creatura è uno dei più compatti e tenaci temperamenti letterari di questo secolo. Non bisogna lasciarsi ingannare dal suo aspetto, dai fiori delicati, dalle preziose tazze di porcellana, da tutta quell'atmosfera spumosa e iridescente che la circonda nei salotti della Londra bene. Questa piccola neo-zelandese piomba infatti a Londra quando la città accoglieva uomini come Ezra Pound, Thomas Eliot, Henry James, James Joyce. Quando Bloomsbury sperimentava il neopaganesimo, Virginia Woolf imperava, quando Lawrence apriva le prime pagine del suo eros-vangelo.

Ed è in quell'ambiente esclusivo, raffinato e intellettuale, che

Katherine conosce l'uomo della sua vita, il critico-scrittore John Middleton Murry. Lui sarà l'unico che saprà capirla veramente, lui che nelle varie vesti di confidente, amante, amico e infine marito, le resterà accanto tutta la vita. Ed è anche l'unico, tra i tanti, che lei abbia veramente amato. Certo, può correre a Parigi con un amante occasionale, può proclamare ai quattro venti la sua autosufficienza di donna e di scrittrice, ma basta che passi qualche giorno lontana da lui e già non sa più resistere.

L'amante occasionale viene abbandonato, la creazione letteraria interrotta, bisogna correre da John subito, immediatamente, e restare con lui. Davanti a lui passa in secondo piano il lavoro e anche la malattia, accanto a lui la sua smania di vivere si esaspera, diventa frenesia, la sua avidità di assoluto diventa furibonda. Non vuole più pensare alla morte, anzi la morte diventa qualcosa da superare, da sconfiggere.

Nel racconto **Alla baia,** la piccola Kezia dice alla nonna con la voce piena di paura «Nonna... tu non devi morire, non puoi lasciarmi. Non puoi non essere qui. Promettimi che non lo farai, nonna. Di' mai... di' mai... di' mai...». Poco dopo la morte viene vinta. Kezia e la nonna ridono, abbracciate, dimentiche di quel "mai".

Nel racconto **Il suo primo ballo,** un vecchio ballerino preannuncia alla giovane Leila la tristezza della vecchiaia. «Lei starà a guardare con il suo bel vestito di velluto nero e batterà il tempo con un ventaglio molto diverso. E sentirà il cuore farle male, male perché nessuno ormai vorrà più baciarla». Ma d'improvviso un nuovo motivo risuona nella sala e Leila dimentica queste parole, tutto le sembra radioso, gli abiti, le luci, i volti, la vecchiaia è tanto lontana. Ripresa dal gioioso stordimento del primo ballo, tra le braccia di un giovane cavaliere, si scontra con l'uomo anziano e gli sorride felice, non lo riconosce nemmeno.

In **Garden-party,** la morte di un vicino getta un'ombra sulla festa che la famiglia Sheridan sta preparando fin dalla mattina. Laura ha dei rimorsi, degli scrupoli, ma non riesce ugualmente a far interrompere i preparativi. La vita trionfa di nuovo sulla morte.

Ma la morte, a volte, ha buone credenziali in mano e allora non si può proprio fare a meno di pagarle. E la fragile ragazza di ferro, con la sua volontà e il suo coraggio, con la sua ansia e i suoi timori, la pericolosa Medusa dalle mille sfaccettature, le sue credenziali le ha pagate tutte e molto in fretta.

A vent'anni in una poesia aveva scritto di aver trovato «nella opale grotta del sogno» una fata «dalle ali più fragili dei petali dei fiori, più fragili dei fiocchi di neve». La imprigionò tra le mani, la portò alla luce e la lasciò andare. La fata diventò prima una peluria di cardo, poi una pagliuzza in un raggio di sole, poi nulla.

La sera del 9 gennaio 1923 anche Katherine, come la piccola fata, è uscita dalla sua grotta. Se sia diventata una peluria di cardo o una pagliuzza in un raggio di sole, non sappiamo, ma sappiamo che certo non è diventata nulla.

Marina Delli Colli

«Tutti i racconti» di Katherine Mansfield - Ed. Adelphi - pp. 462 - L. 7.500.

«Vita breve di Katherine Mansfield» di Piero Citati - Ed. Rizzoli - pp. 129 - L. 6.500.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

I detective vanno a coppie

I telefilm che invadono sempre più le nostre giornate televisive hanno trovato un nuovo fortunato filone che si presta a molte variazioni sul tema. Stiamo parlando della figura del detective che adesso viene proposta nella versione di coppia o di gruppo. Di recente chi indaga lo fa con la legittima consorte, con cui intrattiene un vivace rapporto amoroso (le serie di **"Mc Millan e Signora"**, **"Cuore e batticuore"**, e il ritorno di **"Sam e Sally"**), oppure insieme ad un collega-partner (**"Starsky e Hutch"**), oppure a condurre le indagini è addirittura un intero gruppo (**"Squadra speciale"**, **"Most Wanted"**, **"Charlie's Angels"** ecc.). Ma si sa, siamo in tempo di riflusso. E la coppia, etero od omosex, il gruppo, hanno più fortuna degli investigatori solitari che hanno fatto la grande fortuna del genere poliziesco: a volte duri di cuore, spesso un po' maledetti, ma sempre troppo anticonformisti.

Per questo, spesso, le nuove serie di telefilm polizieschi finiscono con essere più sentimentali che altro. Il sentimento come evasione, soprattutto nelle investigazioni coniugali. Belle, ricche, con qualche governante o maggiordomo a tempo pieno, sempre in viaggio verso scenari esotici e lontani, mai toccate dai banali problemi quotidiani, le coppie polizieschi hanno tutto per amarsi e per scoprire il colpevole di turno. Giallo-rosa è il loro colore, un colore che fa sognare e ponendo come base il matrimonio (in onore alla presumibile maggioranza dei telespettatori) consentono anche facili, quanto equivoche, identificazioni.

Chi li guarda, può sempre pensare: "Anche io e mio marito...", e "Anche io e mia moglie...". E invece no. Invece di navigare in oceani misteriosi, inseguendo temibili delinquenti, stanno lì, davanti alla TV, e mentre le coppie protagoniste, tra un colpo di karatè e una nuotata nella piscina del più lussuoso hotel, trovano il tempo di tubare e di rinfrescare di continua il loro tenero amore, il telespettatore medio trova addirittura difficile poter comunicare con il rispettivo coniuge. Ammenoché guardare in silenzio la televisione non sia la nuova forma di comunicazione che il nostro futuro ci riserva.

Certo, un difetto anche loro ce l'hanno. Le coppie polizieschi pare che siano sterili. Figli non se ne vedono, insomma. In "Mc Millan e Signora", a un certo punto, la Signora è evidentemente "in attesa". Ma la serie però si interrompe. E la creatura? All'insegna delle strutture familiari più tradizionali, nel telefilm la madre non sembra potere, in nessun caso, distrarsi da questo suo ruolo fondamentale. Figuriamoci se può pensare alle investigazioni. Anche questo, si pensa, tranquillizza lo spettatore. L'ordine naturale delle cose è rispettato. Finché non ci sono i figli, si sa, tutto è possibile. Poi vengono e allora...

La filosofia del buon senso trova conferma, e con essa l'estremo alibi: «Se non avessi avuto i figli a cui pensare, certo, anch'io, avrei potuto...».

E così le coppie polizieschi, dal teleschermo sempre acceso delle serate casalinghe, consolano delle rinunce, dei desideri, dei sogni perduti, che ciascuno di noi ha chiusi nel cassetto. □

SEGNALAZIONI/TV

Famiglia Gassman

Vittorio Gassman, da molto tempo assente dai teleschermi, ritornerà presto in TV. La Rete 1 ha da poco concluso gli accordi con il grande attore per un'iniziativa abbastanza singolare: Gassman, infatti, si proporrà in una versione inedita, privata e familiare. Si tratta di un film di due ore che l'attore ha appena cominciato a girare, composto di quattro episodi di cui sono protagonisti lo stesso Gassman, che ne cura la regia, e suo figlio Alessandro. Ecco perché il titolo (provvisorio) del film: **"Padre e figlio"**. Nei quattro episodi, il padre e il figlio si avvicinano e allontanano, si vogliono bene e litigano, oppongono l'uno all'altro, anche duramente, le diverse concezioni che hanno della vita.

Patatrac

Quest'anno la tradizionale trasmissione della Rete 2 legata alla campagna abbonamenti avrà un titolo rumoroso: **"Patatrac"**. La regia sarà ancora di Gianni Boncompagni ed è stato confermato il duo Franchi-Ingrassia, che tanto successo riscuotono ogni volta che appaiono dal piccolo schermo. La parte coreografica, che nella trasmissione avrà molto spazio, sarà affidata ad Enzo Paolo Turchi. Nel balletto si esibirà una grande vedette internazionale, in contrapposizione ad un gruppo di scatenate giovanissime.

Napoli blues

Il musical è di moda. La Rete 2 ha perciò pensato di affidare a Salvatore Piscicelli, che recentemente ha riscosso grande successo di pubblico e di critica con il film "Immacolata e Concetta", il compito di realizzare **"Blues metropolitano"**. Lo spunto è offerto dalle avventure comico-grottesche di un gruppo di jazz-rock napoletano impegnato per uno spettacolo da registrare presso un'ipotetica emittente televisiva privata. Il tono è quello della commedia di costume, con il quale possono essere affrontati temi seri ma in chiave spettacolare. Non ci sarà però nulla della Napoli di maniera, e anche la scelta della musica seguirà questa impostazione. Quindi, niente "O' sole mio" e "Voce e' notte". La parte musicale è quella del jazz-rock di Pino Daniele e James Senese.

DISCHI

Schubert: un'altra incompiuta

Sono certo che più di un lettore di questa rubrica sarà stato posto in curiosità dalla chiusa del mio brano di maggio "...completa il disco la settima sinfonia, un'altra incompiuta di Schubert". Proprio così: il disco Contrepoint VG 409 524012, di cui avevo già scritto in quella ed in altra occasione, riporta i frammenti di una sinfonia che si colloca poco prima della sua più illustre sorella e alla quale può essere quindi attribuito il numero sette. Frammenti soltanto, ma non di poco conto: 110 battute completamente orchestrate da Schubert. E il disco le riproduce tutte fermandosi alla 110ª proprio come l'Autore si fermò, senza neppure terminare la frase, preferendo forse (ma è un'opinione di Hollard, l'iniziatore della riesumazione e l'esecutore del brano) dare sfogo alle idee sullo sviluppo degli altri tre movimenti. Dice l'Hollard che è azzardato

qualsiasi tentativo della loro elaborazione (come da lui fatto per il 3° movimento dell'ottava) sulla base degli appunti lasciati, tanto numerosi quanto tenui e inconsistenti per l'estraneo, per quanto provveduto di musica. Altri si sono cimentati nell'ambiziosa quanto inutile opera di "ricostruzione"; inutile, perché su di essa grava più che il sospetto, la quasi certezza di infedeltà. A questo punto il postero deve proprio arrendersi.

Ma abbandoniamo il campo minato delle ipotesi per analizzare la realtà di queste 110 battute. La sinfonia si apre con un adagio (apertura che non meraviglia se soltanto si pensi alla settima di Beethoven, alle sinfonie di Schumann e via dicendo). Un inizio in sordina, con un tema sviluppato dai fiati, ripreso poi dai contrabbassi, all'esplodere di un fortissimo di tutta l'orchestra, con abile gioco contrappuntistico; un'affascinante introduzione, carica di tensione drammatica che si apre sull'allegro: un delicato motivo brioso ma soffuso di una certa vena malinconica tutta schubertiana, frammezzata dai "fortissimi" di accenti armonici di incomparabile bellezza. E proprio quando ti senti trasportato sulla corrente del diletto dell'ascolto, ecco improvvisa l'interruzione, il silenzio. Ormai fuori della realtà, pensi ad un guasto dell'apparecchio... no, è Schubert che ti ha piantato in asso.

Vorrei chiudere l'argomento delle incompiute di Schubert, cercando di mettere ordine alla numerazione delle sue sinfonie: prima, in re maggiore; seconda, in si bemolle maggiore, terza, in re maggiore; quarta, in do minore ("tragica"); quinta, in si bemolle maggiore; sesta, in do maggiore ("la piccola"); settima, in mi maggiore (frammenti); ottava, in si minore ("incompiuta"); nona (Gmunden Gastein); decima, in do maggiore ("la grande"). Siamo, oggi, a dieci; e pensare che solo qualche anno fa la decima era soltanto la... settima (vedi disco DGG 138877).

Gianfranco Angeleri

FERMODELLISMO

di Walter Guadagno

I potenti E. 645 per treni merci

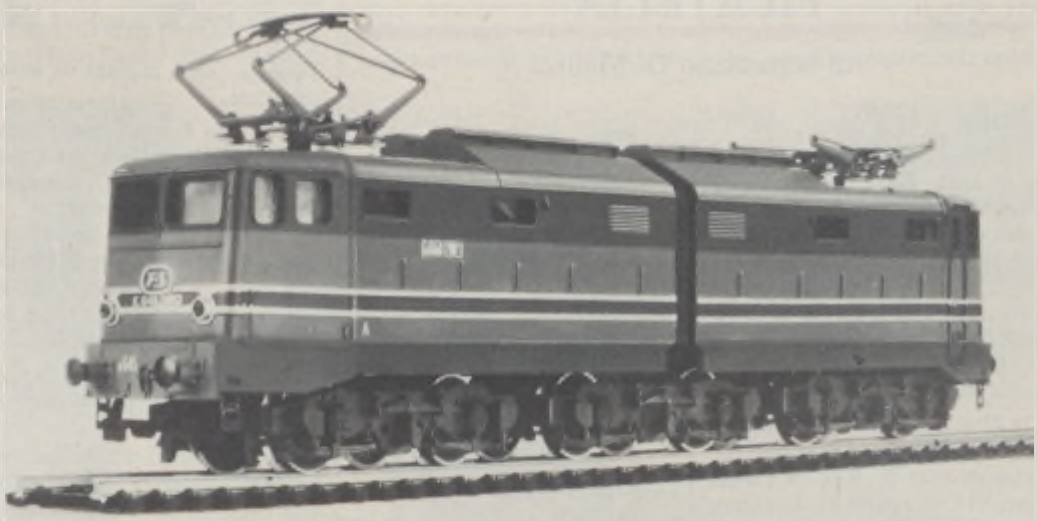
Per far fronte alla notevole richiesta di traffico merci ad alta velocità in conseguenza principalmente delle sensibili esportazioni di derrate agricole dalle nostre regioni meridionali verso i mercati d'oltralpe il Servizio Materiale e Trazione delle F.S. aveva perfezionato l'E. 636, il locomotore snodato a sei assi motori raggruppati in tre carrelli, creando la versione merci dell'E. 646 caratterizzata dal rapporto di trasmissione 21/68, invece del 25/64, che conferiva alla macchina una velocità massima di 120 km/h (si ricorda che soltanto una piccola percentuale di carri merci è ammessa a circolare alla velocità massima di 120 km/h; tali carri sono contrassegnati con una doppia s nella marcatura internazionale) in luogo dei 140 raggiungibili dalla versione per treni viaggiatori.

In un secondo momento alla versione merci fu assegnata una nuova numerazione per cui le immatricolate E. 646.006-037 furono reimmatricolate nel nuovo gruppo E. 645 con i numeri 001-032 le quali pertanto costituiscono la prima serie. Sostanzialmente simili alle precedenti ma aventi una cassa dalle linee più moderne (con testate arrotondate invece che sfaccettate) sono le macchine della seconda serie, costruite negli anni 1963/65, con numerazione 033-093. Infine, recentemente, si è provveduto alla trasformazione dei locomotori E. 646 1ª serie (anch'essi con le testate sfaccettate simili a quelle dell'E. 636 e dell'E. 424) cambiando loro il rapporto di trasmissione da 25/64 a 21/68 costituendo, così, la terza serie con numerazione E. 645.101-105.

Attualmente vediamo questi locomotori principalmente alla testa di lunghi e pesanti treni merci formati, in particolar modo, dai carri più moderni e atti alle velocità più elevate. Raramente vengono utilizzati anche per treni viaggiatori ma si consiglia il fermodellista di impiegare i locomotori di questo gruppo, che stiamo per esaminare, al tiro di treni derrate e di carri Interfrigo.

Col numero di catalogo 11449 e, attualmente, 11465, la Rivarossi ha da tempo offerto al pubblico la scatola di montaggio dell'E. 645 che non presenta difficoltà alcuna per il montaggio. Le scatole della serie Tren-Hobby costituiscono per il fermodellista un ottimo materiale didattico per incominciare ad impratichirsi di qualche attrezzo elementare. Si suggerisce, tuttavia, di iniziare dapprima col montaggio dei carri merci, per poi proseguire con le carrozze, i locomotori e, infine, le locomotive a vapore. Come novità di quest'anno è apparso in catalogo l'art. 1452 relativo all'E. 645.080 già montato. Poiché il modello della scatola di montaggio porta il numero E. 645.040 il fermodellista potrà far circolare contemporaneamente sul proprio plastico in modo realistico i due locomotori. Tutti questi modelli dispongono dell'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia e di un commutatore che permette l'alimentazione del motore dalla catenaria o dal binario.

Anche la Lima offre al suo vasto pubblico una buona riproduzione, tenuto conto del prezzo bassissimo, del locomotore in questione. Il principale pregio del modello Lima, oltre il prezzo, è costituito dall'osservanza della scala 1:87 e dal fatto che è suscettibile di ricevere numerosi pezzi accessori che il fermodellista paziente può costruire dopo essersi adeguatamente documentato. □



L'E. 645 prodotto dalla Rivarossi. Anche la Lima offre una buona riproduzione del locomotore

COLLEZIONISMO

Tante tante cartoline

Tra le riviste edite in Italia, uno spazio e un rilievo particolari è destinato a ricoprire "La Cartolina", un trimestrale giunto già al terzo numero e che, espressamente, si rivolge ai collezionisti di cartoline. Spazio e rilievo particolari per il semplice motivo che è la prima rivista del genere e che, sin dall'inizio, si è posta il compito di affrontare alcuni dei problemi più sentiti da una forma di collezionismo ormai molto diffusa, ma anche — come dice il direttore, Furio Arrasich, nella presentazione — poco difesa, in assenza di documentazioni complete e valutazioni di mercato attendibili.
Quindi molto spazio alle segnalazioni, informazioni, inserzioni, e soprattutto riproduzione di cartoline, sempre molto rare, divise per tematiche e per autori. Si va dal regionalismo, punta di diamante della cartofilia (molto gustosa la serie delle macchiette torinesi, dei costumi siciliani ecc.), alla presentazione di autori che hanno contribuito a fare la storia dell'illustrazione (da Dudovich a Boccasile).

Non potevano mancare, poi, le cartoline d'ambiente ferroviario. Molto belle le cartoline — pubblicate sul n. 2 e 3 — delle stazioni pugliesi e del traforo del Sempione.
L'abbonamento annuo (4 numeri) costa L. 8.000, quello "espresso" L. 11.000 — I lettori interessati possono servirsi del c/c postale n. 83442004, oppure di vaglia intestato a "La Cartolina" di Furio Arrasich - Via Cardinal Sanfelice, 20 - 00167 Roma.

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

Il 4 maggio è stata emessa la ricorrente serie celebrativa dell'**Idea Europea** composta da due valori da L. 300 ciascuno.
Dedicati al "Folklore nazionale" i due francobolli riproducono "Il Palio di Siena" e "La partita a scacchi di Marostica".
- Tiratura: sei milioni di serie complete.

Il 22 maggio è stato emesso un francobollo da L. 600 commemorativo di **S. Rita da Cascia** nel VI Centenario della nascita.
La vignetta riproduce un particolare delle decorazioni della cassa solenne di Santa Rita, raffigurante la Santa nell'atto di offrire la sua spina. - Tiratura: sei milioni di esemplari.

Il 26 maggio è stato emesso un francobollo commemorativo di **Ciro Menotti** nel 150° anniversario della sua morte.
La vignetta riproduce, in sottile filo di coenire, in nero, una incisione dell'800 raffigurante il ritratto a mezzo busto del patriota modenese.
Tiratura: sette milioni di esemplari.

Il 1° giugno sono stati emessi quattro francobolli ordinari appartenenti alla serie **"Costruzioni aeronautiche italiane"**.
I quattro francobolli, riuniti in blocco, e del valore facciale di L. 200 ciascuno raffigurano: Aereo G. 222 Aeritalia, Aereo MB 339 Aermacchi, Elicottero a 109 Augusta ed il bimotore P 68 Partenavia.
Il blocco di quattro francobolli è completato da due vignette poste al centro raffiguranti il motore stellare per aviazione Piaggio PXI ed il motore Fiat AS 6.
Tiratura: sette milioni di serie complete.

L'8 giugno è stato emesso un francobollo ordinario dedicato ai **"Problemi del nostro tempo Il dissesto idrogeologico"**.
La vignetta raffigura simbolicamente il globo terrestre diviso in due parti, di cui una fiorente e l'altra ridotta a deserto. - Tiratura: sette milioni di esemplari.

Il 26 giugno è stata emessa una serie celebrativa del **"Lavoro italiano nel mondo"**.
I due francobolli del facciale di L. 300 cadauno, separati da una bandella nella quale vengono riportate le denominazioni delle due località in cui le opere sono state realizzate, riproducono una vista dall'alto di un'opera realizzata da imprese italiane all'estero e precisamente: l'impianto idroelettrico di San Simao (Brasile) e lo schema idrico di High Island (Hong-Kong)

Vaticano

Il 22 giugno le Poste Vaticane hanno emesso una serie celebrativa del **42° Congresso Eucaristico Internazionale**, tenutosi a Lourdes, composta da quattro valori.
Il valore da L. 80 riproduce il simbolo del Congresso Eucaristico: una coppa con fiamma, ostia spezzata e la leggenda: "Gesù Cristo, pane spezzato per un mondo nuovo"; il valore da L. 150 riproduce il simbolo Eucaristico e l'apparizione della Vergine a S. Bernadetta; il valore da L. 200 riproduce il simbolo Eucaristico e un gruppo di pellegrini diretti al Santuario di Lourdes; il valore da

L. 500 riproduce il simbolo Eucaristico, il Vescovo e i fedeli che venerano la Vergine Immacolata.
Tiratura: un milione centomila serie complete.

San Marino

Le poste Sammarinesi hanno emesso il 23 aprile tre interi postali.
Una cartolina da L. 150 per commemorare il secondo centenario della nascita del grande numismatico sammarinese **"Bartolomeo Borghesi"**.

Una cartolina da L. 200, per l'estero, celebrativa del VI Centenario della nascita di **S. Rita da Cascia.**

Un aerogramma da L. 300 per ricordare la quarta edizione della grande Mostra dei fiori e piante tenutasi a Genova il 25 aprile. - Tiratura: n. 150.000 pezzi per ciascun intero.

Il 15 maggio sono state emesse due serie di francobolli.
La prima composta da un valore da L. 200, per celebrare **"L'anno internazionale delle persone handicappate"**.
La seconda da un dittico di due francobolli del facciale di L. 200 e di L. 300, è dedicata alla Città di **"Vienna"**. Come per le precedenti emissioni, dedicate alle più importanti Città del Mondo, la vignetta riproduce due vedute della città (piazza San Carlo) come era nel 1817 e come è oggi. - Tiratura; n. 600.000 serie complete di tutte e due le emissioni.

A Rimini il terzo congresso dei filatelisti ferrovieri

Nei giorni 28-29 e 30 maggio si è tenuto a Rimini il 3° Congresso Filatelisti Ferrovieri, organizzato dal locale Gruppo Filatelico del D.L.F. con la collaborazione e partecipazione di numerosi Gruppi Filatelici nazionali del Filter. Riuscitissimo Congresso che si è concluso con una visita alla vicina repubblica di San Marino. Per l'occasione le Poste Sammarinesi hanno attivato un ufficio postale dotato di un

un ufficio postale dotato di un timbro speciale a ricordo della manifestazione, che riproduciamo qui sopra.
Ringraziamo i Dirigenti del Gruppo Filatelico di Rimini per la perfetta organizzazione e per la calorosa accoglienza riservataci. □

PER VOI RAGAZZI

di Salvatore Ascenzi

La 18ª fiera del libro per ragazzi

C'è chi ha scritto, che quest'anno alla Fiera del libro per ragazzi di Bologna si è respirato aria nuova. Aria nuova perché si è riscoperto "l'uovo di Colombo dei sentimenti sempiterni, del bisogno di poesia, dell'ansia di misurarsi con il magico"... Be', allora, direte voi, aria nuova un corno: aria vecchia, piuttosto! No, ragazzi, un momento. Cerchiamo di non essere troppo faciloni col trinciare giudizi frettolosi. Ci sono cose che non invecchiano mai e che certamente non moriranno mai. Sono i cosiddetti "valori", che talvolta, è vero, si assopiscono, perdono calore, declinano, si nascondono, sembrano cadere miseramente sotto i colpi di mode diverse, ma poi ritornano e si riaffermano.
Ora, per quanto riguarda la letteratura giovanile, ritorna e si riafferma soprattutto la narrativa a carattere fantastico (sia in Italia che all'estero) che già aveva manifestato un rinnovato rigoglio nelle edizioni 1979 e 1980 della grande rassegna internazionale libraria bolognese. Fiabe nuove intrise d'umorismo e fiabe antiche rivisitate e riscritte con agile eleganza per il bimbo d'oggi; leggende e racconti del patrimonio folcloristico mondiale, troppo spesso nascosto o ignorato, che ora viene riportato alla luce un po' dappertutto, anche da noi.
Per i più grandi, accanto ai romanzi di carattere realistico che toccano i vari e scottanti problemi della società attuale, sempre valido appare il romanzo avventuroso, anche quello costruito su base storica e biografica, mentre cresce la produzione del giallo-poliziesco e del racconto di fantasia che, in particolare, desta grande interesse nei ragazzi tra i dieci e i dodici anni.
In sensibile calo sono, invece, quei prodotti editoriali agganciati ai successi televisivi, che, nonostante la vasta diffusione, hanno ben poco a che fare con la letteratura giovanile. Non è, dunque, un dato negativo, questo, ma al contrario è qualcosa di estremamente positivo, in quanto dimostra un affinamento degli interessi.
Gli editori — specie quelli italiani — non hanno, poi, tralasciato di incrementare la produzione a carattere divulgativo, che può validamente affiancarsi al libro scolastico e ai testi realizzati per facilitare le ricerche. In questo settore si nota una crescita della divulgazione storica, che si è recentemente arric-

Un angolo della Fiera del libro per ragazzi di Bologna: grande ritorno della narrativa fantastica

chita di ottimi libri, e artistica con collane che presentano anche ai lettori più piccoli i capolavori delle arti figurative e contribuiscono notevolmente alla formazione del senso estetico nei ragazzi. Numerosi pure i libri di divulgazione scientifica, che affrontano i vari argomenti della scienza e della tecnica e possono anch'essi giovare alla formazione non solo culturale dei giovani, specie di quelli che già hanno superato il guado tra la scuola elementare e la media. Un panorama vastissimo, dunque, di libri coloratissimi (l'illustrazione appare sempre assai curata e rappresenta un elemento ormai costitutivo del libro per ragazzi), disposti su un'area di 12.500 metri quadrati, presentati a oltre 20 mila visitatori da 780 espositori, di cui 102 italiani e 678 esteri, provenienti da 57 Paesi.

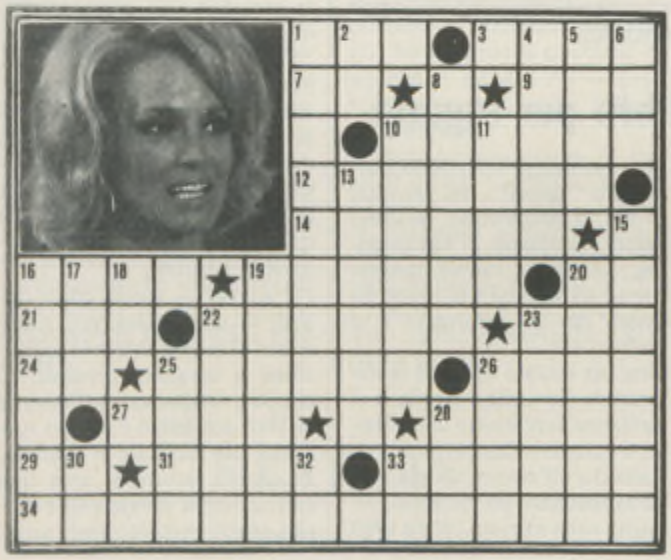
Come sempre, si sono svolte, nell'ambito della Fiera, manifestazioni collaterali di notevole interesse. Ve ne segnaliamo alcune fra le più importanti.

Voi sapete che il 1981 è stato proclamato dall'ONU "Anno internazionale dell'handicappato". La Fiera del libro non ha trascurato di inserirsi convenientemente nel contesto delle celebrazioni di questo "Anno" del tutto particolare, dando vita a tre iniziative: un seminario sul "Ruolo del libro nell'inserimento dei bambini handicappati", un convegno dell'Associazione Italiana Biblioteche su "L'handicappato e il libro", una mostra di duecento libri per i bambini — e sui bambini — handicappati, curata dall'IBBY (Comitato internazionale del libro per ragazzi).

La Fiera ha inoltre ospitato l'annuale assemblea del "Gruppo di servizio per la letteratura giovanile", un'Associazione di scrittori italiani per ragazzi, di editori, bibliotecari, insegnanti, genitori, i quali si sono proposti di promuovere, sostenere e diffondere i buoni libri per l'infanzia e la gioventù, in particolare animando incontri tra autori e ragazzi in ogni parte d'Italia e curando la pubblicazione di un bollettino bibliografico, "Pagine Giovani", verso cui sta crescendo l'interesse di quanti sono sensibili al problema (uno dei problemi più seri fra i molti che può vantare il nostro Paese...) dell'incremento della letteratura da parte dei ragazzi, primo passo per ottenere un buon livello di lettura negli adulti, attualmente fra i più bassi del mondo.

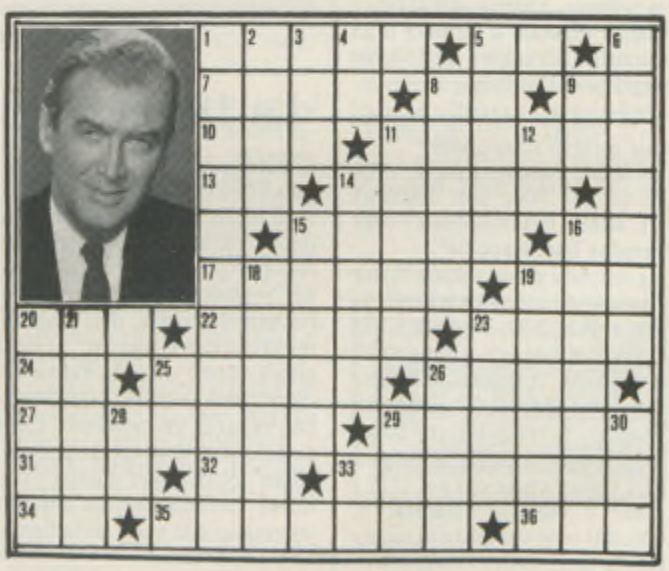
Salvatore Ascenzi

PASSATEMPO



ORIZZONTALI: 1. Segno aritmetico; 3. Dea del mare; 7. Alessandria; 9. Modulo lunare; 10. Infisso nel terreno del giardino... 12. Conchiglia madreperlacea; 14. Il pezzo agognato dal filatelico; 16. Arde in chiesa; 19. Diminuire, scemare; 20. Il sole egizio; 21. Il mutolo figlio di Creso; 22. Amiche per la pelle... 23. Abbreviazione di numero; 24. Taranto; 25. Nome classico del lago di Garda; 26. Avverbio di maniera; 27. La Caterina sesta moglie di Enrico VIII; 28. Il padre dei latini; 29. Napoli; 31. Famiglia, tribù; 33. Contrario; 34. Nome e cognome del personaggio in foto.

VERTICALI: 1. Un soggetto per cartoline; 2. Articolo spagnolo; 4. Propulsore a due o più pale; 5. Il dipinto di... Penelope; 6. Basse, profonde; 8. Colpire non mortalmente; 10. Quantità di cose omogenee sparse su una superficie; 11. Divinità infernale romana, corrispondente al greco Plutone; 13. Scurrile, osceno; 15. Davide Yong, pittore ed incisore inglese; 16. Simbolo di schiavitù; 17. Cresce di continuo; 18. Rieti; 19. Giuseppe, scrittore inglese autore di "Lord Jim"; 20. Lo è un abitante di Bucarest; 22. Possono essere coltivate... 23. Taccuino per appunti; 25. Punteggiature amorose; 26. Scrisse "Il postino suona sempre due volte"; 28. Il partito di Zanone; 30. Ancona; 32. Il Nichelio; 33. Le ultime di Pasternak.



ORIZZONTALI: 1. Letto pensile; 5. Iniziali della Cardinale; 7. Rende ubertoso l'Egitto; 8. Adesso a... Modena; 9. Catania; 10. In mezzo; 11. Sembrare un... giudizio; 13. Fiume svizzero; 14. La parte più burrosa del latte; 15. Eterogeneo; 16. Avversativa; 17. Vi morì Carlo Alberto; 19. Sigla per autotreni; 20. Sigla automobilistica della Giordania; 22. Dio del fondo marino; 23. Motto di casa Savoia; 24. Arezzo; 25. Isola del Mediterraneo; 26. Una terra di... gialli; 27. Ha per capitale Kuala Lumpur; 29. L'asta della freccia; 31. Aumenta ogni giorno; 32. Iniziali di Tasso; 33. Capitale del Venezuela; 34. Salerno; 35. Il nome di Donizzetti; 36. Piano Marshal.

VERTICALI: 1. Rivale, competitore; 2. Si prende con un occhio; 3. Simbolo di volo; 4. Como; 5. Strumento musicale; 6. Il cognome dell'attore in foto; 8. Paludamento regale; 9. Cremona; 11. Si consuma a tavola; 12. Fine di Dulcinea; 14. Città e porto della Grecia; 15. Un gioco di mani...; 16. Castello di Trieste; 18. Granelli di oro; 19. Ostinato, protervo; 20. Il nome dell'attore in foto; 21. Pesce d'acqua dolce; 23. Davanti a uno sportello; 25. Sigla di Caserta; 26. Amato e... costoso; 28. Nota musicale; 29. Abbreviazione di canonico; 30. Ospedale in breve; 33. Cagliari.

*SOLUZIONE. **Orizzontali:** 1. Amaca; 5. CC; 7. Nilo; 8. MO; 9. CT; 10. Tra; 11. Parere; 13. AA; 14. Panna; 15. Misto; 16. Mit; 17. Oporto; 19. Tir; 20. Jor; 22. Nereo; 23. Fer; 24. AR; 25. Cipro; 26. Cina; 27. Malesia; 29. Calamo; 31. Eia; 32. TT; 33. Caracas; 34. SA; 35. Gaetano; 36. ER.*

***Verticali:** 1. Antagonista; 2. Mira; 3. Ala; 4. CO; 5. Corno; 6. Stewart; 8. Manto; 9. CR; 11. Pasto; 12. EA; 14. Pireo; 15. Morra; 16. Miramar; 18. Pepite; 19. Tenace; 20. James; 21. Orata; 23. Fila; 25. CE; 26. Cara; 28. LA; 29. Can; 30. Osp; 33. CA.*

*SOLUZIONE. **Orizzontali:** 1. Per; 3. Tet; 7. AL; 9. Lem; 10. Sedie; 12. Ostrica; 14. Rarità; 16. Cero; 19. Calare; 20. RA; 21. Ali; 22. Pomice; 23. Num; 24. TA; 25. Benaco; 26. Come; 27. Par; 28. Pater; 29. NA; 31. Cian; 33. Alieno; 34. Angie Dickinson*

Verticali: 1. Panorama; 2. El; 4. Elica; 5. Tela; 6. Imc; 8. Ferire; 10. Strato; 11. Dite; 13. Salace; 15. Cameron; 16. Catena; 17. Eia; 18. Ri; 19. Conrad; 20. Rumeno; 22. Pere; 23. Note; 25. Baci; 26. Cian; 28. PLI; 30. AN; 32. Ni; 33. ok.

LETTERE A VOCI

La pena del taglione

Caro Direttore,
voglio iniziare questa mia lettera con una citazione: "non si deve nuocere a nessuno: che se qualcuno l'abbia fatto, pagherà la pena del taglione", così Fedro in una delle sue favole. — A che proposito? Non certo per desiderio di vendetta, ma semplicemente per sottolineare, se pure ce ne fosse bisogno, la triste e dimenticata condizione dei pensionati, dovuta certamente all'incuria e all'indifferenza di pochi (o di molti?) che probabilmente non hanno il senso degli altri, specie quando gli altri, non avendo alcun potere, sono i più deboli.
Allora si comprende perché il "pensionato" debba imparare a sue spese, con molta umiltà e rassegnazione, che per "Lui" non c'è "tempo", non c'è "personale", nascono "conflitti di competenza", ecc. ecc. e che quindi ciò che è dovuto a "Lui" è molto meno urgente ed importante di ciò che è dovuto agli altri e che la esasperante lentezza delle regolarizzazioni, delle riforme di pensione, ecc. deriva dal fatto puro e semplice che, in fondo, si tratta soltanto di gente che non ha più voce e che non ha diritto neanche ad un risarcimento per i sacrifici che gli vengono imposti e per i gravi danni subiti a causa degli incredibili ritardi.
I 40 anni di "puntuale" servizio prestato? Era tutto dovuto!!! Purtroppo, tutto ciò che diventa abituale non desta più impressione. E così il fenomeno dell'assuefazione ci sta pericolosamente rendendo incapaci di scandalizzarci e di reagire alle quotidiane dosi di veleno e di ingiustizie che ci vengono propinate, in questa nostra società che ha la pretesa di essere la patria del diritto e dove, invece, pare che riesca ad affermarsi il diritto del più forte.
La triste esperienza dei pensionati, di ieri e di oggi, si farà puntualmente conoscere anche da coloro che "oggi" ne sono responsabili: è la pena del taglione. Una constatazione tutt'altro che consolante.

Caro Direttore, perdoni il mio sfogo un po' polemico (Absit iniuria verbo) e, sperando che questa mia venga integralmente pubblicata e magari trasmessa a chi ha il potere di intervenire, la ringrazio e la saluto cordialmente.

Michele Gibiino
Capo Gestione Sovr. a r.

Noi non crediamo che l'indifferenza verso i pensionati sia così diffusa come si è portati a credere anche se poi, purtroppo, non sempre si arriva a risoluzioni concrete nei riguardi di questa categoria. Anzi chi è in servizio guarda con simpatia e solidarietà chi in servizio non è più.
Una prova di interesse la dà, ad esempio, il nostro giornale con la rubrica "Amici in pensione" dove, come lei ben sa, vengono minuziosamente e tempestivamente trattate tutte le questioni vecchie e nuove che riguardano i pensionati. La stessa pubblicazione di questa lettera vuole anche essere una dimostrazione e una conferma di questo interesse. Ne vogliamo approfittare, anzi, per sottoporla all'attenzione di tutti i lettori, per ricordare che essere pensionati è uno stadio della carriera non una emarginazione. Lo stadio in cui si merita più considerazione e rispetto.

All'ombra della Cuneo-Nizza

Egregio Direttore,
sono un Assistente di Stazione in servizio presso la Fermata di Maddalene. È mia intenzione farle conoscere il mio punto di vista sulla nuova linea Cuneo-Nizza.
Come tutti sanno la linea Cuneo-Nizza in certi punti raggiunge la pendenza massima del 26 per mille, quindi di conseguenza a questa altezza corrisponde una lunga ombra, ombra che si estende fino a Fossano. Come tutti sanno nell'ombra le cose si vedono poco, o non si vedono affatto, se non sono visibili, non lo sono da tutte le Direzioni — Compartimentale, Generale, Sindacale — e questo è il problema di Maddalene.
A Maddalene situata fra le stazioni di Fossano e Centallo, linea a Dirigenza locale a semplice binario, circolazione regolata con blocco telefonico, con due P.L. in dotazione non protetti e manovrati a mano, passano 53 treni in 24 ore, e in certi giorni i treni arrivano a 57-58. Regime di chiusura dei P.L., ad orario.
Il regolamento in fatto di chiusura dei P.L., in relazione con il volume di traffico ferroviario e stradale diventa praticamente inapplicabile o, quantomeno, la sua applicazione creerebbe enorme disservizio, basti pensare che nei giorni di forti ritardi solo la Fermata di Maddalene si troverebbe a dover trasmettere circa 380 fonogrammi e riceverne altrettanti.
Quanto sopra è sufficiente per capire che l'Agente di servizio gioca otto ore con il Morto; nella maggioranza dei casi il primo vince; per avvantaggiarsi sul Morto, ma soprattutto per sopperire a mancanze superiori e strutturali, gli agenti si munìscono: chi di timer, quelli usati dalle casalinghe per dar giusta cottura all'arrosto, chi di orologi-sveglia al quarzo, i più progrediti usano calcolatrici con orologi-sveglia per programmare due treni alla volta.
Per finire: anche questa mia, che sotto certi aspetti potrà sembrare ridicola, rispecchia la tragica realtà e lo stress psicologico a cui si è sottoposti quotidianamente; pertanto dedico questa lettera a tutti coloro che il giorno dell'inaugurazione della Cuneo-Nizza sono passati da Maddalene, dormendo magari in 1ª cl. con la C.L.C. in tasca, e a tutti quelli che accusano o accuseranno di negligenza grave coloro che a Maddalene hanno perso giocando con il Morto. Questa lettera vuole anche essere una manciata di fango su quella bella facciata rosa dipinta dai giornalisti e corrispondenti di "Voci". Senonché questa lettera è scritta da chi vive in questa realtà e non crede più a chi ormai da anni parla di blocco FS, PL automatici, soppressione di Fermate ecc.

Giorgio Fossa — Maddalene

A differenza del Sig. Fossa noi siamo convinti che non è lanciando manciate di fango che si risolvono i problemi, e crediamo ancora al "blocco FS, ai PL automatici, alle soppressioni di

Uno dei tanti cavalcavia della Cuneo-Ventimiglia

LETTERE A VOCI

Fermate ecc.". Non solo ci crediamo ma, nei nostri limiti, ci battiamo per sensibilizzare ulteriormente chi di competenza.
Per quanto riguarda la difficile situazione di Maddalene, per la verità tratteggiata dal nostro lettore a tinte un pò troppo fosche (l'impiego amministrativo dell'agente in servizio è di dieci minuti nell'intero arco della giornata, per un incasso medio di L. 7.000 al giorno; l'impegno lavorativo al telefono è di 15 minuti ecc.), essa, a quanto ci è stato assicurato, è ben presente agli Organi responsabili. Tanto è vero che si è deciso da tempo di migliorare il sistema di esercizio della linea Fossano-Cuneo-Limone, esercitandola con il C.T.C.
I lavori previsti, anche per migliorare l'esercizio della Fermata di Maddalene, sono compresi nel Piano Integrativo (al punto D "Controllo Centralizzato del traffico..." del Cap. VIII/XV). In particolare per Maddalene è previsto:
— la trasformazione della Fermata in Posto di Movimento, con binario di circolazione della lunghezza di m. 650;
— l'installazione dell'A.C.E.I. e segnalamento luminoso di protezione e partenza;
— la protezione dei P.L. con segnali fissi e manovra elettrica.

La morte di Sergio P.

Caro Direttore,
i giornali hanno dato notizia della morte di un giovane, stroncato da una dose eccessiva di eroina; nel dare il dettaglio della notizia i giornali hanno scritto che Sergio P. era orfano di un ferroviere. È una vicenda, quella di Sergio, che ho vissuto da vicino e che oggi mi lascia con tanta amarezza nel cuore perché non sono stato capace, io e molti altri, di fare di più per tirarlo fuori dai guai. Domenico, il padre, era un caro collega con il quale ho trascorso tanti anni di vita ferroviaria. Una brutta malattia lo ridusse in fin di vita ed ebbi la ventura di assisterlo e seguirlo nei suoi ultimi giorni. Sergio era appena un ragazzo e la perdita del padre unito al trauma di un radicale cambiamento di tenore di vita aveva lasciato il segno. Quando Sergio raggiunse la maggiore età ebbe le prime avvisaglie: non voleva andare soldato, diceva di preferire la prigione e non perché spinto da un qualsiasi ideale o da una religione, ma dal semplice desiderio di fare qualcosa di diverso, di essere contro la comunità. La mamma me ne parlò ed io combinai un appuntamento qui a "Voci" con De Leo, all'epoca nostro collaboratore (adesso è ordinario di Criminologia presso l'Università di Roma), e dopo un paio di sedute Sergio rientrò nei binari della normalità. Ma per poco: un lavoro che gli avevamo procurato, durò qualche settimana appena; la stessa cosa accadde per un altro incarico: ormai nella sua vita era entrata la droga. Cominciarono così i ricoveri in ospedale, i tentativi di disintossicazione e, da ultimo, la mezza colonna sul giornale che ne annuncia la fine. Sergio, e sua madre, avevano per tanti anni inseguito il miraggio della disintossicazione, una speranza che viene spesso alimentata con troppa disinvoltura.
L'eroina è un tunnel dal quale non si esce: sono pochissimi quelli che possono dire di essere tornati alla luce. Per il resto non si fa che passare da una droga all'altra, da una dipendenza ad un'altra.
Ho voluto raccontare la vicenda di Sergio proprio per dare più forza a quest'ultima affermazione: dalla droga, dall'eroina in particolare, è difficilissimo uscire, non esistono cure, inutile parlare di Metadone, di farmaci svedesi, di nuove cure americane. La miglior difesa è la prevenzione. I più esposti sono i giovani perché il meccanismo dello spaccio della droga li coinvolge, si appoggia soprattutto su di loro: il drogato viene trasformato in spacciatore, in piazzista, in un infernale commesso viaggiatore dello sporco commercio. Ecco perché è necessaria la prevenzione, ecco perché si dovrebbe parlare di più di questa che possiamo considerare la calamità dei nostri giorni. Non credo esistano statistiche che riguardano la diffusione nel nostro ambiente: con ogni probabilità il duro lavoro del ferroviere lascia poco o nessun margine a rischi di intossicazione, almeno questo ce lo auguriamo. Ma ci sono i giovani, i nostri ragazzi, che ogni giorno vengono sottoposti a bombardamento di tentazioni, ed è nostro dovere metterli in guardia, indicare loro i rischi, informarli. La morte di Sergio mi è servita per parlare della droga, l'ho fatto per chiedere che se ne parli perché il miglior rimedio contro il dilagare delle droghe è la prevenzione, la conoscenza del rischio. Sono certo che la mamma di Sergio non me ne vorrà se ho rinnovato il suo dolore, se ho "strumentalizzato" così la morte di suo figlio.

Vittorino Sermarini

Pubblichiamo volentieri questo intervento dell'amico Sermarini, condividendo totalmente l'opinione che il miglior modo per combattere il tragico dilagare della droga sia ancora la prevenzione. E per prevenire bisogna soprattutto parlare di più, e meglio, della droga e dei suoi terribili effetti, senza moralismi né aprioristiche condanne.
Questo, crediamo, è oggi uno dei compiti principali di qualsiasi organo di informazione. La lettera di Sermarini, tra le altre cose, ci dice che è diventato opportuno (purtroppo) affrontare il tema della droga anche su un giornale, e in un ambiente, come il nostro.

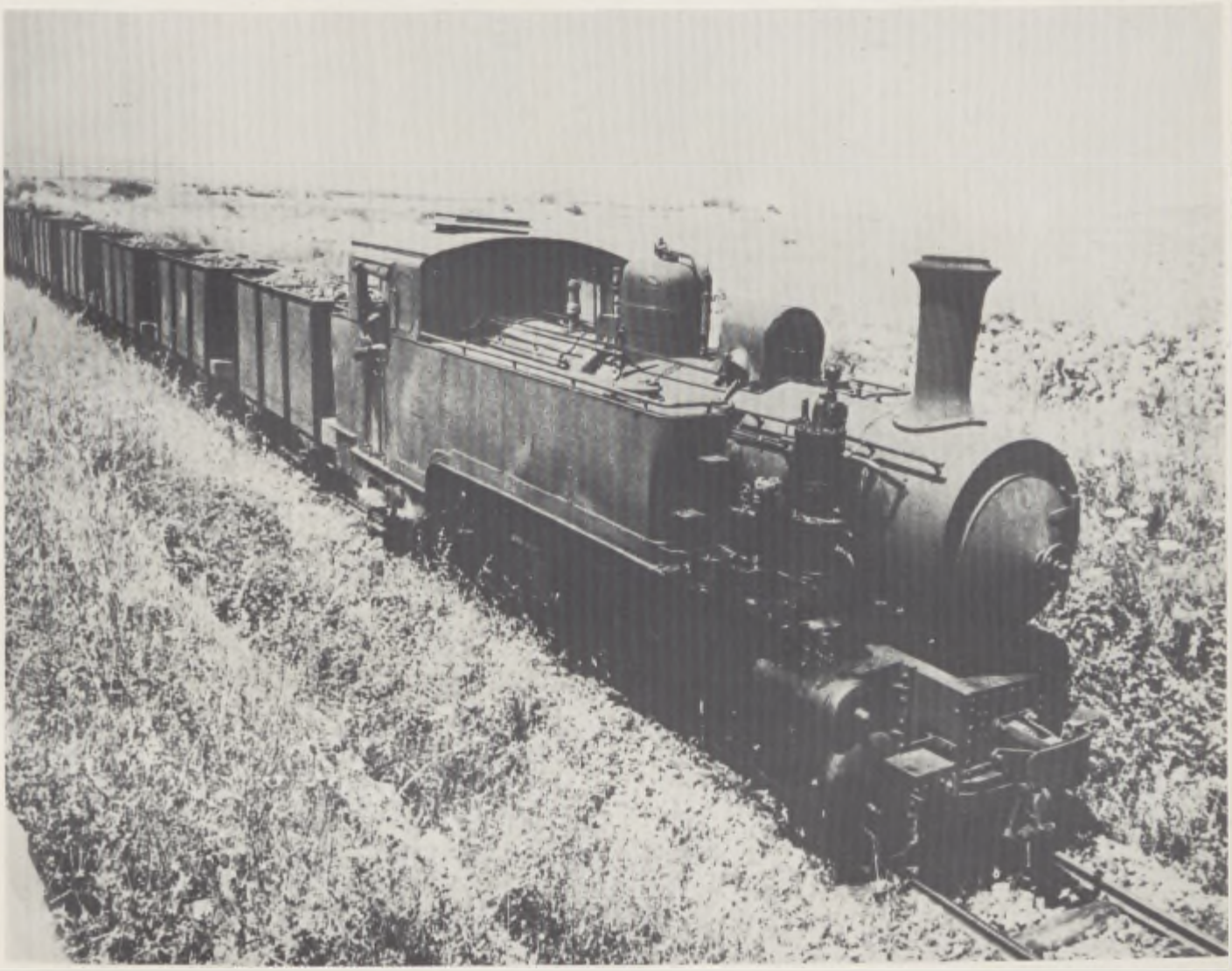
Perché? Mistero

Gentile Direttore,
sono un fedele lettore di "Voci" — abbonato da quasi vent'anni — e le scrivo per segnalare un caso abbastanza incresciosо avvenuto pochi giorni fa sulla linea Venezia-Calalzo. Dunque, è il 31 di luglio, fa molto caldo e io con mia moglie, una bambina piccola, quattro valigie e due borse da viaggio, salgo sul treno che deve portarmi in vacanza sulle Dolomiti. Arrivo al binario 16 e il treno è già lì, se treno possono essere chiamate le due vetturette tipo littorina che vedo. Le ricordo che è il 31 luglio, venerdì, giorno di esodo massiccio. Fortunatamente arrivo in anticipo e quindi riesco a sistemare moglie, figlia e bagagli. Nel giro di 10 minuti il treno si riempie completamente, nel giro di 20 non si respira neanche più: viaggiatori e valigie sono ammassati ovunque, il caldo è torrido. Un signore seduto accanto a me mi informa che generalmente questo treno ha sempre tre o quattro vetture che nei mesi invernali viaggiano pressochè vuote. Il 31 luglio si è invece pensato di dimezzarle. Perché? Mistero.
Come Dio vuole partiamo. La prima parte del viaggio, a parte l'affollamento, procede bene. Poi una lunga sosta alla stazione di Belluno e una ancora più lunga in aperta campagna. Perché? Mistero. Finalmente arriviamo a Ponte nelle Alpi e lì la lieta sorpresa, il treno non può più procedere e dovremo salire su dei pullman per poter raggiungere Calalzo. Perché? Mistero.
Adesso io Le chiedo: è giusto, è logico tutto questo? È possibile che il viaggiatore non debba essere informato di nulla e debba essere trattato come un pacco da spostare senza essere assolutamente a conoscenza delle ragioni dello spostamento? A me pare che non sia nè logico nè giusto.
Grato per l'attenzione, la saluto distintamente

Giorgio Zanon - Venezia

Ha ragione, sig. Zanon, ha dieci, cento ragioni. A parte i vari disagi — ritardi, sovraffollamento, ecc. — l'informazione al pubblico è troppo spesso molto carente. Carente sui treni come nelle stazioni. Noi speriamo, con la pubblicazione della sua lettera, che qualcuno si muova. "Voci" si è già mosso e proprio in questo numero tratta ampiamente l'importante problema dell'informazione al pubblico. Il viaggiatore non è infatti un pacco da spostare impunemente ma una persona dalle esigenze ben precise, esigenze che vanno rispettate. È chiaro che inconvenienti come quelli da lei denunciati possono sempre avvenire, i problemi dell'esercizio sono infatti molteplici, ma è altrettanto chiaro che l'utente deve essere comunque informato. Allora forse anche lei, sig. Zanon, salirà più volentieri su quel pullman con quattro pesanti valigie (che comunque le consigliamo di spedire la prossima volta), una moglie nervosa e una figlia urlante. Se non altro saprà perché deve salirci.

UNA FOTO, UN TRENO



Franco Pinna

"Treno vicino alla miniera di Canaglia"

Un convoglio merci delle "Ferrovie Centrali Sarde" trainato da una "Winthertur" 1888. La fotografia è stata scattata da Franco Pinna, sardo, nato nel 1923, e porta come didascalia la scritta: "Treno vicino alla miniera di Canaglia". Treno e fotografo non esistono più. Le FCS sono passate allo Stato nel 1970 e Pinna è morto a Roma nel marzo 1978. Caratteristica della fotografia è che la vecchia locomotiva, elemento principale di attenzione, è ripresa in primo piano e da un punto di vista rialzato, probabilmente un dosso, dal quale è possibile ottenere una visione globale e nello stesso tempo suscitare nell'osservatore una certa impressione di movimento, accentuata anche dal taglio in prospettiva che il fotografo ha scelto e che ha poi composto nel fotogramma lungo una diagonale, in accordo "ecologico" con il paesaggio sardo circostante.

Franco Pinna è stato una figura di rilievo nel campo del giornalismo fotografico. Della sua intensa attività, si ricorda soprattutto il suo contributo, considerato "classico", di fotografo alle spedizioni etnografiche guidate dai sociologhi Ernesto De Martino e Diego Carpitella lungo i miti, i costumi e le tradizioni folcloristiche del nostro Mezzogiorno. Negli ultimi anni era diventato il fotografo di scena di fiducia di Federico Fellini, del quale aveva seguito, tra l'altro, "Casanova" e "I Clowns".

Ha scritto di lui il regista romagnolo: "Pinna si lascia calare dentro le cose con la lentezza meditabonda di un ruminante. Persino la sua attenzione non è golosa ma fa pensare piuttosto ad una specie di concentrazione interiore incurante di ogni assillo e addirittura di ciò che vuole fotografare". Un omaggio di stima e di affetto per l'uomo educato e discreto dai lunghi silenzi che, anche a noi, sono improvvisamente mancati.

a cura di
Piero Berengo Gardin

un'assicurazione sul binario giusto

COSTO COMPLESSIVO DECISAMENTE INFERIORE A QUELLO PRATICATO DA ALTRE COMPAGNIE

POSSIBILITÀ DI PAGARE IL PREMIO CON RITENUTE MENSILI SULLO STIPENDIO

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia
mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXIV n. 10 ottobre 1981

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

Intervista al Ministro Balzamo

A pagina 6

UN CONTO CORRENTE SUL BINARIO GIUSTO

- Interessi a tasso agevolato
- Nessuna spesa per tenuta di conto
- Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze
- Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXIV n. 10 ottobre 1981

Intervista al Ministro Balzamo

In copertina: si lavora al varo del ponte in ferro sul Toce. A questa impegnativa operazione è dedicato il servizio a pag. 12 (Foto di Bruno Di Giulio)

Com'era naturale abbiamo atteso con ansia e curiosità le prime reazioni dei lettori alle modifiche e alle innovazioni apportate a "Voci" con il numero scorso. Ebbene, fino ad ora, i giudizi che abbiamo raccolto sono stati unanimemente positivi e in redazione sono giunte numerosissime testimonianze di simpatia. Questo, evidentemente, al di là della soddisfazione momentanea, è motivo di incoraggiamento a cercare di raggiungere risultati ancora migliori. Infatti, come avevamo detto nella presentazione del numero scorso, la modifica della veste tipografica non deve rimanere semplicemente un cambiamento esteriore, ma deve soprattutto significare che il giornale si ammoderna e arricchisce di nuove rubriche e nuove notizie.

In questo numero, fra gli altri servizi, segnaliamo in particolare la nostra intervista al Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, in cui vengono affrontati tutti i temi di maggiore attualità ferroviaria.

Continua, poi, la pubblicazione della serie di servizi sulle linee e sugli impianti della rete. Questo mese è la volta della linea Novara-Domodossola, un importante collegamento internazionale che ultimamente è stato oggetto di un significativo potenziamento, e del Parco Merci di Novi San Bovo, uno degli impianti più attivi della rete ligure.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*C.B.*
6	INTERVISTA AL MINISTRO DEI TRASPORTI	*Eriberto Storti*
8	SINDACATI EUROPEI: UN INNO AL TRENO	*Camillo Benevento*
9	INCHIESTA: L'INFORMAZIONE AL PUBBLICO	
12	DA NOVARA A DOMODOSSOLA	*Renzo Marello*
15	IMPIANTI: NOVI SAN BOVO	*Aurelio Battaglia*
19	TRECENTO TRENI PER SOGNARE	*W. Guadagno e P. Cimini*
21	CASA NOSTRA Attività / Amici in Pensione / Personale DLF / Ferletture / Tuttarete	
32	MINIALMANACCO	*Roberto Fusco*
33	PARTE IL TGV	*Renato Moretti*
34	VERSO IL SOLE DI MEZZANOTTE	*Dario Fiorletta*
36	PANORAMARETE	
39	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi Per voi ragazzi / In famiglia / Filatelia	
47	ARGOMENTI: FASCISMO E CULTURA	*Marcello Buzzoli*
48	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
49	LETTERE A VOCI	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Capo: Francesco Causarano, Balilla Beltrame

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Luigi De Luca, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Tonino Bortoletto, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Francesco Cirillo, Enrico Corino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9120613/9120763
Registrato al Tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Luci e ombre per i treni-vacanza

Come è andato il movimento dei viaggiatori sui treni estivi di luglio e agosto?
Nelle regioni dell'Italia settentrionale, il traffico viaggiatori ha segnato quasi ovunque modesti incrementi oscillanti tra il 3 e lo 0,50% in più rispetto all'estate dello scorso anno. Le regioni che hanno registrato gli aumenti più consistenti sono state la Lombardia, l'Emilia e la Liguria.
Nelle regioni del Centro, ad eccezione della Toscana e del Lazio con un aumento rispettivamente dell'1,3 e dell'1,9%, tutte le altre regioni hanno denunciato una stasi e in taluni casi anche un lieve regresso.
Nel Meridione, invece, la flessione, sia pure contenuta, del traffico viaggiatori è stata generale. Fanno eccezione le Puglie, le uniche ad avere registrato un'affluenza di viaggiatori superiore dello 0,8% rispetto allo scorso anno.
Complessivamente il numero dei viaggiatori nei mesi di luglio e agosto è stato, dunque, solo lievemente superiore a quello registrato nello stesso periodo dell'80. Questi risultati, non troppo brillanti, sono in parte dovuti anche alla sensibile contrazione nell'affluenza dei turisti stranieri provenienti da oltre confine che, secondo stime ancora provvisorie, è valutata nell'ordine del 10%.

Con i "Tres" merci rapide e sicure

Merci italiane al destinatario francese, ovunque egli si trovi, al massimo entro sei giorni dalla partenza dalla stazione di origine. Questa è una delle principali novità di prossima introduzione con l'entrata in attività dei treni "Tres", sigla originata dalla denominazione "Trasporti rapidi e sicuri". Il servizio, istituito dalla nostra Azienda, riguarda sia la Francia, sia la Gran Bretagna, ed inizia rispettivamente il 14 e il 21 ottobre. Si tratta delle merci destinate a questi Paesi, via Modane, dalle zone di Bologna e Verona.
Altre innovazioni sono rappresentate dalla radicale modifica dei concetti di inoltro delle merci a resa ordinaria dalle zone dell'Italia nord-orientale verso il confine francese, riducendo a 13 ore il tempo di trasporto da Bologna e da Verona a Modane; dall'estensione dei vantaggi della tecnica del treno completo ai piccoli operatori con la formula del "treno completo multiclienti" e della garantita frequenza giornaliera.

L'aeroporto romano di Fiumicino e, in alto, un convoglio merci

Il bilancio di previsione 1982

Il progetto del bilancio di previsione della nostra Azienda per l'anno finanziario 1982, prevede un disavanzo di 1451 miliardi e 200 milioni.
Se il tasso di inflazione non dovesse rallentare, il disavanzo di gestione salirà a 1596,3 miliardi nel 1983 ed a 1755,9 miliardi nel 1984, secondo lo schema di bilancio triennale.
Nella comparazione tra disavanzo previsto per l'anno in corso (1442 miliardi e 800 milioni) e quello relativo all'anno venturo, un ruolo notevole lo gioca la differenza tra le maggiori spese di personale, in dipendenza delle leggi che hanno migliorato il trattamento economico dei ferrovieri.
Si sarebbe comunque andati ben oltre lo 0,6% in più, senza il maggior apporto dei prodotti del traffico, che dai 1770 miliardi preventivati per quest'anno, dovrebbero passare ai 1893 (1108 riferiti al traffico viaggiatori, 773 a quello merci e 12 ai bagagli).

Treno in volo per Fiumicino

Duemila e duecentocinquanta metri di linea elettrificata con una pendenza massima del 13 per mille, un grande viadotto che scavalcherà il sistema di comunicazioni stradali, un doppio binario: queste alcune delle principali caratteristiche del futuro collegamento tra Roma-Ostiense e l'aeroporto di Fiumicino, in particolare nel tratto che si snoderà dalla zona vicina all'attuale stazione di Porto (Fiumicino) sino all'aerostazione internazionale.
Il progetto di massima — che la Società Aeroporti di Roma ha predisposto poco dopo la firma della relativa convenzione con la nostra Azienda (marzo di quest'anno) — è stato già restituito alla Società, con la richiesta di ritocchi marginali che non intaccano il programma generale. In pratica, si stanno stringendo i tempi rispetto a quelli previsti nella convenzione (90 giorni per la presentazione del progetto di massima da parte di Aeroporti-Roma, 120 per il parere e 150 per il progetto esecutivo).
Il progetto di massima, in fase di perfezionamento dopo le richieste del Servizio Lavori, sarà sottoposto in tempi brevi al parere della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, del Comune, della Regione e della Sovrintendenza alle Belle Arti. Se tutto andrà liscio, il 1982 potrebbe essere l'anno di avvio dei lavori, al termine dei quali, chi raggiungerà l'aereo nel principale scalo italiano o da esso si dirigerà verso la capitale, avrà a disposizione per i propri spostamenti treni veloci ed impostati su un orario cadenzato.

IN BREVE DALL'ESTERO

Danimarca

Dieci anni dopo la soppressione del servizio di vetture letto Copenaghen-Esbjery, un nuovo servizio di W.L. sarà istituito in Danimarca. In luogo del vecchio percorso tra la capitale e la città di Esbjery sul lato occidentale della Danimarca, verso il Mare del Nord, tratto che praticamente era il più lungo consentito in territorio danese ma che si era rivelato di quasi nessuna utilità, verrà attivato invece adesso il percorso Copenaghen-Frederiskshavn, ben più interessante perché collegherà la capitale con il più importante porto di traghetti per la Svezia, in corrispondenza con Goteborg: è qui infatti, da Frederiskshavn che avviene il più numeroso afflusso di "passaggi" tra i due Stati scandinavi. Le vetture impiegate (le uniche due del pool dei W.L. appartenenti alle ferrovie danesi) sono del tipo T2S e circoleranno assieme a vetture-cuccette di seconda classe.

Germania Est

Undici reti ferroviarie "giocattolo" funzionano da tempo nella Germania dell'Est. Sono chiamate "dei pionieri" ed impiegano mille e trecento ferrovieri in erba dai sette ai 13 anni. "Giocattolo" si fa per dire: come sempre i tedeschi fanno sul serio. La più antica di queste ferrovie, quella di Dresda, fondata trent'anni fa, ha trasportato più di mezzo milione di viaggiatori nel 1980.
Sempre dalla Germania Est una novità: una fabbrica di occhiali di Rathenow si appresta a mettere a punto lenti... antisonno per i conduttori delle ferrovie. Questa apparecchiatura è concepita in modo da emettere fasce luminose costantemente interrotte dal battito delle ciglia. Se il conduttore chiude gli occhi, un segnale acustico entra in funzione.

Grecia

In collaborazione con le Ferrovie elleniche, l'Intercontainer si appresta ad allestire un primo cantiere di trasbordo ad Atene. Un secondo sarà allestito a Salonicco. L'incremento di questo tipo di traffico via conteiners nel primo trimestre '81, rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, sembra aprire le prospettive più rosee per il futuro.

Polonia

L'ultimo dato sulle conseguenze della crisi economica di questo Paese conferma una forte diminuzione del traffico mercantile delle Ferrovie polacche le quali nel primo semestre di quest'anno hanno dovuto constatare una riduzione di oltre il 18% di merci trasportate rispetto al corrispondente periodo del 1980. Alla origine di questa crisi è essenzialmente il traffico di carbone che da solo copre la metà dell'intero volume di merci trasportate.

Canada

Dopo la "visita alle balene" ed altre escursioni attorno all'estuario del San Lorenzo in Canada, la rivista delle Ferrovie ha progettato un interessante programma sulla osservazione degli uccelli, un viaggio per così dire, ecologico. Con partenza da Toronto sono previsti per settembre e ottobre (e quindi sono in pieno svolgimento) diverse "spedizioni" di questa natura, comprendenti un percorso in treno, una marcia nelle due riserve naturali sotto la guida di esperti ornitologi, una notte d'albergo e due pasti, il tutto per 133 dollari. A quanto pare il turismo-ecologico va riscuotendo un crescente successo oltre Atlantico: e le ferrovie ne hanno saputo presto cogliere il valore.

Egitto

Malgrado la concorrenza giapponese, tedesca, ungherese e romena, la società francese Carel e Fouche, è riuscita ad accaparrarsi una commessa di centotrenta vetture destinate alle Ferrovie egiziane. Queste vetture ad aria condizionata, fornite di ogni comfort, ad ossatura interamente in acciaio inossidabile, saranno destinate alla linea Cairo-Assuan. È prevista la consegna per il 1983: le vetture saranno costruite dallo stabilimento di Aubevoye (Eure) specializzato nella messa in opera di acciai inossidabili per l'industria ferroviaria.

India

Nei prossimi venti anni il traffico merci delle Ferrovie indiane raggiungerà il volume di circa 500 milioni di tonnellate, vale a dire il doppio dell'attuale consistenza. Questo incremento implicherà la elettrificazione di oltre 8.000 chilometri di ferrovia nell'ambito delle grandi aree di traffico interessanti Delhi, Calcutta, Bombay e Madras.

Binari alla periferia di Nuova Delhi e, sopra, l'interno della stazione di Varsavia Centrale

Quattro scadenze per le FS

Riforma, Programma Integrativo, Contratto di lavoro, rapporti con i Sindacati: l'On. Balzamo illustra a "Voci" le strategie del suo Ministero per la soluzione dei più scottanti problemi che l'Azienda ha di fronte

di Eriberto Storti

V.d.R.: *Sono cominciate il 17 settembre le trattative per il rinnovo del contratto dei ferrovieri. Può dirci, signor Ministro, se vi sono buone prospettive per un accordo?*

— Devo fare una premessa importante. Dai contatti che ho già avuto con i sindacati ho ricavato una certezza ed una speranza. La certezza che il confronto tende a svilupparsi soprattutto sui temi fondamentali dell'efficienza e della produttività, quindi in direzione di scelte che privilegiano gli interessi della collettività. Con questo non voglio dire che il sindacato sottovaluti la parte salariale e normativa, ma semplicemente che il discorso che si è aperto terrà conto in modo predominante delle esigenze di ammodernamento e di funzionalità dei servizi. Ho voluto sottolineare questo aspetto perché va a merito del sindacato aver compiuto un salto di qualità in una trattativa che altrimenti avrebbe contenuto pochi elementi caratterizzanti e sarebbe stata in larga misura condizionata dalle pressioni inflattive e dalle polemiche sulla scala mobile. La strada che si è aperta sposta invece il dibattito su temi che fanno del sindacato, come io penso che sia giusto e necessario, un protagonista reale, sia della riforma dell'Azienda e sia dell'attuazione del Programma Integrativo. Per quanto riguarda l'aspetto retributivo della trattativa, bisognerà tener conto dell'orientamento del Governo di contenere gli aumenti al di sotto del tetto programmato di inflazione del 16%. Questa necessità, dettata dal particolare impegno richiesto a tutto il Paese per ridurre l'inflazione e salvaguardare l'occupazione, non deve però compromettere lo sforzo per affrontare e risolvere tutti gli altri aspetti della piattaforma sindacale non aventi rilevanza economica e dell'analisi della produttività aziendale con la ricerca specifica di provvedimenti destinati ad incrementarla.

Il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo

Il Paese ha bisogno di recuperare tutte le energie, mettendo in movimento tutte le sue risorse. E le ferrovie possono dare un contributo essenziale alla stessa ripresa economica, non solo attraverso la realizzazione del Programma Integrativo, ma mettendo a disposizione della collettività strutture e mezzi più adeguati alle esigenze.

V.d.R.: *A proposito del Programma Integrativo, quando ritiene entri in fase attuativa?*

— Si stanno predisponendo gli strumenti previsti dalla legge di approvazione del Piano e entro poche settimane si potrà partire con i primi appalti. Si tratta di un impegno di spesa notevole, destinato ad incidere in misura ragguardevole sulla situazione economica generale, toni-

ficandola. 12.450 miliardi rappresentano un investimento che si tradurrà in lavori, commesse e occupazione: è il più grosso investimento fatto dallo Stato per le ferrovie e segna certamente una svolta nella politica del trasporto in Italia.
Infatti, è il segno tangibile di una scelta che vuole recuperare la ferrovia alla funzione di regina del trasporto. È una scelta che corrisponde da un lato alla necessità di ampliare e modernizzare i servizi per un trasporto di massa in fase di crescita e dall'altro all'esigenza di risparmio energetico che la crisi petrolifera impone a tutti i paesi industrializzati dell'occidente. Ferrovie moderne e adeguate alla domanda sia di trasporto passeggeri, sia di trasporto merci costituiranno certamente una forte diga all'inflazione e un ponte per il rilancio della nostra economia. Perciò lo sforzo del Governo è rivolto oggi a investimenti produttivi, come è appunto quello di cui stiamo parlando, finalizzati alla ristrutturazione di un nuovo quadro economico generale. E perché questa linea sia meglio praticabile è urgente che il Parlamento approvi la proposta di legge per la Riforma.

V.d.R.: *Quali difficoltà incontra la Riforma?*

— Le solite difficoltà del Parlamento, largamente paralizzato da una regolamentazione che ne rende difficile la funzionalità. A ciò si aggiunge il ritardo con cui le Commissioni affrontano problemi di carattere generale e le normative che tendono a modificare situazioni da tempo superate. Comunque, dopo avere incontrato da ultimo i Presidenti delle Commissioni Trasporti della Camera e del Senato, che mi hanno assicurato la loro piena disponibilità, sono abbastanza ottimista circa i tempi di approvazione della Riforma dell'Azienda.

V.d.R.: *Lei ha lanciato recentemente l'idea di un incontro triangolare, Ministero-Aziende dei Trasporti-Sindacati. Quali sono i problemi che intende porre sul tappeto in questo confronto?*

— Intanto preciso subito che non sarà una nuova Conferenza sui trasporti. La conferenza c'è già stata nel 1978 e ha prodotto ottimo materiale, idee e indirizzi. L'incontro triangolare da me proposto affronterà problemi reali e immediati. Sarà un incontro circoscritto, sia come partecipazione, sia come argomenti. Ci si dovrà occupare di cose reali e precise. Perciò, in una riunione preliminare ho chiesto ai Direttori Generali di predisporre documenti probatori sui vari problemi aperti in ogni settore. Sarà sui nodi che stringono l'efficienza e la funzionalità che si svilupperà il confronto con i sindacati. E naturalmente in quella sede si porranno anche i problemi degli scioperi e della loro autoregolamentazione. Nessuno ha intenzione di mettere in discussione la libertà di sciopero che è una delle conquiste essenziali dei lavoratori, ma si dovrà pure giungere a soluzioni per quanto riguarda la micro-conflittualità selvaggia che ha caretteristiche perverse e che gli stessi sindacati obbiettivamente non possono certo difendere. C'è un'enorme differenza, infatti, tra uno sciopero regolarmente proclamato e uno che viene improvvisamente attuato, magari da piccole frange di lavoratori. Nel primo caso il cittadino è messo nella condizione di scegliere soluzioni alternative per difendere il proprio diritto a muoversi, a viaggiare. Nel secondo caso, invece, viene leso questo diritto e si apportano danni incalcolabili, non solo all'economia in generale, ma alla stessa immagine del Paese. Sono queste manifestazioni che, a mio giudizio, vanno represse. Non perché i lavoratori siano conculcati nei loro diritti, ma perché è intollerabile che di fronte a una comunità che, attraverso accordi spesso sofferti, trova un suo equilibrio di comportamenti vi siano piccoli settori che questi equilibri fanno saltare.
Il discorso che si farà nell'incontro triangolare non toccherà solo gli aspetti conflittuali, ma soprattutto quelli della corresponsabilizzazione. La Riforma dell'Azienda e il Programma Integrativo richiedono, per la loro attuazione, la partecipazione attiva del sindacato, non solo perché ciò è previsto dalle rispettive norme di legge, ma perché è la stessa ampiezza dei provvedimenti che pretende il concorso dei lavoratori.
In conclusione, la strategia dei prossimi mesi passa attraverso queste linee: Riforma dell'Azienda, attuazione del Programma Integrativo, adeguamento della normativa per il settore dei trasporti, nuovo contratto di lavoro per i 220.000 ferrovieri. È una strategia globale che impegnerà al massimo tutte le strutture. Conoscendo lo spirito che anima i ferrovieri e la loro abnegazione, sono certo di poter contare sulla loro disponibilità. □

Un inno al treno

Alla Conferenza dei Sindacati Europei dei Trasporti, tenutasi a Roma dal 15 al 17 settembre, è apparsa chiara la scelta prioritaria che vede il mezzo pubblico al centro di un generale rilancio

di Camillo Benevento

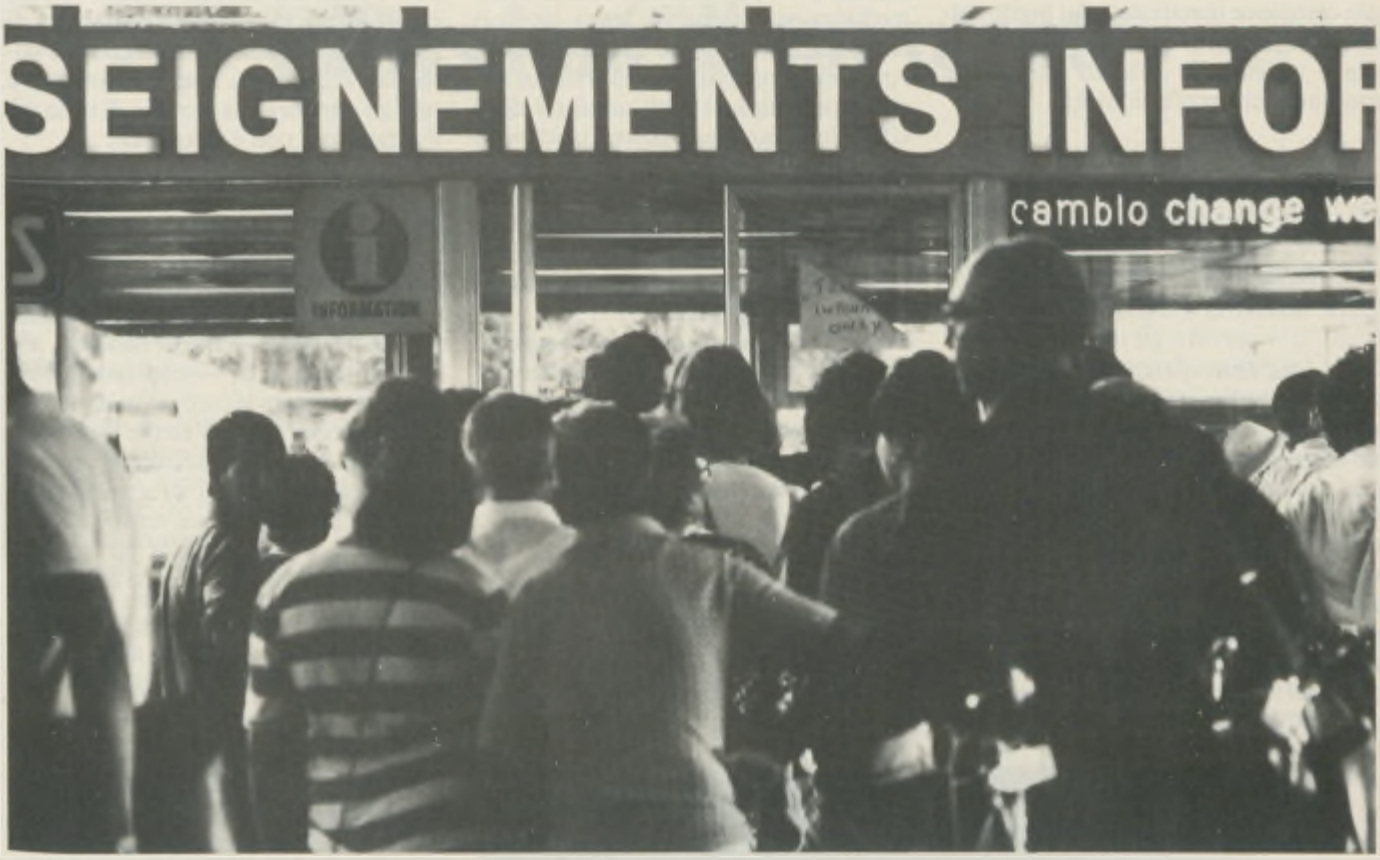
Nella filosofia della nostra epoca il "mito-trasporti" ha un ruolo a sé: hanno voluto e tentato di coglierne il nesso i Sindacati di tutta Europa, di quella che ama chiamarsi comunitaria e di quella che dalla Comunità è ancora fuori, ma che opera e conta ugualmente nei problemi ancora insoluti dell'equilibrio e della crescita diseguale. Così a Roma, dal 15 al 17 settembre, hanno discusso della politica del trasporto Sindacati di una quindicina di Paesi europei sotto l'egida del Comitato sindacale dei trasporti della Comunità Europea e della ITF (la potente e prestigiosa Federazione internazionale dei trasporti, aderente alla Internazionale dei Sindacati democratici, la ICFTU).

Abbiamo detto: discusso. Risoluzioni, che pur ci sono state al termine dei lavori, avrebbero probabilmente lasciato il tempo che trovavano, se a monte della loro stesura non ci fosse stata una volontà di taglio diverso: contare di più, ciascuno a casa sua e poi tutti insieme, nella spinta a costruire un'immagine più "vivibile" della società opulenta, del vecchio mondo così carico di contraddizioni. Ci sembra che una finestra la Conferenza l'abbia aperta: dei tanti obiettivi posti a motivo di impegno sono emersi come predominanti la pianificazione dei settori, l'integrazione dei sistemi a livello europeo, le garanzie sull'occupazione, gli investimenti destinati a migliorare le infrastrutture, una crescita economica conforme alla politica sociale, la promozione dell'uso di veicoli a basso costo di energia. Quest'ultimo problema ne introduce un altro che ha fatto da sfondo all'intera tematica della Conferenza: il rapporto cioè tra mezzo pubblico e mezzo privato, che poi sarebbe come dire il contrasto di fondo caratteristico in tutte le società ad economia di mercato (e non solo in esse) tra socialità e speculazione. Un fantasma si è aggirato tra i tavoli della Conferenza e quasi tutti gli interventi ne hanno esorcizzato la presenza: quello delle privatizzazioni, più o meno selvagge, che soprattutto sotto la spinta della Signora Thatcher sembra vogliano riportare la vecchia Europa alle frontiere del West. È la legge del massimo profitto, parente stretta della filosofia della rendita, che tende infine ad accentuare gli squilibri sociali concentrando le posizioni di benessere nelle aree e nei settori di maggior sviluppo, penalizzando in conseguenza le zone depresse o meno sviluppate. Il fatto è che, nella carenza di una programmazione, questa linea di tendenza trova una naturale espansione: ne hanno preso coscienza un po' tutti, politici, sindacalisti, tecnici, economisti che, pressoché unanimemente, hanno ribadito l'urgenza di una politica comune e coordinata in questo settore nevralgico. Il Ministro dei Trasporti italiano, Balzamo, se ne è fatto garante per la parte di sua competenza. Nel seno della CEE, ha detto, si impone la creazione di una valida struttura di programmazione e di coordinamento tra i diversi sistemi di trasporto, con assoluta priorità allo sviluppo delle infrastrutture onde realizzare una rete comunitaria di collegamenti omogenea e rispondente alle esigenze specifiche delle varie aree. L'On. Balzamo ha poi sottolineato il rapporto esistente tra una politica delle infrastrutture, il rinnovamento tecnologico e la ricerca scientifica, in uno con la necessità di un maggior impiego di risorse umane, per mantenere il livello di occupazione, nel quadro di una corresponsabilizzazione dei Sindacati nelle grandi scelte.

Parole molto simili le avrebbe pronunciate qualche ora dopo Luciano Lama, richiamando la necessità di definire le linee di fondo alle quali ogni Paese ed ogni Sindacato debbono richiamarsi per realizzare, coordinando e armonizzando il più possibile le iniziative, una riforma complessiva del sistema europeo dei trasporti.

Insomma, cannoni puntati da parte di tutti, del Ministro, del Sindacato, degli esperti, contro i comuni nemici e cioè, per dirla con il documento conclusivo della Conferenza, la "sfrenata liberalizzazione" e la "massimizzazione dei profitti" che avrebbero portato, negli ultimi venti anni, ad una situazione difficilmente sostenibile per gli alti costi sociali, gli squilibri crescenti fra diverse aree e regioni, i consumi energetici esagerati. "Last but not least", come direbbero gli amici inglesi, il prezzo enorme che in termini di vite umane e di degrado fisico si è dovuto pagare a questa esplosione selvaggia del privato a spese del settore pubblico: ad esempio una media, negli ultimi anni, di 60.000 morti e di un milione e 500.000 feriti nei nove Paesi della CEE a causa degli incidenti stradali. E inoltre degrado crescente dell'ambiente; nocività in aumento; congestione degli agglomerati urbani che eleva i costi sociali ed azzera i benefici della riduzione degli orari di lavoro.

Insomma, a voler essere sintetici, abbiamo sentito un novello "inno al treno", espresso con i dati e le cifre, prima ancora che con le dichiarazioni. È infatti apparso chiaro per tutti che coordinamento e integrazione dei trasporti, risparmio energetico, lotta alla speculazione, tutela dell'ambiente, costi di distribuzione, politica del territorio e disintossicazione dell'inurbanamento selvaggio, tutto porta alla scelta prioritaria che vede il mezzo pubblico al centro di un generale rilancio. In questo quadro ferrovie e metropolitane acquistano un peso determinante. □



Strategia dell'informazione

Nel quadro dell'inchiesta sul tema dell'informazione al pubblico, nel numero scorso abbiamo pubblicato i risultati di un'interessante indagine condotta dal Servizio Commerciale, con l'ausilio di un Istituto specializzato, sui nostri Uffici Informazioni. A conclusione dell'inchiesta, crediamo utile far conoscere, ora, il parere del Prof. Romano Troilo, Capo dell'Ufficio Marketing F.S.

V.d.R.: *I risultati della vostra ricerca hanno confermato l'immagine che avevate del viaggiatore o hanno "creato" un'immagine nuova, diversa, forse inaspettata?*

La ricerca effettuata sui nostri servizi informazioni ci ha permesso non solo di approfondire la conoscenza delle effettive necessità della nostra utenza ma anche di conoscere meglio la tipologia dell'utenza stessa. Grosse sorprese non ne abbiamo avute tranne forse una, si è rilevato infatti che la maggioranza delle richieste di informazione provengono da persone culturalmente appartenenti alla classe medio-alta e ciò contro la preesistente presunzione di una preponderanza della classe medio-bassa. Tale constatazione conferma altri dati interessanti la psicologia del viaggiatore emersi dalle motivazioni delle richieste da essi formulate. Infatti si è potuto avvertire un maggior bisogno di sicurezza dell'informazione, spesso ricercata nel contatto personale con chi, sotto tale aspetto, rappresenta la ferrovia. Di conseguenza era logico per noi puntare sul miglioramento degli strumenti obbiettivi di informazione immediata — tabelloni, quadri luminosi, schede-orario, ecc. — allo scopo di ispirare maggiore fiducia all'utente sotto il profilo dell'affidabilità dell'informazione fornita in tal modo. Una informazione che si impone equivale a una voce più forte e quindi più sicura dal punto di vista psicologico.

Ma il miglioramento degli strumenti obbiettivi, attenuando l'affluenza del pubblico negli uffici, facilita la possibilità di

fronteggiare la richiesta d'informazioni più complesse manifestata dal livello culturale degli utenti. Ciò consente anche ai nostri addetti agli uffici di estrinsecare meglio la loro professionalità.

V.d.R.: *Le esigenze di maggior rilievo ci sembrano tre: attitudine e preparazione del personale, collegamenti tra Uffici Informazioni e uffici operativi, idoneità degli uffici e degli strumenti a disposizione. Quali problemi sollevano tali risultati?*

Sono senz'altro d'accordo sulla definizione dei risultati e ritengo che i tre argomenti citati sono quelli che richiederanno interventi operativi spesso di non facile realizzazione. Ciò non tanto per la preparazione professionale per la quale, come già riferito da "Voci", sono stati organizzati dei seminari con apporti esterni altamente qualificati, quanto per gli altri aspetti. Infatti, non sono da sottovalutare le difficoltà che si devono superare affinché il flusso delle notizie che dagli uffici operativi devono pervenire agli Uffici Informazioni si possano avvalere di strumenti, direi quasi automatici, assolutamente tempestivi e tali da trasformare le notizie in informazioni immediatamente recepibili senza ulteriori rielaborazioni. Né sono da sottovalutare i problemi finanziari e strutturali che esistono per migliorare gli ambienti degli Uffici Informazioni e la loro ubicazione nell'ambito dei fabbricati viaggiatori. È necessario infatti che questi abbiano quella centralità che è indispensabile per la funzione che devono svolgere, funzione strettamente legata all'immagine ricettiva del viaggiatore.
I competenti organi centrali e periferici dell'Azienda hanno già preso numerose iniziative che si inquadrano senz'altro nelle prospettive emerse dalla ricerca e sono convinto che non verrà meno l'impegno di andare avanti con gli altri provvedimenti che, via via, si renderanno possibili.

V.d.R.: *Qual è il ruolo che occupa l'informazione nella strategia di marketing dell'Azienda ferroviaria?*

È senz'altro un ruolo importantissimo, sia che si consideri il marketing del prodotto, sia che si consideri quello della commercializzazione dei nostri servizi. Non avrebbe significato, infatti, studiare nuovi itinerari, costruire nuovi veicoli, curare altri servizi complementari ma di grande importanza per il viaggiatore come la ristorazione, i servizi notturni e tutti gli altri servizi a terra, se di tutto ciò il viaggiatore non è informato.
Così anche sotto l'aspetto della commercializzazione le diverse tariffe predisposte per le varie esigenze di viaggio, le relative condizioni particolari costituite appositamente per rispondere alle diverse articolazioni in cui si manifesta la necessità del trasporto — gruppi familiari, andata e ritorno, ecc. — non hanno possibilità di esplicare la loro efficacia se non vengono rese note all'utente attraverso una comunicazione facilmente percettibile. L'essenzialità dell'informazione assurge poi ai suoi massimi vertici se consideriamo il problema della promozione delle vendite e dell'immagine aziendale.

V.d.R.: *Quali problemi pone la contemporanea offerta all'utenza di servizi di interesse pubblico e di servizi di interesse commerciale?*

Potremmo in prima approssimazione identificare nei servizi di interesse pubblico la prevalenza del traffico viaggiatori e in quelli di interesse commerciale la maggiore presenza del traffico merci.
Dal punto di vista dell'informazione il problema si pone in termini di impiego di mezzi di comunicazione di massa per i servizi viaggiatori e, viceversa, per i servizi merci, di impiego di mezzi di comunicazione articolati mirando a categorie di ricettori più limitate e con esigenze di informazioni più tecniche. Se per i servizi viaggiatori il fattore umano si identifica essenzialmente negli Uffici Informazioni, per il servizio merci sono i consulenti della clientela, le agenzie commerciali per il traffico merci e le nostre rappresentanze commerciali all'estero che svolgono tale ruolo.
Ritengo però essenziale, sia nella logica del pubblico servizio che in quella dell'interesse commerciale, che tutti i ferrovieri che hanno occasione di contatto con il pubblico, dai più alti vertici fino alle più modeste qualifiche, sentano viva la coscienza dell'immagine aziendale che offrono al mondo esterno.
Un'immagine che deve dare sempre il senso della massima disponibilità e della massima sicurezza.

Intervista a cura di Marina Delli Colli

A proposito di informazione al pubblico

Riflessioni di un utente

di Ben Mondini

Sull'importante tema dell'informazione al pubblico, affrontato da "Voci" sul numero scorso, il nostro collaboratore Ben Mondini ci ha inviato una riflessione "dalla parte del viaggiatore" che volentieri pubblichiamo.

L'esigenza di informazioni è certamente una delle caratteristiche di maggiore spicco della società contemporanea: superate le mitiche "Colonne d'Ercole", la sete di conoscere dell'uomo è divenuta inestinguibile, la sua "curiosità" si è fatta implacabile e la tecnologia informativa raggiunta *dall'uomo per l'uomo* ha toccato livelli di impensabile sofisticazione e perfezione. Sotto la spinta di una esigenza di informazione che giorno dopo giorno viene facendosi sempre più pressante, la filosofia informativa propone oggi un tema solo in apparenza semplice: quello dell'informazione come servizio. E in quanto tale ne pone uno subordinato, quello della gestione. Ne consegue che intorno alla "gestione del servizio informativo" il dibattito, aperto a suo tempo da parte di esperti e studiosi di mass-media, di politici, economisti, di tecnici della sociologia e della psicologia di massa, oggigiorno s'è fatto serratissimo per le tesi, spesso contrapposte, che in esso si articolano. Per grandi linee, è chiaro, due interpretazioni dell'informazione come servizio si scontrano: l'una tesa ad una informazione "totale", vale a dire la proposizione di "tutto su tutto"; l'altra, improntata a certa cautela, secondo la quale si dovrebbe proporre alla conoscenza degli utenti, e con modelli di discrezionalità, "qualcosa" o "nulla" in merito a certi argomenti, ferma restando la formula della "totalità" informativa per tutto il resto.
I portatori della seconda tesi sono spesso accusati di tentazioni censorie; questi, a loro volta, accusano gli altri di "servire" non solo potenzialmente interessi che sono contrari alla collettività. Esempi di questa durissima polemica sono oggi sotto gli occhi di tutti: il terrorismo in Italia, la posizione del sindacato polacco Solidarnosc, che indice scioperi per ottenere spazi informativi sui grandi mezzi di comunicazione. Ma sulla delicatezza dell'uso dello strumento informativo e più ancora sul rapporto tra i fatti ela "legittimità" della loro totale conoscenza, il discorso, per paradossale che possa apparire, è appena agli inizi, addirittura è solo impostato a mezzo di una formula che dice molto e poco al tempo stesso e che è accettata da tutte le parti interessate al dibattito: "informazione completa". Il tempo dirà se a quel "completa" aggiungeremo "su tutto e tutti".
A questo importante tema della comune vita quotidiana, che, per inciso, vede interessato chi verga queste righe nella sua qualità di "operatore dell'informazione" (sinonimo un tantino enfatico di giornalista!), ha ricondotto un'occasione se si vuole banale, meglio ancora una duplice occasione: recenti soste d'attesa alla Stazione Termini e all'Aeroporto di Fiumicino, due epicentri di un altro servizio pubblico, quello del trasporto. Subito, quasi un'aggressione, balzò un binomio fra il gracchiare degli altoparlanti: trasporto-informazione chiara e intelligibile, come a dire alla portata di tutti.

Acustica e nomenclatura

Se a Fiumicino un aguzzare di orecchi può consentire di imbroccare la giusta uscita per il giusto aereo, impresa di non poco conto vista la regola del duplice o triplice annuncio in altrettante lingue e con un glossario che spesso non appartiene nemmeno al più ferrato interprete, a Termini la questione assume qualche contorno d'ansia! Fatta salva la buona volontà di tutti gli addetti, decifrare il binario d'arrivo e di partenza di un convoglio è impegno molto spesso di buona qualità, in presenza non solo e non tanto di una acustica che... renderebbe afona la voce di Luciano Pavarotti, ma delle nomenclature usate dagli stessi encomiabili addetti. Nomenclature che abbondano di numeri, ogni treno è un numero e spesso l'utente che chiede di un convoglio si trova assai vicino a... dare i numeri! Qualche stupore in proposito deriva dal fatto che in mezzo a tanti numeri, scanditi implacabilmente giorno dopo giorno, nessuno abbia tratto cabale vincenti per il Lotto. Ma forse è avvenuto; tuttavia mancano informazioni in proposito. È chiaro che il problema dell'informazione non ha contorni così riduttivi, vale a dire non è consegnato solo a Fiumicino e a Termini, all'acustica e alle nomenclature. Esso, per contro, si dipana in un'area vastissima che travalica gli stessi confini italiani.
Al di là delle carenze tecniche registrate dall'acustica e dal... vocabolario (sanabili con interventi di non grande impegno finanziario e con un pizzico di buona volontà linguistica), ciò che dovrebbe impegnare a fondo l'Azienda F.S. è quell'aspetto del servizio che attiene ai "punti di informazione" per i viaggiatori e per le merci. Francamente, sembra a noi che in questa angolazione cospicuo sia il da farsi, tanto da richiedere una vera riforma delle tecniche e, soprattutto, una rinnovata strategia.
L'obiettivo da perseguire è, a parer nostro, una rete, la più vasta possibile, di precisi punti di riferimento per l'utenza intesa in tutte le sue componenti, capaci di fornire compiutamente un servizio all'altezza dei compiti e dei meriti delle Ferrovie dello Stato. Punti di riferimento che siano, insieme, di informazione e vendita; pronti a fornire rapide delucidazioni su tariffe e coincidenze e altrettanto rapido servizio di biglietteria e prenotazioni. Credito e popolarità potranno derivare all'Azienda anche dal... binario della prontezza. Parola di utente!
Su questa strada, a quanto è dato sapere, cammina l'impegno delle FS che riemergono dal lungo letargo imposto loro da strampalate opzioni politiche compiute negli anni del cosiddetto boom economico. Una strada difficile ma praticabile, come è dimostrato dai fatti che vengono assumendo sempre maggiore entità e che, è augurio di tutti, ci daranno, domani, un assetto ferroviario fra i più attendibili. Vale a dire, anche un'acustica degna di Pavarotti, un vocabolario accessibile a tutti, una puntualità degna del Voyager II (quattro secondi di ritardo in quattro anni di volo siderale!) e una informazione che sia elemento portante del servizio consegnato all'Azienda FS. □

Da Novara a Domodossola

Con l'entrata in esercizio del nuovo ponte sul fiume Toce, al km. 66+217 tra Ornavasso e Cuzzago, si conclude l'impegnativo programma di potenziamento della importante linea internazionale che attraversa i comprensori di Novara e del Verbano-Cusio-Ossola. Altri interventi nel Piano regionale

di Renzo Marello

Nel luglio 1879, con la legge n° 5002, veniva autorizzata la costruzione della linea di accesso al Sempione da Gozzano fino a Domodossola, ultima tratta della Novara - Domodossola, per una lunghezza complessiva di circa 54 Km. Il tracciato della tratta si sviluppava su terreni pianeggianti fra Gozzano ed il monte Buccione e quindi si inoltrava fino ad Omegna in una zona a declivio della sponda sinistra del lago d'Orta.
Da Omegna per Gravellona proseguiva a sinistra della strada del Sempione fino ad Ornavasso, attraversando presso Miggiandone il fiume Toce, di cui percorreva poi la valle fino a Domodossola.
I lavori, per un importo complessivo di circa 24 milioni dell'epoca, si svolsero regolarmente nonostante le non lievi difficoltà incontrate nella loro esecuzione, specialmente nella zona di Vogogna, dove occorsero delle varianti che comportarono la costruzione di grandi ponti a travate metalliche sul fiume e di lunghi viadotti, pure metallici, che resero necessaria l'adozione del sistema ad aria compressa per le fondazioni.
Il risultato fu che all'apertura della tratta, avvenuta nel 1888, risultarono poste in opera:

Operai al lavoro per il varo in opera del ponte in ferro sul fiume Toce. Sono state adottate tecniche particolari per ridurre al massimo gli oneri al normale svolgimento dell'esercizio ferroviario durante i lavori

— 3 travate continue, del tipo a graticcio multiplo doppio, chiuse superiormente, delle quali una a sette luci e della lunghezza complessiva di m. 473,20, una a tre luci di m. 177,20 ed una a due luci uguali di m. 96,80, tutte sul Toce;
— 4 travate continue, del tipo a graticcio multiplo semplice, aperte superiormente, delle quali una a dieci luci per una lunghezza complessiva di m. 309,50, ancora sullo stesso fiume Toce, ad eccezione di una travata sul torrente Anza;
— 1 travatina continua, del tipo a graticcio multiplo semplice, aperta superiormente, a due luci di m. 44,00 in corrispondenza del rio Nibbio;
— 1 travata ad unica luce, a graticcio multiplo doppio, chiusa superiormente, lunga m. 43,00 sul torrente Ovesca;
— 8 travate ad unica luce, a graticcio multiplo semplice ed aperte superiormente, della lunghezza variabile da m. 22,00 a m. 12,78, in corrispondenza di sottopassaggi e di torrenti affluenti del Toce;
— 2 travatine con elementi principali e trasversali a doppio T composto, lunghe da m. 9,00 a m. 3,50 su rii e sottopassi.

Tali travate, tutte in ferro puddellato e dello sviluppo complessivo di m. 1626, vennero costruite dalle Acciaierie Koeller e impiantate appositamente ad Ornavasso, fra il 1884 ed il 1888.

Le sollecitazioni interne dei materiali impiegati, in relazione alle loro caratteristiche tecnologiche, furono sempre contenute molto al di sotto di quelle ammesse, per cui per un lungo periodo di tempo, pur essendo aumentati progressivamente i sovraccarichi, le travate risultarono atte a sopportarli con una sufficiente sicurezza.

Con l'inevitabile invecchiamento del materiale si rese dapprima necessario imporre delle limitazioni di carico e di velocità; in seguito si ritenne indispensabile un radicale intervento e venne quindi elaborato un programma di lavori per la progressiva sostituzione di tutti i ponti a travate metalliche.

Per la scelta dei nuovi attraversamenti vennero previste travate metalliche dei tipi più moderni e, ove possibile e per modeste luci, impalcati con travi in ferro incorporate nel calcestruzzo od anche, previo benestare del Genio Civile e dei Comuni interessati, la sostituzione con rilevato.

Tale indirizzo ha consentito di mantenere nei limiti previsti le altezze libere sotto gli impalcati, di riutilizzare i piedritti esistenti, con la sola costruzione — nella quasi totalità dei ponti — dei solettoni di appoggio e dei muri paraghiaia in calcestruzzo armato, di procedere al montaggio fuori opera delle travate e, in casi difficoltosi per il loro getto, alla costru-

zione pure fuori opera degli impalcati a trave incorporata; sono stati così evitati particolari oneri per il normale svolgimento dell'esercizio ferroviario durante i lavori.
Con il contemporaneo varo in opera, effettuato l'11 agosto scorso delle sette nuove travate metalliche per il ponte sul fiume Toce — detto del Miggiandone — al Km. 66 + 217, esattamente tra Ornavasso e Cuzzago, è stato portato a termine il programma di rinnovamento delle vecchie travate.

Una linea internazionale

Il nuovo ponte, dunque, per il quale sono state consunte 8900 giornate lavorative, è costituito da sette moderne travate indipendenti; di cui le due estreme hanno una portata teorica di m. 59,832 e le cinque intermedie di m. 69,804. Esse sono a passaggio inferiore e chiuse superiormente, con travi principali a grandi maglie triangolari; sono state costruite con membrature in parte saldate e chiodate in officina ed in parte da chiodare in opera. Gli apparecchi di appoggio mobili sono a rulli a settore, mentre quelli fissi sono a bilancini. Il peso complessivo delle strutture metalliche delle sette nuove travate è di circa 2.045 tonnellate.
I lavori, per una somma ammontante a 2.400 milioni di lire, sono iniziati in officina il 29-12-1977 ed ultimati il 15-9-1980; quelli di montaggio in opera, invece, sono stati consegnati il 14-7-1980 e varati l'11-8-1981.
Il ponte del Miggiandone, come già accennato, conclude quindi un impegnativo programma di potenziamento di una importante linea internazionale, che attraversa i comprensori di Novara e del Verbano-Cusio-Ossola, aree aventi una spiccata caratteristica di interregionalità fra Piemonte e Lombardia, non solo per i ruoli di cerniera che le contraddistingue, ma anche per i fattori di ordine storico, culturale, sociale ed economico che le lega. Da ciò dipendono, da un lato, un tipo di sviluppo autonomo rispetto ai rimanenti comprensori piemontesi e, dall'altro, l'attuale ruolo di collegamento con la Lombardia occidentale.
Elemento essenziale per svolgere questa funzione e, nello stesso tempo, per garantire l'attivazione economica ed anche un riequilibrio tra aree "forti" e non del territorio considerato, risulta indubbiamente l'insieme di comunicazioni comprendente, tra l'altro, anche quest'importante direttrice internazionale, che collega, attraverso il valico del Sempione ed il lago Maggiore, il centro Europa con i porti liguri.
Al di là dei fattori sopra riportati, che accomunano i due comprensori in questione, si riscontrano però alcune marcate caratteristiche che ne determinano un differente quadro socio-economico e tutta una serie di problematiche particolari.
Il comprensorio di Novara attualmente gode, senza dubbio, di un'economia più salda mercè la presenza di alcune grandi imprese impegnate in settori diversi e di un'attiva rete di medie e piccole industrie con produzioni notevolmente diversificate.
Più preoccupante è da considerare, invece, l'attuale assetto economico del Verbano-Cusio-Ossola, dove il settore industriale ha registrato notevoli fenomeni di cedimento, senza l'innesto di adeguate produzioni sostitutive, e quello agricolo ha scarsa incidenza e sta tentando nuovi sbocchi nel campo della zootecnica e delle colture specializzate.

Scheda tecnica della linea

Unico binario non elettrico di Km. 85,323 di lunghezza con una notevole tortuosità; vi sono, infatti, ben 86 curve con un sviluppo complessivo di Km. 25,3, delle quali 46 hanno un raggio compreso tra 300 e 600 m. e le altre 40 con un raggio superiore a m. 600.
Pendenza: Km. 14,6 in orizzontale, Km. 55,5 con pendenza inferiore al $12^0/_{00}$ e Km. 15,2 con pendenze comprese tra il $12^0/_{00}$ ed il $20^0/_{00}$.
Armamento: in corso di rinnovamento, è soltanto del tipo pesante (FS 46, Tipo 49, 50 UNI).
I pesi assiali ammissibili sono attualmente, dopo gli interventi sulle travate dei ponti, di tonn. 20 su tutta la linea (cat. C3), con limitazione di velocità a 55 Km/h.
Velocità: quella di tracciato va da 90 a 125 Km/h per i treni di rango A (pesanti), mentre la minima di fiancata per i treni di rango B (leggeri), in seguito alla sostituzione delle travate dei ponti ed in particolare di quest'ultimo sul Toce, sarà elevata con il prossimo orario a 80 Km/h.
Potenzialità della linea: teoricamente di 48 treni/giorno, è in effetti di 31 treni/giorno; il numero complessivo dei passaggi a livello è di 91 (60 non protetti), con una distanza media di Km. 0,9.
Sistema di esercizio: a Dirigente Unico, con sede a Novara, nella tratta Vignale-Premosello ed a Dirigenza Locale con blocco telefonico da Premosello a Domodossola.

Gli interventi del piano regionale

A fronte di un tale stato di cose è naturale che all'interno delle scelte, sia già operate che programmatiche, miranti a risollevare ed a riequilibrare la situazione sopra descritta, fra le altre misure venga data una grande rilevanza agli interventi nel settore delle comunicazioni, cioè al massimo utilizzo del collegamento ferroviario internazionale rappresentato dalla linea del Sempione e, per i trasporti a carattere locale, al rafforzamento della linea Novara-Domodossola.
A quest'ultimo fine il piano regionale dei trasporti inserisce questa linea nel suo "schema di servizio ad H" come "dorsale" Nord-Sud del versante orientale e la classifica come relazione di rilevante interesse regionale (gruppo B), per la quale ipotizza i seguenti interventi: elettrificazione di tutta la linea, completo rifacimento dell'armamento tra Premosello e Vignale, consolidamento delle opere d'arte ed altri lavori necessari per consentire un carico assiale di 22 tonn., centralizzazione degli scambi, installazione del CTC da Premosello a Vignale, predisposizione a modulo di binari, risoluzione dei passaggi a livello, opere infrastrutturali, protezione automatica ed altri ancora, tutti lavori che, nella quasi totalità, sono oggetto di piani già in corso di realizzazione o previsti nel Programma Integrativo. □

Una giornata al Parco merci

Panoramica del grande Impianto ligure, dove attualmente operano circa trecento persone

di Aurelio Battaglia

Corro col mio treno verso Novi Ligure sulla riva sinistra dello Scrivia. Su quella destra vedo lunghe colonne di autocisterne e Tir che vanno e vengono dal Porto di Genova.
Gran parte delle merci che interessano il più grande scalo marittimo d'Italia percorrono quella fettuccia di autostrada tortuosa che supera i Giovi, costruita molti anni fa, che i camionisti dei Tir affrontano con disinvoltura e coraggio. Salgono e scendono in fila come formiche e sembra quasi che la ferrovia non esista.
Non è esattamente così, ma è certo che la nostra parte di trasporti merci avrebbe potuto e dovuto essere meno esigua e più rapida. Corro col pensiero alla Scalo Merci di Novi San Bovo che ingegneri lungimiranti progettarono e costruirono un secolo fa con idee avveniristiche e con tante speranze; penso anche con tristezza al porto di Genova che perde continuamente terreno a favore di altri scali marittimi italiani meno costosi, ma soprattutto a favore di quello di Marsiglia che è la spina nel fianco più pericolosa dello scalo genovese; penso al terzo valico che rimarrà ormai solo un sogno e forse un'occasione perduta.
Giungo con questo animo a Novi Ligure dove mi attende un sole inconsueto e il calore umano di sempre dei suoi ferrovieri: un attimo per un saluto, un flash ai movimentisti, mentre l'automotrice per San Bovo ronza su un binario tronco.
I pochi viaggiatori prendono subito posto, sono quasi tutti ferrovieri che vanno in servizio nei vari impianti che sorgono intorno al grande Parco merci o familiari che fanno la spola per acquisti in città.
Una città di antiche e perduranti tradi-

zioni genovesi, passata al Piemonte nel secolo scorso, che vive di attività industriali e artigianali: a Novi si fanno i dolci, i laminati, le lampadine elettriche ed altri manufatti; si fanno anche le biciclette; sulle sue strade si allenarono in anni ormai lontani corridori come Girardengo e Coppi.
Il trenino giunge in un battibaleno a San Bovo, dove in venti minuti si arriverebbe anche a piedi.
Scendo all'altezza della Cabina A che è vicina al Deposito Locomotive e alla Squadra Rialzo, faccio alcuni passi in un'atmosfera stranamente silenziosa: è sabato e le Officine di riparazione sono ferme, manca col rumore l'andirivieni degli operai.
Cerco un orientamento tra i binari che ospitano vecchie locomotive a vapore e trifase ormai consunte dal tempo, intorno larghi spazi adibiti a deposito di carbone che mi riportano indietro negli anni. Tutto ha sapore e colore di antico e di sorpassato.
Il Parco è molto grande e il vento porta nel senso opposto i fischi e gli echi delle manovre.
Occorrono dieci minuti di cammino accanto ai binari per raggiungere la Stazione. Qui mi attende il suo titolare, il Capo Stazione Sovrintendente Ettore Simonotti. Il suo ufficio è al piano superiore del fabbricato da dove egli domina, come in una torretta, una parte dello scalo.
È un uomo pieno di energia e di vitalità, nonostante i suoi sessantanni, molto loquace, quasi aggressivo nei suoi discorsi, ma altrettanto attento e aperto al dialogo, dimostra personalità e soprattutto polso, conosce il suo impianto, dove opera da venti anni, in ogni particolare.

Un caratteristico scorcio del Parco Merci di Novi San Bovo

Il nostro discorso si apre necessariamente su questo grande scalo, sulla sua origine, sulla sua storia, sulla sua evoluzione ed anche sulla sua denominazione. Cominciamo da questa: San Bovo è un santo di epoca carolingia che fu venerato in quegli anni nelle campagne del novese, dove l'iconografia popolare lo raffigura con la testa di bue. Questa località si ispira appunto al bove e a fatti e credenze non bene identificati dagli agiografi.
La stazione e l'impianto furono costruiti con criteri eccellenti ancora validi (si pensi alle rampe di lancio di cui è dotato) nel secolo scorso, alcuni anni dopo della linea Alessandria-Genova che, com'è noto, è una delle più antiche della rete ferroviaria italiana, voluta dal Cavour con l'intento di agevolare i trasporti di truppe sul Ticino e dei mezzi bellici pesanti da impiegare nella guerra contro l'Austria.

Lavori eseguiti con tecniche rigorose

Giuseppe Cesare Abba nei suoi racconti dell'epopea garibaldina accennava a Novi Ligure e ai suoi impianti ferroviari in una sosta notturna nel suo viaggio verso Quarto, ma i lavori di Novi San Bovo sono successivi a quegli anni.
I metodi adottati per l'installazione rivelano tecniche rigorose, impegno severo, non affrettato o sollecitato da esigenze belliche o d'altro genere. Ancora oggi ciò viene sottolineato da quanti operano nello scalo, che ebbe un ampliamento ed ammodernamento nei primi anni di questo secolo e che fu elettrificato a corrente trifase nel 1921. La corrente continua è entrata in funzione negli anni sessanta in occasione della trasformazione di tutta la rete elettrica ligure-piemontese.
Oltre al Deposito Locomotive e alla Squadra Rialzo sono installati nella zona di San Bovo una sottostazione elettrica, un ambulatorio medico e un deposito di concentramento di materiale usato del Servizio Lavori.
Nelle vicinanze del Deposito Locomotive è in costruzione un nuovo Ferrotel che sarà destinato al personale di macchina.
Il fabbricato della Stazione non si presenta in buone condizioni: intonaci scrostati, ambienti vetusti, ammuffiti, come del resto accade di constatare in altri impianti del servizio merci che non sono a contatto col grande pubblico; servizi igienici che necessitano di una urgente e sostanziale ristrutturazione e bonifica, mucchi di spazzatura che sostano agli angoli e che non vengono giornalmente prelevati. Uno spettacolo di decadenza.

Consistenza dell'impianto

Fascio Genova	Binari	15
Fascio Alessandria	»	9
Fascio Milano	»	14
Ramblé	»	4
Piccolo Riordino	»	7
Grande Riordino	»	9
Raccordo Italsider	»	5
Raccordo Carpaneto	»	2
Ricovero Alessandria	»	7
Partenze Alessandria	»	8
Partenze Milano	»	6
Ricovero Milano	»	5
Rampa di Lancio	»	4
Salvamento Milano	»	1
Salvamento Alessandria	»	1

Produttività anno 1980

Treni arrivati e partiti	13.970
Locomotori isolati arrivati e partiti	1.696
Ore di manovra	22.342
Totale carri partiti	183.116
Carri per Raccordo Italsider:	
Entrati	8.303
Usciti	8.303
Carri per Raccordo Carpaneto:	
Entrati	1.094
Usciti	1.094
Carri per conto Servizi vari	1.182
Carri e copertoni schedati	84.256
Treni manovrati a gravità	5.232
Carri manovrati a gravità	122.971
Carri riordinati	1.006
Carri verificati	2.127

Percorro uno ad uno i locali, oltre quello del Titolare: al piano superiore quello del Dirigente Regolatore, l'Ufficio Telegrafo, la Segreteria, l'Ufficio del 1° Aggiunto; al piano terra lo Schedario, la Ripartizione Veicoli, l'Ufficio Dirigenti, quello della sistemazione dei carri, l'atrio, la stanza piloti e quella dei relais del Servizio Impianti Elettrici.

In un altro fabbricato sorgono un magazzino, una piccola infermeria e un posto di ristoro.

C'è anche un piccolo garage per sole sei autovetture, ma tante altre di varia cilindrata sostano lungo i binari accanto ai carri.

Il Parco di Novi S. Bovo è costituito da una serie di fasci di binari, con una loro denominazione che corrisponde quasi sempre alla direzione o destinazione delle composizioni dei treni, oltre a due raccordi, uno di cinque binari per il collegamento con un vicino stabilimento dell'Italsider e l'altro di due binari che collega con la Ditta Carpaneto, una azienda che opera commercialmente in materiale ferroso.

Ci troviamo, quindi, di fronte ad un impianto di grande mole che necessita, tuttavia, di qualche ampliamento, tenuto conto degli spazi interni ed esterni di cui dispone la zona.

Novi S. Bovo è dotata di tre cabine con apparati centrali elettrici e tre con apparati centrali idrodinamici, oltre ai 183 deviatoi manovrati manualmente. Vi operano 296 persone, invece delle 315 previste in pianta, come afferma Simonotti, il quale lamenta le difficoltà di garantire i turni in determinati periodi dell'anno e in particolari momenti di maggior lavoro: sono 19 movimentisti, 45 gestionisti e amministrativi e 232 tra manovali, deviatori e ausiliari.

Il personale impegnato direttamente all'esercizio dello scalo opera in turni rotativi così composti: un Capo Stazione Superiore Dirigente Regolatore, due Capi Stazione con funzioni di dirigenti di piazzale ed esterno licenziatore ed inoltre: due manovratori capi, tre squadre di manovra alle permanenti, una squadra di lanciamento (manovra a gravità) e una squadra di manovratori piloti.

Sono a disposizione dell'impianto tre locomotive permanenti di manovra ed una sussidiaria per un totale giornaliero di settanta ore di manovra.

Tra i manovali dodici donne

Della categoria manovali e ausiliari, cui abbiamo accennato, fanno parte dodici donne, verso le quali Simonotti appare estremamente comprensivo: se può evita volentieri di impiegare il personale femminile alla manovra, salvo che in avvenire l'eventuale sovrabbondanza di manovali donne, come del resto già si verifica in altri impianti, non lo costringa, per garantire i turni, a recedere da questo orientamento.

Tuttavia, a Novi S. Bovo c'è una donna che sta volentieri al servizio di manovra e che svolge il suo lavoro con molta capacità fisica e altrettanta intelligenza.

Peccato che, essendo di riposo, non mi è possibile intervistarla, ma, per come si esprime Simonotti nei suoi riguardi, ritengo sia giusto menzionarla: è Marina Giacchero di 27 anni, una signora di S. Quirico, che si ritiene alquanto soddisfatta e realizzata in questo tipo di lavoro.

Comunque ho trovato qui a Novi S. Bovo un'altra giovane donna, attualmente utilizzata ai deviatoi, disposta a seguire l'esempio della signora Giacchero.

È Maura Merlano, ha 28 anni, è una signora molto carina e garbata: risponde alle mie domande più con il movimento degli occhi, vivi e intelligenti, che con le parole; abita a Cassano Spinola, un paese vicino dell'alessandrino, col marito e la figlia Novella di 5 anni. Riesco a strapparle una frase molto significativa: «Devo ringraziare le Ferrovie che mi hanno dato modo di sentirmi me stessa, realizzata, in un lavoro che serve e che è rivolto a tanta gente» — così si esprime la Merlano — e continua affermando che si trova a suo agio coi suoi superiori, coi suoi colleghi e che tutto l'ambiente la appaga, dichiarandosi disposta in avvenire ad agganciare e sganciare i carri come la Giacchero.

Maura Merlano, che fino allo scorso anno lavorava in un'industria di lampadine elettriche, forse sente la liberazione dall'alienante catena di montaggio cui era costretta per lunghe ore in fabbrica e trova l'attività ferroviaria più libera, umana, all'aria aperta. Lamenta, però, la mancanza dei servizi igienici che c'erano in fabbrica, molto ben tenuti e curati. Questo è un neo che la preoccupa forse più dei rischi e dei disagi che domani incontrerà nel suo lavoro alla manovra.

Disagi che costituiscono talvolta pericoli effettivi, come ci è dato di verificare incontrando nel nostro giro l'Ausiliario di Stazione Enzo Bisio che ha una protesi

A sinistra, il Capo Stazione Sovrintendente Ettore Simonotti, Titolare dell'Impianto, in cui opera da vent'anni; sopra, Maura Merlano attualmente addetta ai deviatoi; sotto, l'Ausiliario di Stazione Enzo Bisio

della mano sinistra rimasta stritolata sotto la ruota di un carro.
Bisio è ora utilizzato come inidoneo, ma quello che sa fare lui con la sola mano destra — afferma Simonotti — non sanno farlo altri agenti in perfetto stato di salute.
Se c'è da riparare qualche piccola cosa coi nostri mezzi — dice Simonotti — bisogna chiamare Bisio, che associa alla capacità di fare una grande volontà di riuscire.
Mi accompagnerà, poi, fino a Novi Ligure con la sua autovettura. Bisio, che ha 34 anni, è attualmente utilizzato al telegrafo, un lavoro che svolge esemplarmente.
«La sua presenza — dice Simonotti — è garanzia di prontezza e di precisione».

Attaccamento al dovere

Sono casi che ritengo doveroso segnalare, trattandosi di persone che hanno lasciato un po' della loro vita sui binari e che tuttavia continuano a rendersi utili, come il Capo Stazione Superiore Mario Fossati che è Dirigente Regolatore qui a Novi S. Bovo. Fossati molti anni fa fu vittima di un grave infortunio ad Arquata Scrivia, dove, per evitare lo scontro di un treno in arrivo su un binario ingombro da una ruspa spazzaneve, si precipitò incontro al treno per arrestarne la marcia, affondando nella neve. Fossati riuscì a fermare il treno, col rischio di finirne sotto le ruote, ed ebbe lunghe vicissitudini ospedaliere.
Ora lo ritrovo qui al suo posto, con la sua tempra e il suo coraggio di sempre.

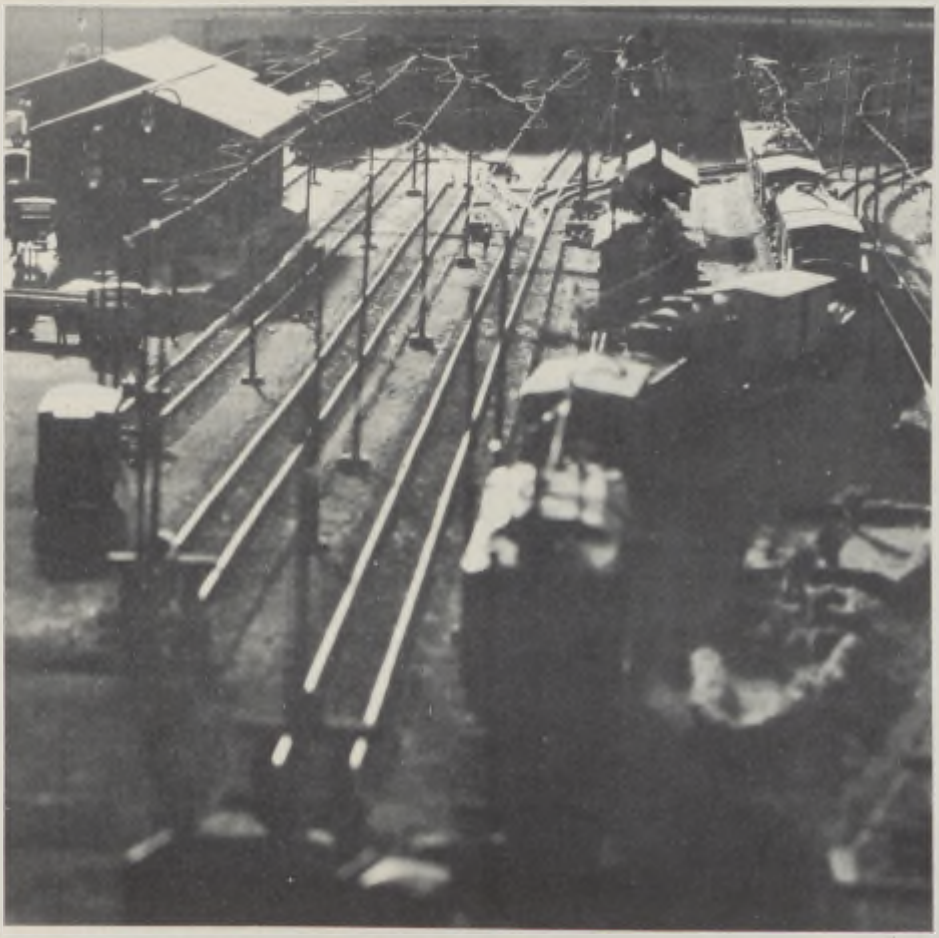
Mi dice che non ha smesso la sua attività dopolavoristica a Novi e il suo hobby della pittura.
È contento, si dichiara fortunato, ma lo tormenta un cruccio: la sua inidoneità non gli consente, con le norme vigenti, di accedere alla qualifica di Capo Stazione Sovrintendente.
E Fossati se la meriterebbe davvero.
Ho seguito anche alcune operazioni di manovra lungo i vari chilometri di linea del Parco, in verità non molte perché il sabato è in genere una giornata non febbrile come le altre.
Certo, nei giorni di punta e quando infierisce il maltempo o picchia il solleone, la situazione è ben diversa e non credo sia gradevole operare in mezzo ai binari, senza dire della nebbia che assale la zona di Novi Ligure per vari mesi dell'anno.
Anche per questo Novi S. Bovo è un impianto che impegna e che richiede oculatezza e competenza.
Ettore Simonotti lo dirige egregiamente, grazie anche agli ottimi collaboratori che lo affiancano, che gli sono fedeli.
Si respira un'aria di affiatamento che fa ben sperare.
La giornata trascorsa insieme a questa gente, forse conosciuta troppo superficialmente da chi opera negli uffici, rende più chiare e tangibili situazioni e problemi che talvolta non si riesce a spiegare.

Mentalità e culture diverse

Ora che molti comportamenti sono cambiati, che nuovi rapporti regolano la vita e le operazioni di un grande impianto come questo, non è facile starne al timone e farlo andare avanti a pieno ritmo, sia per carenze organizzative, sia per carenze umane.
Ascolto anche qui un discorso che è abitualmente sulla bocca del personale del Movimento: «quando c'è il locomotore manca il macchinista e viceversa». È un asserto tutto da verificare, ovviamente. Riporto questa doglianza che potrebbe annoverarsi tra le non poche carenze dell'attuale mondo del lavoro, cui si aggiungono quelle, di vario tipo, dell'uomo, più verificabili in impianti come questi. Su trecento persone circa c'è una varietà di soggetti di diversa mentalità e cultura: i non pochi meridionali che qui approdano dopo anni di frustrazioni con le loro logiche esigenze di andare ogni tanto a casa, col senso di nostalgia e di esilio che li pervade, con il complesso in alcuni di emarginazione, tutti fattori psicologici che incidono senz'altro sul lavoro; il personale femminile, naturalmente non avvezzo a lavoro rude e pesante, col fantasma che prima o poi bisognerà infilarsi tra i respingenti e agguantare con forza il pesante gancio di trazione; il desiderio di tanti altri di approdare in impianti meno isolati, più puliti, più vicini alla città e alle comodità della vita, meno esposti all'inclemenza del tempo. È un coro di voci, di istanze che raccolgo tra i crocchi che stazionano agli angoli in ombra o sulle panche sotto un pergolato, oggi meno impegnati perché è sabato e al porto di Genova ogni attività è quasi ferma.
Scherzano e discorrono tra di loro in un'atmosfera distesa: c'è sempre qualcuno di turno da stuzzicare per ammazzare il tempo.
Dal vicino Deposito ci raggiunge il rumore di un 428 che si avvicina con i suoi 50 anni di esperienza □

A Roma trecento treni per sognare

di Walter Guadagno



Un'immagine del plastico "Trecentotreni", attualmente in funzione a Roma Termini

Nell'estate del 1972 sul lungomare di Rimini veniva esposto al pubblico un grandioso plastico ferroviario sul quale potevano circolare numerosi treni a lunga composizione. La notizia, riportata dai grandi organi d'informazione, destò notevole interesse non soltanto tra i fermodellisti ma anche nel pubblico generico che, numeroso, accorse a visitare quello che poteva rivelarsi l'opera di un dilettante velleitario. La notizia non tardò a raggiungere anche l'alta Dirigenza FS, per cui dopo opportuni accordi e laboriose trattative, quel capolavoro della fermodellistica è stato finalmente acquisito dalla nostra Azienda, ed è stato esposto nella sala presidenziale prospiciente il binario 1 di Roma Termini, in attesa di una sistemazione definitiva al Museo Ferroviario di Pietrarsa.

Autore del plastico è il sig. Otello Brunetti, uno dei pionieri del fermodellismo italiano, classe 1900, figlio di ferroviere e ferroviere lui stesso per essere stato assunto giovanissimo dalla nostra Amministrazione con l'ormai estinta qualifica di Fuochista. La forte passione per il modellismo abbinata alla sua valentia gli procurarono ben presto, a Roma, il compito di modellista ufficiale presso la Direzione Generale. I suoi capolavori cominciarono, così, ad essere esposti ed apprezzati in qualificate sedi in occasione di numerose manifestazioni in Italia e all'estero. Nel 1962 il collega Brunetti andò in pensione con la qualifica di Capo Tecnico Superiore allora non ancora inflazionata. Avendo tempo libero a disposizione proseguì con maggiore lena la costruzione del suo plastico iniziato nel 1956. Dopo quindici anni di continue fatiche la sua opera è stata coronata dal successo.

Su un'area di 41 mq., una larghezza variante da m. 2,20 a m. 2,50 e una lunghezza di ben 18 metri, il plastico riproduce una tipica grande stazione di testa italiana ispirata a Firenze S.M.N. nella zona compresa tra il Fabbricato Viaggiatori e il cavalcavia attraversante il fascio binari e a Bologna per il resto dell'impianto.

Un realismo assoluto

Ad una estremità troviamo riprodotto il F.V. di fronte al quale si attestano 13 binari con relative pensiline; alla loro sinistra vi è lo scalo della Grande Velocità servito da un fascio di 6 binari cui se ne aggiungono altri 4 per il carico e lo scarico dei convogli: autocarri, rimorchi, portapacchi, carrelli e ferrovieri ravvivano la scena; un cancello mette in comunicazione questo scalo con un viale alberato il cui realismo è spinto al punto da far distinguere per terra le strisce lasciate dagli pneumatici dei veicoli.

Al di là del cavalcavia troviamo su un lato il fabbricato e gli impianti della Squadra Rialzo mentre al centro si staglia la Cabina A.C. in corrispondenza della quale inizia la salita che porta un binario fino alla "parigina". Superati molti altri manufatti troviamo, all'inizio dello scalo smistamento, la sella di lancio da cui si diramano ben 18 lunghi binari sui quali possono essere ricoverati convogli merci di circa 100 assi. In corrispondenza dello smistamento, su un lato, trova posto il Deposito Locomotive con annesse officine i cui due corpi di fabbrica sono uniti da un ponte trasbordatore, anch'esso, come tutto il resto, realmente funzionante.

All'uscita dello Scalo smistamento, descrivendo un'ampia curva, un binario conduce ad una Sottostazione Elettrica nella quale ha termine, altresì, una linea primaria ad alta tensione i cui piloni si susseguono fin sulla montagna giacente

Piccolo è bello

È vero che a Roma sembra che fin dai tempi più remoti tutto faccia spettacolo: le esecuzioni capitali di Mastro Titta, le erezioni degli obelischi, le piazze allagate o le mongolfiere volanti. Ma è anche vero che il pubblico romano passa per essere uno dei più smaliziati. C'era quindi qualche fondata preoccupazione. Invece, il grande plastico "Trecentotreni", da circa un anno in funzione a Roma Termini, si è fatto strada per virtù proprie, si è guadagnato un buon successo.
Si presenta sobrio e composto nei colori, molto elegante con la barriera di metallo anodizzato che lo protegge da "fans" troppo eccitati, che magari vorrebbero portar via un pezzetto a ricordo, e infine con una pedanina di moquette fissata da luminose bandelle di ottone, che attenua lo scalpiccio dei passi e permette la vista di faccia, di tre quarti, di profilo, tutto intorno ai suoi diciotto metri di lunghezza.
E il pubblico? Il pubblico è eterogeneo, composto da viaggiatori in attesa del proprio treno, da parenti che hanno accompagnato un loro caro e si consolano un po' e soprattutto da loro, dai fermodellisti. Essi sono una privatissima categoria di persone. Professionisti discreti dell'arte del "piccolo è bello". Al plastico si aggirano con aria cospiratrice e poi chiedono al personale addetto del materiale di documentazione. "No, caro signore, abbiamo solo del materiale di propaganda". Il colpo è andato male, e il modellista A non potrà mai sapere perché il modellista B ha usato una vite cieca invece di una contromolla. "Forse perché l'impedenza è alta". "No, guarda che le saldature sono a goccia, non a caduta", "Certo, ma questo dovrebbe provocare il deragliamento"... il linguaggio dei modellisti è segreto come quello dei cuochi. Forse è per questo che tra loro parlano sempre di "maquette" e poco di "modello", perché dirlo alla francese è più fascinoso, come appunto per la cucina. C'è nella parola "maquette" perfino qualcosa di proibito, un vago sfondo di luci rosse, un po' morbose. La "maquetterie" è qualcosa che consente la partecipazione perfino alle donne, mentre la modellistica, no.
Per Roma i "Trecentotreni" sono ormai quasi una moda.
"Ci vediamo ai trecento treni!".
"OK! Va bene, porto anche Giuseppe, così vede funzionare la parigina".
"Sì, ma non portare Marco, che vuole andare via subito, e poi crede che la parigina sia una donna".
C'è il laureando in ingegneria, tra i visitatori, che farà una tesi sui "problemi meccanici della miniaturizzazione", c'è la bella signora un po' sugli "anta" che ricorda quando fece il suo viaggio di nozze sull'Arlecchino. C'è perfino la straniera, forse russa, che chiede materiale pubblicitario come ricordo, e se ne va, alla fine dello spettacolo, tenendo stretto fra le mani il volantino come fosse un mattone del Colosseo. I treni veri, fuori sui binari, si staccano lentamente dal marciapiede, diretti al nord, al sud, fra mille saluti. I visitatori si staccano lentamente dal plastico, alla fine della "performance", sembra a malincuore. "Piccolo è bello".

Patrizia Cimini

Visitatori del plastico in attesa che inizi lo spettacolo

in corrispondenza della seconda estremità del plastico, mentre un altro binario porta ad una cava di pietrisco situata lungo il greto di un fiume, anch'esso estremamente realistico.
Lungo l'altro lato del plastico corre, subito dopo il già ricordato cavalcavia, la piena linea a doppio binario la quale, dopo aver superato il fiume con un bellissimo ponte a sei arcate, si biforca in altre due linee a doppio binario che vanno a nascondersi in altrettante gallerie nelle viscere della montagna.

400 metri di binari

Lo sviluppo complessivo dei binari supera i 400 metri; le rotaie, non esistendo in commercio binari il cui realismo fosse estremamente spinto come desiderava il sig. Brunetti, sono state interamente costruite a mano; 70 deviatoi, di cui 36 muniti del segnale basso a luce viola, e 5 scambi inglesi assicurano la formazione dei più disparati itinerari. Il segnalamento luminoso si avvale, tra l'altro, di 18 segnali permanentemente luminosi, 35 marmotte, 28 segnali ai paraurti. I fabbricati di servizio, i piazzali, le strade, sono illuminati con numerosi riflettori, ben 160 lampioni, ecc.; i punti luce, in totale, superano le 450 unità.
Il materiale rotabile conta 18 locomotori, 2 ETR, 20 carrozze e bagagliai e ben 270 carri merci, questi ultimi costruiti a mano. I veicoli si muovono sul plastico secondo un ciclo prestabilito della durata di trenta minuti. Esso è determinato da una sequenza di 5 programmi suddivisi in 24 fasi che si susseguono in virtù di un nastro collegato ad una centralina elettronica. Il movimento dei rotabili è sincronizzato con la registrazione delle comunicazioni di un'annunciatrice e con il commento di uno *speaker*.
Spettacolare è la manovra dei carri sulla "parigina": un locomotore spinge una colonna di veicoli fin sulla vetta della sella di lancio; al comando dell'apposito segnale i carri vengono spinti sulla discesa e quindi, per gravità, si avviano a gruppi per i vari itinerari predisposti: dei freni provvedono ad arrestare, nei punti prestabiliti, la loro corsa.
Attualmente il plastico, che per la sua bellezza, il suo realismo, la sua estensione, merita senz'altro una visita, accoglie ogni giorno centinaia di persone paganti senza contare le numerose scolaresche per le quali l'ingresso è gratuito □

ATTIVITÀ

Come tornano giovani le "belle" inizio secolo

Nel DL di Roma Trastevere, vengono rimessi a nuovo rari esemplari di vecchie locomotive a vapore che costituiranno i pezzi più prestigiosi del costituendo Museo Ferroviario di Pietrarsa

A Roma, sotto il ponte Bianco, sempre invaso dal traffico e dal rumore, il capannone del Deposito Locomotive di Roma Trastevere sembra una piccola oasi di pace e silenzio. Qui, da qualche tempo, gli operai e i tecnici del Deposito si stanno dedicando a una specie di miracolo, che per molti versi pare quasi una sfida al mare di macchine di cui si sente il frastuono dei clacson in lontananza: infatti stanno letteralmente riportando alla vita splendide, e ormai rare, locomotive a vapore, un tempo protagoniste assolute della storia del trasporto nel nostro Paese, e poi purtroppo abbandonate e dimenticate nei depositi, fino a diventare degli ammassi rugginosi. Ebbene, nel Deposito di Roma Trastevere, per mesi e mesi, queste macchine sono state trattate non solo con la perizia necessaria, ma anche con l'affetto e la comprensione che si deve a vecchie signore cadute in disgrazia, ringiovanite, lucidate e messe insomma in condizione di recitare di nuovo il ruolo che meritano: costituiranno presto, infatti, i pezzi più prestigiosi del parco locomotive che sarà conservato nell'erigendo Museo ferroviario di Pietrarsa, ormai in avanzata fase di allestimento.

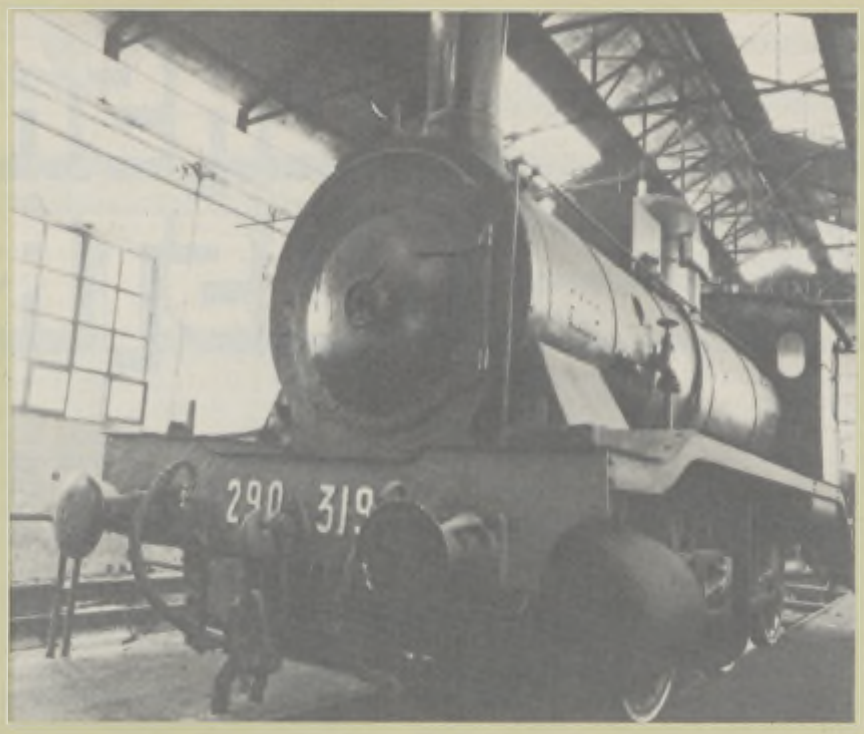
La prima locomotiva ad essere sottoposta a questo trattamento di restauro è stata la 290.319, anno di costruzione 1913. Questa locomotiva è l'unico esemplare esistente del Gruppo 290, entrato in esercizio nel lontano 1889 e inizialmente utilizzato dalla Rete Adriatica per le spinte al valico di Fossato sulla linea Roma-Ancona. Ma le 290 dimostrarono ben presto di possedere caratteristiche adatte per qualsiasi tipo di percorso e vennero utilizzate, per il servizio merci, su tutto il territorio. Durante il primo conflitto mondiale le 290 vennero anche adibite al servizio dei treni corazzati destinati alla difesa costiera, ma già nell'immediato dopoguerra le nuove esigenze del trasporto ferroviario relegarono questi rotabili (potenza 500 CV, velocità massima 60 km/h) allo svolgimento di servizi di secondaria importanza. Fu l'inizio del declino. Le prime demolizioni sono del 1926 e, dopo una parentesi di attività nel corso dell'ultima guerra mondiale, il gruppo 290 lasciò il parco FS intorno al 1954.

La mattina che ci siamo recati a Roma Trastevere, i lavori di restauro erano stati praticamente ultimati e la 290, sistemata su un binario di fronte al Deposi-

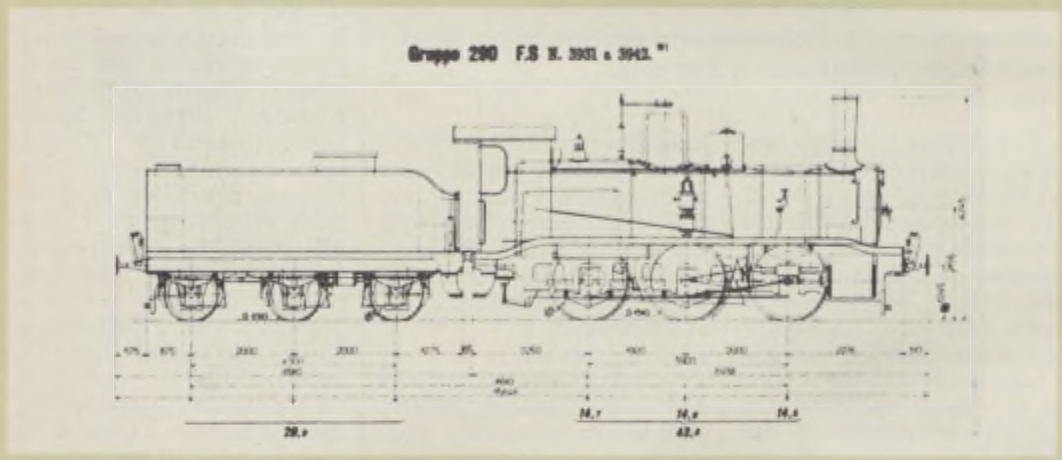
Due fasi del restauro a cui è stata sottoposta l'ultima locomotiva esistente del Gruppo "290"

to, offriva davvero un bel colpo d'occhio, con la sua linea potente ed elegante riportata allo smalto e alla lucentezza originari. Dell'opera di restauro abbiamo parlato a lungo con il Capo Tecnico Giorgio Ulisse che, con passione e competenza, ha diretto sin dall'inizio tutte le varie fasi del lavoro. "In effetti si è trattato di un'opera complessa e impegnativa — ci dice — che ha richiesto, complessivamente, la bellezza di circa 3.000 ore di lavoro. Quando la locomotiva è arrivata qui in Deposito si trovava davvero in condizioni disastrose. Praticamente l'abbiamo dovuta ricostruire daccapo, infatti non ci siamo limitati ad intervenire sulle sale, sulle bielle e così via, ma su ogni singolo pezzo della macchina. Ogni pezzo, anche il più piccolo, è stato smontato, raschiato, riparato quando era necessario, ripulito e rimontato. Tutto ciò nei ritagli di tempo, dato che il personale addetto ha continuato naturalmente a svolgere il normale lavoro".

A destra, la locomotiva "290" ormai rimessa a nuovo. Per la complessa opera di restauro sono occorse 3.000 ore di lavoro



Sotto, lo schema tecnico della locomotiva "290" e la caratteristica "900.008", in sosta su uno dei binari del D.L. di Roma Trastevere



Quali sono state le maggiori difficoltà incontrate?

"Probabilmente la verniciatura. Ci siamo resi conto che per fare un buon lavoro non potevamo limitarci a riverniciare la locomotiva, che contava addirittura quattro strati di vernice sovrapposti. Allora tutte le parti sono state trattate con la soda caustica, riportate a vergine e poi riverniciate. È stato un lavoro molto lungo, ma il risultato ottenuto, e che tutti possono ammirare, ci ha ripagato ampiamente. Un'altra difficoltà, soprattutto per la mole del lavoro che ha richiesto, è venuta dalla bullonatura esterna, che forse è esteticamente la parte più caratteristica delle 290. Ebbene, tutti i chiodi, uno per uno, sono stati smontati, ripuliti accuratamente con un frullino, riverniciati e risistemati al loro posto".

Insomma un'opera meritoria e quasi d'amore, che ha visto e vede impegnati tutti, indistintamente, gli operai e i tecnici del Deposito di Roma Trastevere. E un'opera meritoria destinata a continuare anche nei prossimi mesi. Infatti, mentre stavamo ammirando la 290 ritornata fiammante e ormai pronta a partire alla volta di Pietrarsa, abbiamo visto su un binario accanto l'ultima arrivata in Deposito e in attesa di ricevere la stessa opera di restauro. È la 900-008, una locomotiva anch'essa unica e dalla forma stranissima, una specie di grosso cubo con due soli assi, un piccolo fumaiolo e naturalmente tanta ruggine addosso. Una locomotiva poco nota e la cui storia merita senz'altro di essere raccontata. Agli inizi del secolo le nostre ferrovie decisero di adottare dei mezzi leggeri, autonomi, da utilizzare sulle linee a scarso traffico, dove un treno completo sarebbe stato

troppo dispendioso. Naturalmente si fece ricorso al vapore, anche se in pratica vennero messi in circolazione mezzi per viaggiatori che sarebbero stati i progenitori di quelle piccole automotrici diesel che, dal '34 in poi, avrebbero conquistato tutte le reti europee. Le automotrici a vapore, contrassegnate con il numero di gruppo 60 non erano che un vagone lungo circa dieci metri, con tre assi, due dei quali accoppiati ai cilindri azionati dal vapore fornito da una caldaia posta verticalmente; il restante spazio era occupato da pochi sedili e dal bagagliaio. La "nostra" venne costruita, come le altre, nel 1907 e faceva parte di un lotto di 24 realizzate dalle Officine Maffei di Monaco di Baviera e le fu assegnato il numero 633.

Alla prova dei fatti, però, le automotrici a vapore del gruppo 60 non diedero i risultati sperati: la velocità era modesta, non superava i 60 Km/h, avevano limitata capacità di rimorchio, per cui i posti disponibili erano solo quei pochi della vettura con cui facevano corpo. Si decise così di utilizzare solo il settore motrice tagliando via il resto del vagone, e lo strano mezzo che risultava da questo intervento di chirurgia meccanica venne messo a fare servizio di manovra negli scali. La nostra 633, nel 1914, entrò nelle officine di Firenze, da dove uscì trasformata nella forma, appunto il cubo che vediamo attualmente, e nella numerazione, assumendo quella che spicca ancora oggi sul fascione rosso, "900-008". Di queste locomotive troviamo traccia per molti anni, fino a quando, nel 1956, l'intero Gruppo non viene più menzionato nella Prefazione all'Orario, il che per una locomotiva significa la morte civile. La nostra 008, però, continua ancora a lavorare, a trascinare vagoni in manovra fino a quando, nel 1970, va ad appisolarsi in un angolo nascosto del Deposito Locomotive di Torino Smistamento. Ora, anche per lei, è arrivato il momento di tornare alla ribalta. In questi giorni è sotto le attente e capaci cure dei tecnici di Roma Trastevere, che sicuramente sapranno ridare anche a lei la giovinezza di quando, nel 1907, giunse da Monaco.

Vittorino Sermarini e Piero Spila

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Rivalutazione degli assegni vitalizi in favore degli ex Assuntori

Per aderire alle richieste pervenutemi dagli amici *Benedetto Varisco* da Catania e *Luigi Buc-co* da Bastia, ecco un esempio di ricostituzione di assegno vitalizio diretto:

Assegno vitalizio diretto mensile di L. 40.191 con decorrenza 1°-10-1967:

assegno vitalizio annuo (41.191 x 12) = L. 482.292 (arrotondamento a L. 100)	L.	482.300
integrazione temporanea (482.300 × 60%) = L. 289.380 (arrot.)	»	289.400
Art. 10 D.P.R. 1081/70 (482.300 × 12%) = L. 57.876 (arrot.)	»	57.900
pensione annua spettante al 31-12-1975	L.	829.600 (a)
Dal 1°-1-1976:		
pensione precedente	L.	829.600
adeguamento 9% di (a) ossia 829.600 × 9%	»	74.664 (b)
perequazione automatica 6,9% del lordo teorico (a + b + b + 216.000)	»	82.450
	L.	986.714
(arrotondamento a L. 500)	»	987.000 (c)
Dal 1°-1-1977:		
pensione precedente	L.	987.000
adeguamento 9% di (a) come sopra	»	74.664
perequazione automatica 5,1% del lordo teorico (c + b + 216.000) = L. 65.160,86 (arrot.)	»	65.161
	L.	1.126.825
(arrot.)	»	1.127.000 (d)
Dal 1°-1-1978:		
pensione precedente	L.	1.127.000
adeguamento fisso per il 1978	»	216.000 (e)
perequazione automatica 9,2% su (d + e)	»	123.556
	L.	1.466.556
(arrot.)	»	1.467.000 (f)
Dal 1°-1-1979:		
pensione precedente	L.	1.467.000
perequazione automatica 2,9% su (f)	»	42.543
	L.	1.509.543
(arrot.)	»	1.510.000 (g)
Dal 1°-1-1980:		
pensione precedente	L.	1.510.000
perequazione automatica 2,9% su (g)	»	43.790
	L.	1.553.790
(arrot.)	»	1.554.000 (h)
Dal 1°-1-1981:		
pensione precedente	L.	1.554.000
perequazione automatica 5% su (h)	»	77.700
	L.	1.631.700
(arrot.)	»	1.632.000

In conclusione secondo l'esempio: surriportato, un assegno vitalizio annuo di L. 482.300, decorrente dal 1967, nel 1981 ammonta a lire 1.632.000.

Secondo l'impegno preso nel febbraio scorso, riprendo il discorso sulla L. n. 850 del 1980, i cui beneficiari sono i titolari di assegni vitalizi diretti e di riversibilità — già erogati dal Fondo di previdenza per gli assuntori ferroviari — purché in godimento degli stessi assegni alla data del 1° gennaio 1976.

La Direzione Generale delle F.S., d'intesa con la Direzione Generale del tesoro, ha diramato la circolare applicativa diretta alle Direzioni provinciali del tesoro perché le stesse provvedano a regolarizzare le partite a loro carico. Poiché esse ammontano a circa un migliaio, la rivalutazione avverrà manualmente, senza il ricorso al sistema meccanografico.

Risulta che alcune Direzioni provinciali hanno già avviato il lavoro di propria competenza; peraltro, raccomando ai singoli interessati di farsi parte diligente, richiedendo alla rispettiva Sede l'applicazione della legge in loro favore; a tal fine, riporto gli estremi della circolare di cui sopra: n. P. 754.5.1. in data 23.6.1981.

Integrazione al minimo sulle pensioni INPS

Le notizie pubblicate sul numero di maggio decorso hanno provocato numerose richieste di precisazioni, riferite ai singoli casi personali.

Confermo che la sentenza della Corte costituzionale n. 34 in data 26-2-1981 consente di far conseguire l'integrazione al trattamento minimo alle pensioni INPS di cat. Vo, la cui decorrenza iniziale non risalga ad oltre un decennio, retroagendo dal 5-3-1981, anche se gli interessati in quel periodo non si sono preoccupati di interrompere il periodo di prescrizione decennale.

Ripeto ancora una volta che non rientrano nell'ambito della pronuncia costituzionale i titolari della pensione cosiddetta supplementare, ossia coloro che, essendo già pensionati del-

le F.S., hanno chiesto ed ottenuto dall'INPS il trattamento loro dovuto in rapporto ai contributi versati nell'assicurazione generale.
In merito poi alla revisione della disciplina relativa al trattamento minimo — disposta mediante l'adozione di un decreto legge, la prima volta, dall'ultimo Consiglio dei ministri del Governo dimissionario (d.l. 28 maggio 1981, n. 245) e, la seconda volta, dal Governo in carica (d.l. 29 luglio 1981, n. 402) — va detto che il conseguente diritto dovrebbe subire dei limiti in presenza di determinati redditi fruiti, ad altro titolo, dai beneficiari di pensioni INPS.
Finora la rubrica si è astenuta dal trattare l'argomento, in attesa che il decreto-legge n. 402 sia convertito in legge. Finché il Parlamento non si sarà pronunciato in merito, c'è sempre la possibilità e la speranza che la normativa possa venire modificata in meglio (in proposito, mi corre l'obbligo di precisare che il precedente decreto 245, ormai decaduto, stabiliva limiti di redditi più elevati e, perciò, più favorevoli). Sono questi i motivi che mi hanno indotto a non rispondere ai quesiti relativi a queste ultime disposizioni.
Le notizie che precedono sono particolarmente rivolte agli amici *Cesare Paganelli* da Casalecchio di Reno, *Galileo Valeri* da Foligno, *Michele Bilancia* da San Severo e *Salvatore Calisto* da Modica.
Ora, seguono altre risposte sullo stesso tema.
In ordine alle motivazioni fornite al sig. *Secondino Tomassone* da Bussoleno, secondo cui la sentenza n. 263 del 1976 non sarebbe applicabile in favore dei pensionati delle F.S., ed al sig. *Giovanni Tappi* da Firenze, circa l'esistenza di un divieto ministeriale di corrispondere la pensione d'invalidità (cat. Io) a chi è già titolare di altro trattamento di quiescenza, ne sono chiaramente evidenti l'infondatezza giuridica. Infatti, i dubbi sull'estensione della sent. n. 263 ai pensionati delle F.S. sono stati fugati dalla Direzione generale dell'INPS, che, con circ. n. 60044 del 30-3-1978, ha chiarito come l'integrazione al trattamento minimo sulle pensioni d'invalidità spetti a tutti i pensionati dello Stato, anche se le relative pensioni siano erogate da Fondi o Casse speciali, purché rientranti nella disciplina contenuta nel T.U. n. 1092 del 1973.
Il trattamento usato dall'INPS al sig. *G.B. Tassino* da Rapallo mi pare incensurabile: l'integrazione al trattamento minimo sulla pensione d'invalidità gli è stata ripristinata dal primo giorno del mese successivo a quello di presentazione della domanda (1-2-1977); il periodo da me indicato si riferisce al decennio di applicazione retroattiva della sentenza, nel senso che solo i pensionati decorrenti da detto periodo possono chiedere il beneficio della integrazione al minimo e non vuole assolutamente indicare il diritto a percepire gli arretrati per il decennio precedente.
Nell'augurare al sig. *Giuseppe Pellegrini* da Angri di avere finalmente ottenuto il ripristino della integrazione sulla sua pensione d'invalidità, desidero, nel contempo, tranquillizzarlo che tale beneficio entrato nel suo patrimonio non corre alcun pericolo, limitatamente, però, all'importo vigente alla data del 31-12-1981, dato che, secondo il d.l. n. 402 citato, a partire dal 1°-1-1982 nei confronti di coloro che superano un certo reddito è previsto il solo aumento annuo per perequazione automatica.
Lo stesso augurio estendo al sig. *Matteo Druetta* da Almese, non potendosi porre in dubbio le informazioni dategli dall'Assistente sociale.
Il sig. *Francesco Cavaliere* da Trani può senz'altro richiedere la pensione supplementare in relazione ai contributi versati, dei quali soltanto ora è venuto a conoscenza, stante che tale diritto è imprescrittibile; ovviamente, la decorrenza del beneficio verrà fissata dal primo giorno del mese successivo a quello di presentazione della domanda.
La pensione supplementare è riversibile, secondo le norme dell'assicurazione generale e, quindi, la signora *Accursa Bonafede* vedova *La Gumina* da Castelvetrano la può richiedere alla propria sede dell'INPS; la preavviso, però, che l'importo spettante è pari al 60 per cento dell'ammontare percepito dal defunto marito.
Da ultimo, informo il sig. *Sabatino Petrella* da Avezzano che il contemporaneo godimento della pensione INPS, purché d'importo non superiore al trattamento minimo, non comporta alcuna riduzione dell'indennità integrativa speciale annessa alla pensione ferroviaria.

Elogi

Per aver compiuto atti di onestà, sono stati elogiati dal Direttore Generale i seguenti agenti:
Manovale: Gennaro Cozzolino — Egidio Lambiase — Carmine Moretta — Anselmo Pristerà; *Manovratore:* Francesco Barretta — Graziano Bormida — Silvano Cavaliere — Francesco Cicala — Angelo Proni — Giacomo Schiaffino; *Deviatore:* Giuseppe Bruzzone; *Guardiano:* Domenica Rita Tiloca; *Ausiliario:* Vincenzo Alabiso — Riccardo Bessi — Michele Brentegani — Franco Casalino — Angelo Castagnola — Giorgio Dall'Asta — Vittorio Gemo — Angelo Macilletti — Sergio Marenco — Piero Mei — Gaetano Minieri — Giorgio Munaro — Aldo Musso — Lucio Romano — Giuseppe Rosato; *Assistente:* Attilio Cavinato — Ermanno Cesaro — Maria D'Angelo — Giovanni De Grande — Carmelo Limanni — Giuseppe Radicchi — Enrico Sandrin — Giuseppe Serra — Sergio Spagnolatti; *Gest. Capo:* Gianluigi Benini — Daniela Masini — Francesco Morelli; *Verificatore:* Giuseppe Molinari; *Oper. Qual.:* Bruno Ambrosino — Antonio Arrico — Gianfranco Basso — Roberto Longo — Enrico Maccatrozzo — Mirabile Maruzza — Angiolino Pecorini — Livio Piccoli — Andrea Spanò — Claudio Tomè; *A. Macchinista:* Sebastiano Azzolina — Giovanni Cusumano — Oriliano Simioli; *Macchinista:* Giovanni Collodel — Sergio Lachello — Vito Trotta — Vincenzo Vaccarella; *Conduttore:* Antonio Basile — Daniele Borsoi — Filippo Cairo — Pietro Margozzi — Italo Nalesso — Tino Rampazzi — Roberto Rizzi — Benito Tonet — M. Piera Varrilli; *Control. Viagg.:* Massimo Liguori; *Capo Treno:* Antonio Dini — Aldo Grisafi — Santo Pellegrino — Angelo Rensi — Pietro Turco — Angelo Viola; *Tecnico I.E.:* Alvaro Noli; *C. Tecnico:* Giovanni Panizza — Giuseppe Parca — Antonio Urbanetti; *C. Tecn. Sovr.:* Carlo Bailo; *C. Staz. Sup.:* Francesco Milano; *Commesso:* Vincenzo Tozzi; *Applicato:* Giuseppe Bertona — Sergio Gallas; *Applicato C.:* Mario De Filippo; *Segretario:* Sergio Cintolesi — Santolo Cirillo — Matteo Mastroluca — Margherita Picciaiuola — Marco Ratti — Gaetano Ribbeni; *Segr. Sup.:* Franco Barbera — Lanfranco Clerici — Terenzio Mantilero; *Segr. Sup. 1ª cl.:* Angelo De Bartolomeo — Ciro Dell'Uomo — Angelo Frixione — Arnaldo Zecca; *Ispettore:* Roberto Baldisseri; *Isp. C. Agg.:* Paolo Benzi

Riliquidazione della 13ª mensilità per gli ex combattenti

È noto che l'Azienda F.S., adeguandosi alle istruzioni impartite dal Ministero del tesoro, aveva disposto che la 13ª mensilità doveva essere esclusa dalla base di calcolo dell'indennità di buonuscita per le anzianità aggiuntive di 7 o 10 anni concesse agli ex combattenti e categorie assimilate.
Tuttavia, è accaduto che il Consiglio di Stato — su esplicita richiesta formulata dall'ENPAS (l'Ente previdenziale dei dipendenti civili e militari dello Stato) a seguito delle perplessità suscitate dalle disposizioni del Ministero del tesoro — ha espresso il parere (sez. 3ª n. 35 in data 10-2-1981) che dalla normativa vigente non emerge alcuna volontà riduttiva da parte del legislatore in ordine ai criteri di calcolo delle anzianità convenzionali riconosciute dall'art. 3 della L. n. 336 del 1970, le quali, quindi, vanno considerate non autonomamente ma come "servizio utile" vero e proprio. Pertanto, il Consiglio di Stato ha concluso che «non può mettersi in dubbio il diritto dei destinatari della legge n. 336 di vedersi computare la 13ª mensilità, ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita, con le maggiorazioni di servizio di 7 o 10 anni concessi loro dall'art. 3 della cennata legge».
Acquisito il parere, l'ENPAS ha immediatamente disposto la computabilità della 13ª mensilità con l'aumento di servizio ottenuto dall'art. 3 della legge n. 336 citata.
A questo punto, l'Azienda F.S. ha invitato l'OPAFS ad adeguarsi al nuovo orientamento formatosi in materia. □

NOTIZIE PER IL PERSONALE

Questo mese aggiorniamoci in materia di...

a cura di Francesco De Angelis

Contratti preliminari di vendita degli alloggi F.S. Art. 52 della Legge 457/1978.

Con circolare P. 9.1/742/5.7. del 27 agosto 1981 sono state modificate talune clausole contenute negli schemi di contratto preliminare per la cessione in proprietà di alloggi dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato di tipo popolare ed economico con pagamento in unica soluzione o rateale (legge 8-8-1977, n. 513 e legge 5-8-1979, n. 457), allegati alla apposita circolare n.P.9.1.3. del 14 novembre 1980.
Le variazioni apportate sono le seguenti.
È eliminata la nota di trascrizione dell'atto, in quanto a tale formalità si provvederà contestualmente alla registrazione dell'atto definitivo.
È abrogato il penultimo comma dell'art. 1 degli schemi medesimi, in quanto la planimetria dell'alloggio e parti comuni verrà allegata all'atto definitivo.
La dichiarazione INVIM potrà essere presentata contestualmente alla registrazione dell'atto definitivo, purché si faccia menzione di tale riserva nell'atto preliminare.
Gli atti preliminari debbono considerarsi soggetti a decreto approvativo e gli stessi debbono essere successivamente inviati alla registrazione della Corte dei Conti, se eccedenti l'importo di lire 4.800.000.
Ai fini dell'accertamento dei lavori di migliorie eseguiti dagli interessati negli alloggi, oggetto dell'atto preliminare, detti lavori debbono essere per il futuro, in ogni caso, autorizzati dall'Azienda e di essi va tenuto conto soltanto per la determinazione del prezzo definitivo dell'alloggio stesso, in quanto la legge 513/1977 non pone alcuna limitazione al riguardo, qualunque sia la miglioria apportata ed in qualsiasi epoca quest'ultima sia stata realizzata dagli interessati.
L'art. 5 dello schema dell'atto preliminare è, infine, così modificato: «l'acquirente che non si presenti per la stipula del contratto definitivo di cessione in proprietà entro tre mesi dalla data di ricevimento della comunicazione del prezzo di cui al precedente art. 4, ovvero ometta di sottoscrivere l'atto per fatto proprio — salvo documentati casi di forza maggiore — trascorsi 15 giorni dalla diffida inviata dall'Azienda ai sensi dell'art. 1454 c.c. a mezzo lettera raccomandata A/R, perde il diritto alla cessione in proprietà.
A decorrere dalla stessa data si considererà ripristinato il rapporto di concessione.
In tal caso le somme pagate ai sensi del presente contratto saranno restituite all'interessato previa detrazione dei canoni di concessione e spese accessorie dovuti per lo stesso periodo, nonché di tutte le spese sostenute dall'Azienda relativamente al presente atto preliminare».

Art. 71 delle D.C.A. Nuove misure del premio per le sostituzioni.

Fermo restando che nulla è innovato per quanto concerne i criteri e le modalità di attribuzione e di liquidazione del premio in questione, la circolare P.3.1.5/743/4.7 del 28 agosto 1981 ha stabilito che *a far data dal 1° luglio 1980* le misure del premio per le sostituzioni di cui all'art. 71 delle D.C.A. sono fissate come segue:
SERVIZI MOVIMENTO E COMMERCIALE E DEL TRAFFICO: *5ª categoria (Tecnico superiore -Direttivo):* Capo stazione superiore, Capo gestione superiore, Capo personale viaggiante superiore **L. 9.810**; *4ª categoria (Tecnico):* Capo stazione, Capo gestione, Capo personale viaggiante, Assistente capo di stazione (r.e.), Manovratore capo, Deviatore capo, Gestore capo (r.e.), Gestore di 1ª classe (r.e.) **L. 8.770**; *3ª categoria (Operatore specializzato):* Assistente di stazione, Manovratore, Deviatore **L. 7.880**; *2ª categoria (Operatore qualificato):* Ausiliario di stazione **L. 7.380**; *1ª categoria (Operatore comune):* Manovale **L. 6.690.**
SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE: *4ª categoria (Tecnico):* Verificatore **L. 8.770.**
SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI: *4ª categoria (Tecnico):* Tecnico **L. 8.770**; *3ª categoria (Operatore specializzato):* Operaio qualificato **L. 7.880**; *2ª categoria (Operatore qualificato):* Ausiliario **L. 7.380**; *1ª categoria (Operatore comune):* Manovale **L. 6.690.**

NORMATIVA

Nel periodo che va dalla seconda metà del mese di agosto u.s. alla prima metà di settembre sono state emanate le seguenti circolari dalle Unità del Servizio Personale:

P.9.1.1/742/5.7 del 27.8.1981
— Contratti preliminari di vendita alloggi FS a riscatto. Art. 52 della legge 457/1978

P.3.1.5/743/4.7 del 28.8.1981
— Art. 71 D.C.A. - Nuove misure del premio per le sostituzioni

P.6.0.4/AVI/SL/199/744/9.7 del 14.9.1981
— Costo del lavoro - Variazioni dell'indennità di contingenza decorrente dal 1° agosto 1981. Legge 23 aprile 1981, n. 155

P.5.1. (ex 9.1.6)/745/5.0 del 16.9.1981
— Classificazione delle infermità dipendenti da cause di servizio in cumulo con invalidità infortunio sul lavoro o malattia professionale

P.6.0.2/746/9.0 del 16.9.1981
— Agevolazioni alla FISAFS

P.0M.1.S.S/AG/S.0.2/167/747/0.9 del 23.9.1981
— 6° Censimento generale dell'Industria, del Commercio, dei Servizi e dell'Artigianato.

L'INIZIATIVA PER GLI HANDICAPPATI

Quasi pronti gli elenchi per i contributi 1981 a genitori e congiunti

La Segreteria della Commissione Esecutiva sta, in questi giorni, mettendo a punto gli elenchi per i contributi che verranno concessi ai genitori o congiunti di handicappati per il 1981.
A questo proposito bisogna precisare (e lo facciamo soprattutto per chiarire le idee a quanti ci hanno scritto chiedendo un secondo contributo per l'anno in corso, pur avendolo già ricevuto) che la Commissione nel 1980 ha erogato anche alcuni sussidi "doppi" — relativi, cioè, al 1980 e al 1981 — per esaurire fondi arretrati che altrimenti sarebbero andati in economia. Ne hanno beneficiato le vedove, gli orfani di ferrovieri e i pensionati, i quali, perciò, non debbono aspettarsi altro per quest'anno. Gli elenchi in preparazione riguarderanno soltanto agenti in attività di servizio.
Alla Segreteria risulta che alcuni di questi non hanno ancora inoltrato domanda per il 1981. Si affrettino a farlo, richiedendo gli appositi moduli ai Gruppi Compartimentali, di cui fanno parte — com'è noto — anche i Redattori Compartimentali di "Voci" e le Assistenti Sociali. Altrimenti, rischiano di perdere il contributo che verrà corrisposto nei prossimi mesi.
Quest'estate ci sono pervenuti molti versamenti extra sottoscrizione. Di ciò ringraziamo particolarmente: Giuseppe Gheda, che anche quest'anno ha voluto inviarci il suo genero-

so contributo di lire cinquantamila; i colleghi dell'Ufficio Personale Compartimentale di Trieste, che hanno versato al "Fondo" lire 85.000 per onorare la memoria della signora Ulderica Pergola; i colleghi del Reparto I.E. di Barletta, che ci hanno trasmesso, per mezzo del nostro Redattore Compartimentale Bozzi, un assegno di lire 50.000 per onorare la memoria della madre del sig. Giovanni Lorusso; i colleghi della stazione di Bussoleno, che egualmente ci hanno inviato la somma di lire 60.000, tramite il nostro Redattore Compartimentale, in memoria della signora Lucia Leccese, madre del Capo Stazione Sovr. di quell'impianto, Emilio Lombardi; Augusto Sabato, dell'ufficio Controllo Merci di Torino, che ha versato al "Fondo" la somma di lire 172.000 in memoria di suo padre Tommaso; Luciano Pinzauti e i colleghi della stazione di Pistoia per il loro contributo di lire 70.000, versato per onorare la memoria del padre del Capo Stazione Sup. Lombardi; i colleghi del Reparto 11/E, della Zona 11.1 e della Zona 11.2 di Barletta e Molfetta, che hanno versato lire 50.000 in memoria della madre di Giuseppe Zaccagni; Rodolfo Del Corso e i suoi amici, che hanno versato la somma di lire 60.000, per ricordare e onorare Aristodemo Pisani, ex Macchinista di Pisa.

Per quanto si riferisce alla sottoscrizione, dobbiamo rilevare che siamo ancora fermi ai 9 milioni e mezzo mensili, pari a 114 milioni l'anno. Si tratta, però, del dato relativo al giugno scorso. Ancora è presto, quindi, per trarre le somme della nuova campagna che abbiamo lanciato alcuni mesi or sono, in occasione dell'Anno Internazionale dell'Handicappato. Siamo certi che i dati recenti saranno maggiormente confortanti. Abbiamo, almeno, motivo di sperarlo.

Qua e là per i DLF

Più di 300 ragazzi delle Scuole Medie di Voghera hanno partecipato ad una gita culturale-turistica nel Sottoceneri, organizzata dal settore culturale del Dopolavoro Ferroviario di Voghera. L'escursione ha avuto lo scopo di evidenziare il ruolo delle Ferrovie al servizio dei viaggiatori, con particolare riferimento al collegamento internazionale di Chiasso.

Un nuovissimo tipo di elettrotreno, il GAI, ha trasportato la comitiva fino alla stazione di Capo Lago dove è salita, mediante una ferrovia a cremagliera al Monte Generoso (m. 1700), da dove è possibile ammirare il meraviglioso paesaggio elvetico con gli incomparabili laghi del Ticino e dell'Alta Italia e perfino l'estremo limite degli Appennini. Dopo il pranzo, è stata effettuata una crociera in battello sul lago di Lugano ed, infine, con la funivia, è stata raggiunta la stazione ferroviaria di Lugano.

I ragazzi sono stati informati, di volta in volta, durante l'intero percorso, sulle caratteristiche dei vari mezzi di trasporto, sia in territorio elvetico che durante il viaggio in treno.

Hanno accompagnato i gitanti, oltre agli organizzatori del DLF, diversi professori e presidi delle Scuole Medie e l'Assessore alla P.I. del Comune di Voghera.

Vernissage alla Mensa Aziendale della Squadra Rialzo di Genova Sampierdarena, dove il titolare, Capo Tecnico Superiore Vincenzo Formisano, pittore molto noto nell'ambiente genovese, ha esposto alcuni dei suoi quadri più significativi, tra i quali spiccano per originalità d'ispirazione le composizioni in collage, che si sono imposte all'attenzione della critica più autorevole in vari concorsi ed esposizioni e di cui abbiamo riferito ampiamente in queste colonne.

Ma il significato dell'iniziativa, più che a presentare il pittore Formisano, del quale sono peraltro ben noti la tematica e lo stile, tende ad avvicinare il mondo del lavoro a quello dell'arte, aprire un dialogo, costituire un momento culturale e di riflessione nella pausa del servizio che trova radunati i ferrovieri alla Mensa.

Una iniziativa che ci appare molto valida e suscettibile di un seguito presso altri impianti, come ha sottolineato, in un breve discorso d'apertura, il Direttore Compartimentale, Ing. La Torre, che ha avuto anche vive parole di elogio all'indirizzo dell'ideatore e di quanti hanno collaborato alla realizzazione della mostra.

Un momento della Marcia ecologica svoltasi a Voghera

Si è svolta a Voghera con notevole successo la 3ª Marcia Ecologica non competitiva, su un percorso di km 4 su strade di campagna, riservata ai bambini delle scuole elementari.

La manifestazione è stata organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Voghera.

Tutti i 500 partecipanti hanno ricevuto, a ricordo della marcia, una targhetta artistica.

A chiusura della manifestazione sono stati premiati con coppe di rappresentanza i circoli e le classi più numerose.

Con l'esposizione di 360 disegni sotto i portici di Piazza del Duomo a Voghera, si è conclusa la rassegna concorso di espressione figurativa di carattere ferroviario, organizzata dal settore culturale del Dopolavoro Ferroviario con il patrocinio dell'Assessorato alla P.I. del Comune.

Una apposita commissione ha vagliato tutte le opere e ha ritenuto unanimemente di segnalarne 66 che il sodalizio Voghere se provvederà a premiare come segue:

per 45 lavori ritenuti meritevoli di segnalazione, i piccoli artisti interessati godranno di una gita a Genova a carattere culturale da effettuarsi con l'inizio del prossimo anno scolastico più un libro su "Maragliano" offerto dal Comune.

Inoltre per 21 lavori che, per il particolare impegno profuso, sono risultati meritevoli, i ragazzi riceveranno un buono di lire 10.000 per l'acquisto di materiale scolastico presso una libreria della Città più un libro "La difesa del fiume Ticino e del suo comprensorio".

Ciclismo. Al "IV raduno provinciale Festa del ferroviere", organizzato dal DLF di Padova, hanno partecipato 371 cicloamatori in rappresentanza di 43 società per sottolineare il rapporto di amicizia e collaborazione che da tempo si è instaurato fra i ferrovieri e i lavoratori delle altre aziende locali. Al termine del lungo percorso — 60 chilometri, effettuati in due ore e mezza — sono stati assegnati premi e targhe-ricordo alle società che si sono distinte per il maggior numero di partecipanti.

Vivissimo successo ha riscosso la "1ª Cicloturistica" organizzata la seconda domenica di settembre dal Dopolavoro di Fornovo in collaborazione con la Lega dell'ARCI Provinciale di Parma: erano presenti 27 associazioni ciclistiche della Provincia per un totale di 201 partecipanti.

Dalle ruote... ai piedi. La scarpinata "Empoli di notte" organizzata da quel Dopolavoro, ha visto ben 312 partecipanti, dal sig. Giuseppe Cavallini, di anni 66 — il più anziano — al piccolo Renato Bertelli, di anni 3 — il più giovane.

Un itinerario culturale del DLF

I greci e le tombe etrusche

Com'è noto, anche a prescindere dall'area di immediato dominio e sviluppo delle colonie greche in Sicilia e nell'Italia meridionale, dal periodo arcaico fino all'ellenismo l'arte greca si impose, nel modo di concepire la forma figurata, alla produzione di gran parte del territorio italiano, tanto da apparire determinante per l'espressività dei popoli non greci che abitavano la penisola, non esclusi gli etruschi.

Ma oggi si rifiuta ormai la vecchia tesi che vedeva nell'arte etrusca nient'altro che una manifestazione periferica dell'arte greca. Di quest'ultima gli Etruschi accettarono i temi figurativi, così come attinsero in blocco miti e figure divine alla mitologia greca. Ma di questi spunti figurativi e tematici essi si servivano per esprimere le esigenze di un mondo spirituale e di una concezione dell'oltretomba del tutto differente da quelli del mondo greco; l'arte etrusca è infatti sempre strettamente legata ad un severo dogmatismo religioso e un rigoroso formalismo connesso con l'esercizio della divinazione e con un'eccezionale importanza data al culto funerario.

L'arte etrusca, è vero, viene considerata secondo periodi simili a quelli adottati per l'arte greca: si parla cioè di una fase orientalizzante, di un periodo arcaico, di un'età classica e di una ellenistica. Questo tipo di distinzione non deve però far dimenticare quanto di autonomo e di diverso ci fu nell'Arte etrusca rispetto a quella greca. Gli etruschi in effetti accettarono dei modelli greci solo quanto sentivano congeniale a se stessi, interpretando peraltro quei modelli alla luce della loro originalissima concezione del mondo e delle cose, tanto meno razionale ed intellettualmente elevata di quella greca ma tanto più violenta, immediata, istintiva e drammatica. Osservando ad esempio il ciclope Polifemo accecato da Ulisse nella tomba dell'Orco di Tarquinia, ciò che maggiormente colpisce, al di là del soggetto omerico è il violento, rozzo espressionismo della rappresentazione, lontanissimo dallo spirito greco.

La mancanza di personalità artistiche di rilievo (se si eccettua il nome di Vejente Vulca tramandatoci dalla tradizione), l'appartenenza della produzione artistica al mondo dell'apparato sacrale, degli arredi, delle suppellettili, delle armi, dei gioielli; la scarsa creatività nell'architettura e la preferenza per materiali costruttivi deperibili come il legno e l'argilla: questi fattori ed altri ancora, già di per se stessi costituiscono altrettanti motivi di differenziazione tra arte greca e arte etrusca. Resta il fatto che le testimonianze più originali della loro arte gli Etruschi le hanno lasciate nelle tombe. È qui, nella complessa varietà della struttura, nella abbondanza degli arredi e suppellettili funebri, nella affascinante ricchezza tematica degli affreschi che decorano le pareti, che si scorge il segno di una civiltà che sentiva vivissimo il gusto delle esigenze immediate e concrete della vita, fino ad esprimerle con interezza anche nel culto reso ai propri morti.

Chi non abbia ancora avuto occasione di visitare una necropoli etrusca, lo faccia dunque, quando possibile, nella piena consapevolezza di non andare a visitare un mondo di morti, ma di recarsi a scoprire quelle che, per vari versi e in qualche modo, costituiscono le comuni radici della nostra civiltà.

Virginio Pantano

Un momento della cerimonia di consegna della edizione '80-'81 della Borsa di Studio "Salvatore Ciancio", recentemente svoltasi a Villa Patrizi nella sala del Consiglio di Amministrazione. Alla presenza del Ministro dei Trasporti, del Direttore Generale e dell'alta dirigenza aziendale, sono stati consegnati i premi ai vincitori. Eccone i nomi. Per i laureati: Gianfranco Cataoli, Rosanna Lamberti, Antonella Fresa, Giuseppe Nicolò, Salvatore Disma, Massimo Guerriero. Per i diplomati: Mauro Talà, Leonardo Tirelli, Cesare Tomassini, Maurizio Tondo, Angela Catino.
Nel prossimo numero pubblicheremo il bando di concorso per l'edizione 1981-82 del premio.

FERLETTURE

VAPEUR EN AFRIQUE

"Vapeur en Afrique" che fa seguito a "Vapeur plein Cap", evoca, attraverso la storia delle locomotive a vapore, anche la storia delle linee ferroviarie africane, costruite dai colonizzatori per ragioni commerciali e strategiche, come via di penetrazione dal mare verso l'interno. L'amatore scoprirà in questo libro le immagini di un passato ormai finito e di un presente che sta per finire perché la locomotiva a vapore è in Africa come nel resto del mondo una specie in via di estinzione. Autori del libro sono C.P. Lewis, ingegnere delle Ferrovie sudafricane, A. Jorgensen, fotografo appassionato di locomotive a vapore, e A.E. Durrant che dal 1955 lavora a Nairobi.

C.P. Lewis, A. Jorgensen e A.E. Durrant: "Vapeur en Afrique" - La vie du Rail - pp. 208 - 166 franchi.

LES 141 R

Furono più di 1300 le brave locomotive americane che circolarono per circa 1/4 di secolo sulle ferrovie francesi. Per lungo tempo abbandonate dagli amatori, le 141 R hanno profondamente segnato il paesaggio ferroviario francese. Più di 200 fotografie completano il testo e rendono questo libro prezioso tanto per gli amatori di storia e di tecnica ferroviaria quanto per i fermodellisti e per coloro che i tempi del vapore li hanno realmente vissuti.

B. Collardey e A. Rasserie: "Les 141 R" - La Vie du Rail - pp. 144 -96 franchi

Per avere i libri rivolgersi a: La Vie du Rail - Département des ventes par correspondance - 11 Rue de Milan - 75440 Paris - Cedex 09.

LOCOMOTIVE DA BATTAGLIA

Sotto questo titolo significativo, Erminio Mascherpa (noto per la sua attività pubblicistica da anni dedicata ad argomenti ferroviari) ha riassunto le vicende storiche legate alla nascita e alla diffusione delle locomotive del gruppo E. 626. Naturalmente, gli aspetti tecnici che spesso, però sono avvincenti come un romanzo, occupano gran parte del volume tra le cui pagine il lettore troverà un ricchissimo materiale iconografico tale da soddisfare anche le curiosità più spinte. Un libro per gli amatori più esigenti, per i tecnici, ma anche per i fermodellisti che troveranno, tra l'altro, un'appendice tutta dedicata alle "E. 626 in piccolo".

Il volume si trova presso le librerie più fornite oppure lo si può direttamente richiedere alla casa editrice: Editrice Trasporti su Rotaia, Casella postale 35, 25087 SALÒ (BS).

Erminio Mascherpa, Locomotive da battaglia, pp. 120, 134 foto, 20 disegni, 5 tabelle. Edizione ETR, luglio 1981, L. 12.000.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Onorificenze. Il Capo Tecnico Sovr. Alberto Santini, Capo della 1ª Branca dell'Officina GR di Foligno, che ha già maturato 42 anni di servizio, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana. Al neo cavaliere le più vive congratulazioni.

Commiati. A Genga San Vittore Terme è stato festeggiato, nel corso di una riuscitissima riunione conviviale, il neo pensionato Araldo Bravi, Tecnico I.E. Auguri da parte di "Voci".

Fiori d'arancio. Si sono uniti in matrimonio la signorina Benedetta Mattioli e l'Aiuto Macchinista Franco Mancini, in servizio presso il Deposito Locomotive di Fabriano. Alla novella coppia i più fervidi auguri di felicità.

Fiocco azzurro. In casa dell'Ausiliario Valter Giacinto del Deposito Locomotive di Fabriano per la nascita dell'atteso Cristian. Ai genitori ed al piccolo gli auguri più belli.

Decessi. È venuto improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari il Macchinista Mario Santelli del Deposito Locomotive di Fabriano. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Bari

La cicogna ha portato Bernardo a Nicola De Mola, Guardiano del 25° Tr. Lavori di Monopoli; Rosanna a Cosimo Pellegrini, Infermiere dell'Ufficio Sanitario; Nicola a Luigi Fracchiolla, Aus. della Sq. R. di Taranto; Antonio a Vincenzo Mirizzi, Aus. del D.L. di Bari; Fausto a Cipriano De Sisciolo, Op. Q. dell'Officina G.R. di Foggia; Loredana ad Antonio Serra, Tecnico del D.L. di Taranto; Giacomo ad Angelo Napoletano, Op. Q. della Zona 11.1 IE. di Barletta; Domenico ad Angelo Delcuratolo, C. Tecnico del Rep. 11.1 IE di Barletta; Vincenzo a Francesco Marino, Ass. della stazione di Molfetta; Daniela a Giovanni Ciavarella, Cond. del DPV. di Foggia; Christian a Giovanni Giorgioli, Manovr. a Castelagopesole; Michele a Francesco Pirro, Ass. di Barletta; Roberto a Domenico Toscano, Aus. della stazione di Pisticci; Cristina ad Aldo Troisi, C. Treno del DPV di Foggia.
Felice nonno è diventato Nicola Fiorentino, Segr. Sup. dell'UPC.: è nato il primo nipotino, Nicola.

Si sono brillantemente laureati in Scienze Economiche Bancarie presso l'Università del S. Cuore di Milano Lucia Marsella, figlia del C.S.Sup. Cesare del 4° Reparto Movimento di Taranto; con 110 e lode in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Bari Antonio Taranto, figlio del Capo Tecnico Sup. Ciro, Dirigente dell'Officine Lavori Compartimentale; col massimo dei voti in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Milano Angela Carella, figlia dell'Op. a r. Salvatore; con 110 e lode in Scienze delle Informazioni Gabriella Maraffa, figlia del Segr. Sup. Antonio dell'Ufficio Commerciale.

Al dr. Antonio Giacò, Dirigente Generale a r., già Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale, è stata conferita l'onorificenza di Commendatore al merito della Repubblica Italiana. Complimenti.

Ancora successi artistici per i nostri pittori: Angelo Caputo, dell'Officina G.R. di Foggia, è stato premiato alla V rassegna d'Arte piccolo formato "G. De Nittis" di Barletta. A Michele Chieco, Appl. Tecn. Capo dell'Ufficio Lavori, oltre ai tanti premi ottenuti nel corso dell'anno, ultimamente è stato conferito l'Oscar di Montecarlo, riconoscimento mondiale per le arti visive.

Fiori d'arancio per Daniela Lopinto e Francesco Losurdo, Ispettore Principale dell'Ufficio Sanitario.

Le nostre condoglianze alla famiglia Signorile per la scomparsa dell'Appl. C. a r. Giuseppe dell'Ufficio Personale; alla famiglia Lamparelli per la morte di Nicola, Aus. della stazione di Taranto; alla famiglia D'Angiulli per la scomparsa di Giuseppe, Appl. Capo del D.L. di Taranto; alla famiglia Pugliese per la morte di Armando, Capo Treno del DPV di Lecce; alla famiglia Dentamaro per Nicola, Macch. del D.L. di Bari; alla famiglia Lobianco per Raffaele, C.G. Sovr. di Trani; alla famiglia Mazzarella per Gaetano, Deviatore della stazione di Poggio Imperiale.
Estendiamo le nostre condoglianze a Francesco Carnevale, Segretario dell'Ufficio Personale per la morte della mamma; a Mimi Di Tommaso, Dirigente dell'Autorimessa Compartimentale, e a suo fratello Cataldo, Applicato Capo IE., per la scomparsa della mamma; a Saverio Cosola, Capotreno del DPV. di Bari, per la tragica scomparsa del figlio ventenne Francesco Paolo; a Giuseppe Zaccagni del Rep. 11/E IE di Barletta; a Vito Nicola Ceglie, C.T. Sovr. Capo Reparto 43/TT IE. di Bari, e a Cosimo Dilillo, Op. Sp. del Rep. 11/E IE. di Barletta, per la perdita della mamma.

Lunga e serena quiescenza a: Nicola Barozzino, C. Treno del DPV di Potenza; Vincenzo Francullo, Cond. del DPV di Foggia; Sebastiano Colella, Segr. Sup. dell'Uff. Comm.le; Corrado Solfato, Segr. Sup. dell'Uff. Ragioneria; Gennaro Cagia, Op. Qual. della Zona 43.2TT; Raffaele Russetti, Commesso dell'Ispettorato Sanitario di Foggia; Michele Del Grosso, Op. Qual. della Zona 11.3 IOS di Barletta; Francesco Iacobbe, Op. Qual. del 21° Tr. Lavori di Bari; Luigi Di Paola, Guard. del 9° Tr. Lavori di Foggia; Ermanno Calzolaro, A. Macch. del D.L. di Taranto; Vito Laguaragnella, Macch. del D.L. di Bari; Antonio Bruno, A. Macch. del D.L. di Foggia; Giuseppe Cellamaro, Ausil. del D.L. di Taranto; Giovanni Carrieri, C.S. Sup. di Trepuzzi.

Bologna

L'ing. Luigi Marino, che ha lasciato la dirigenza del Compartimento di Torino, è il nostro nuovo Direttore Compartimentale. All'ing. Marino giunga il nostro più cordiale augurio di benvenuto.

Hanno lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età, Ivo Cattani - Ass. Viagg. - Guido Saviotti ed Amedeo Zinzani - Capi Treno - del DPV di Faenza; Ruggero Capitozzo - Manovr. Capo della Staz. di Rovigo; Enrico Dall'Ara - Macch. del D.L. di BO C.le; Paolo Muscas - Macch. del D.L. di BO S. Donato; Domenico Pelliconi - Op. Qual. del 19° Tr. Lav. Imola; Giuseppe Bissoli - Tec. del Rep. 26/E Crevalcore; Erio Benazzi - Capo Treno del DPV di Piacenza; Radames Grillanda - Segr. Sup. dell'UPC. I nostri vivissimi auguri di serena quiescenza.

Macello Marconi - Segr. dell'O.G.R. di Rimini - si è unito in matrimonio con Annarita Maria Pivi al DPV di Piacenza l'Aus. Viagg. Pasquale Scognamiglio con Mara Maria Bottini ed il Conduttore Oriano Vitali con Luigina Zaniboni. Marcia nunziale anche alla Stazione di Bo S. Donato per l'Aus. di Staz. Antonio Natale ed Angelina Mastrogiovanni e per Stefano Vanni - Op. Qual. - e Silvana Pierini. Giuseppe Dascanio - Manovale della Staz. di Chioggia - ha sposato Patrizia Baldin. Ai neosposi i nostri rallegramenti.

Fiocco rosa. — All'U.P.C. per l'arrivo di Elena - figlia della d.ssa Paola Marchetti - Capo della 3ª Sezione dell'ufficio. Le felicitazioni dei colleghi alla mamma e gli auguri di "Voci" alla piccola.

Il dr. Renato Servidio, Dirigente il Commissariato Comp.le di Polizia Ferroviaria e Vice Questore di Bologna, è stato nominato Questore di Nuoro. Sul suo lavoro, svolto in tempi non facili per le note vicende di questi anni, e sui risultati raggiunti dalla Polizia Ferroviaria abbiamo più volte riferito su questo periodico, così come abbiamo più volte dato notizia dell'alto livello di specializzazione raggiunto dal Centro di Addestramento di Polizia Ferroviaria, della quale il dr. Servidio era Direttore. Dagli amici di Bologna vivi rallegramenti per la meritata promozione e i migliori auguri per il nuovo lavoro.
Un cordiale benvenuto ed altrettanti auguri all'attuale Dirigente, dr. Vincenzo Caffio - Vice Questore. Proviene da Bolzano dove, da dieci anni, ricopriva l'incarico di Capo di Gabinetto della Questura. Negli anni precedenti (precisamente dal 1961) è stato utilizzato in tutti i settori della Questura della città altoatesina. Trasferito a Bologna dietro sua richiesta, continua — in un certo senso — la tradizione di famiglia: il padre ed i fratelli sono stati, infatti, funzionari della nostra Azienda. Il dr. Vincenzo Postiglione — Vice-Direttore del Commissariato Comp.le — è il nuovo Direttore del Centro di Addestramento Polfer. All'amico dr. Postiglione rallegramenti per il nuovo incarico.

Cagliari

Marcia nuziale per Rossana Aquilante, Segretario dell'Ufficio Movimento e per Paolo Caggia dell'Uf-

I redattori compartimentali

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Antonio Bozzi	Tel.	2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi	Tel.	3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Luigi De Luca	Tel.	2730
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	4225
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	38883

ficio Personale Compartimentale, i quali dopo aver pronunciato il fatidico sì nella Basilica di San Giovanni a Porta Latina in Roma hanno fatto ritorno a Cagliari festeggiatissimi dagli amici e dai colleghi.

Le valigie. Dopo alcuni anni di proficuo lavoro svolto all'Ufficio Impianti Elettrici di Cagliari sono partiti rispettivamente alla volta di Bari e di Genova due valenti funzionari: gli Ingg. Giacomo Taranto e Giuseppe Pavone, Ispettori Principali. Lasciano un ottimo ricordo in noi, che abbiamo avuto la fortuna di conoscerli ed apprezzarli. Ad essi vada l'augurio di nuove soddisfazioni.

Cicogna Express. Sono nati due bei bimbi: Valentina Siccardo e Raffaele Di Giacomo. La prima è nipotina del Cav. Alberto Ferrante, Revisore Superiore 1ª classe dell'Ufficio Movimento, il secondo è figlio primogenito del Segretario Tecnico Arturo dell'Ufficio Impianti Elettrici.
Auguroni di ogni bene.

Un lutto. È deceduto nella sua Olbia il Macchinista Alessio Sanna della Rimessa Locomotive di Olbia. Alla famiglia del collega le nostre più sentite condoglianze.

Firenze

Un caloroso augurio di buon proseguimento al dott. Mario Canessa che, dopo la recente promozione a Questore, è stato chiamato ad un incarico presso il Ministero degli Interni dopo aver diretto, per circa nove anni, il Commissariato Compartimentale di P.S. presso questa Direzione Compartimentale.

Massimo Guiggiani, figlio di Nello, Tecnico del D.L. di Siena, si è laureato presso l'Università di Pisa in Ingegneria Meccanica con il punteggio di 110 e lode.

Luigi Baldi, già Capo Squadra della Linea di Pisa, e Lorenza Benigni hanno festeggiato le nozze d'oro. Congratulazioni.

I colleghi e gli amici tutti rivolgono un caldo augurio di serena quiescenza al dott. Umberto Antonacci, Primo Dirigente della Divisione Ragioneria di Firenze, ed all'Operaio Qualificato Telemaco Santini, del 5° Tronco Lavori di Rosignano Solvay, che hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età.

Sono nati: Francesco, all'Infermiere Giancarlo Baggiani dell'Ufficio Sanitario di Firenze; Roberto, al Guardiano Efisio Cancedda del 12° Tronco di Sarzana; Elisa, all'Ausiliario di Stazione Filippo Cirri di Signa; Maurizio, al Conduttore Giuliano Fabianelli, del Deposito Personale Viaggiante di Grosseto; Erika, all'Ausiliario di Stazione Franco Cherubini di La Spezia Migliarina Scalo.

Firenze/Unità dist.

I nostri lutti. Si è spento improvvisamente il marito della signora Patrizia Perini, Segretario della Divisione Contabilità Prodotti. Gli amici tutti desiderano farle pervenire le più sincere condoglianze.

Pensionamenti. I colleghi dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli augurano una lunga e serena quiescenza agli amici Segr. Sup. Elvio Meneguzzi, Segr. Sup. Jago Terreni, Segr. S. 1° Mario Ciaccheri, Applicato Capo Aldo Gucci, Capo Treno Valeriano Varrocchi.

La cicogna ha portato Francesco all'Appl. Dilva Dormalfuoco, Martina all'Applicato Deanna Berretti, Riccardo all'Applicato Giuliana Guerrini, Andrea e Francesca al Segretario Chiara Sarao, Caterina all'Applicato Adriana Barbieri, Sara all'Applicato Patrizia Nebbiai.

Firenze/Mat. e Traz.

Lauree - Presso l'Università di Firenze si è brillantemente laureata in Architettura con 110 e lode, Carla Scaletti. Alla neo-architetto, figlia del collega Mario recentemente andato in pensione, le nostre più vive felicitazioni.
Alessandro Naldini, Capo Tecnico dell'ufficio C.le 7°, ha conseguito presso l'Università di Firenze la laurea in Ingegneria Elettronica. Al neo ingegnere, che ha ottenuto un lusinghiero 110, i nostri complimenti.

Il Dirigente Superiore, ing. Alberto Rizzo, dopo 34 anni di servizio, è andato in quiescenza per raggiunti limiti di età. All'ing. Rizzo, che tanta stima ha saputo conquistarsi anche presso la Sede Centrale dove ha trascorso gli ultimi anni della sua carriera ferroviaria, prima come Capo Ufficio 1° e poi O.M., i nostri auguri di una serena quiescenza.

Stroncato da un male incurabile ci ha prematuramente lasciati il buon Virgilio Cammelli, Autista presso la Sede C.le. Alla vedova, signora Pierina, le nostre condoglianze.

Genova

Sono stati di recente collocati a riposo: il Segretario Superiore Ermanno Caffarenghi dell'U.P.C.; l'Assistente Capo Davide Fossa di Genova Brignole, al quale il personale della Stazione ha consegnato un'artistica medaglia ricordo per i suoi quaranta e più anni di servizio; il cav. Remo Lugano, Titolare della Squadra Rialzo di Novi San Bovo, festeggiatissimo da colleghi ed amici nel corso di una riunione conviviale, svoltasi a Rivanazzano cui hanno partecipato il Direttore Compartimentale, ing. La Torre, il Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, ing. Martinez e gli ingegneri Antonucci e Gavotti ex Capi dello stesso Ufficio Trazione. Ai neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

Fiori di arancio per il Segretario Mauro Bonazzi dell'U.P.C. e la signorina Adelina De Lorenzo. Alla giovane coppia auguri di lunga felicità.

Volo di cicogne al Deposito Locomotive di Genova Rivarolo e alla Stazione di Genova P.P. Sono arrivati: Fabio al Capo Deposito Arnaldo Cavanna, Massimiliano all'Aiuto Macchinista Luciano De Giorgis, Matteo al Macchinista T.M. Sandro Zanetti, Andrea al Capo Stazione Stefano Gentili e Fabio all'Ausiliario di Stazione Giancarla Ferrari. Ai genitori e ai piccoli felicitazioni e auguri.

Formuliamo le più sentite condoglianze all'Applicato Capo Elio Scatilazzi dell'Ufficio Movimento per l'improvvisa scomparsa del giovanissimo figlio Maurizio, studente universitario; alla famiglia del Commesso Domenico Ciommei anche egli improvvisamente deceduto in ancor giovane età; al Segretario Superiore a riposo Biagio Salvo, cui è mancata la moglie e al Segretario Superiore Aida Corno e al Macchinista Naurindo Corno che, a qualche mese di distanza dal padre, piangono ora la perdita della madre.

Napoli

Nozze. — Si sono uniti in matrimonio: il Capo Tecn. dell'Officina G.R. di S. Maria La Br. Donato Marchione e la sig.na Melina Napolitano; l'Op. Qual. dello stesso Impianto Alfredo De Rosa e la sig.na Bianca De Rosa. Alle coppie felici i nostri più fervidi auguri.

Nascite. — Luigi è nato ad Agostina Massaro, consorte del Tecn. dell'Off. G.R. di S. Maria La Br. Giuseppe Calò; Pasquale è nato ad Agnese Carbone, moglie dell'Ass. Viagg. del DPV di Salerno Luigi Lupo; Federico a Gaetana Lamberti, consorte del Cond. dello stesso DPV Antonio De Martino; Daniela a Gerarda Villani, moglie dell'Ausil. Nicola Manzo, pure del DPV di Salerno; Cristina è nata a Patrizia Attanasio, consorte del Tecn. della Zona I.E. 11.4 di Aversa Cosimo

CASA NOSTRA

Peluso; Claudio a Carmela Ocarino, moglie dell'Op. Qual. della Zona I.E. 21.1 di Cancello, Antonio Ierniero; Ester ad Angela Iovane, consorte dell'Op. Qual. Gennaro Russo, della Zona I.E. 15.1. di S. Maria Capua Vet. Le nostre felicitazioni vivissime.
La cicogna, poi, ha deposto un altro cesto rosa nella casa del Segr. Sup. Felice Evangelista, dell'Uff. Ragioneria Comp. Alla mamma della neonata sig.ra Alfonsina Nazzaro ed al papà auguri e... buon proseguimento.

Lauree. — Rosanna Magnifico, figlia del C. Staz. Sovr., cav. Alfonso, Titolare della stazione di Cancello, si è laureata in Pedagogia con 110/110; Antonio Damaggio, figlio del Segr. Sup. dell'Uff. Comm.le Carmine, si è laureato con brillante votazione in Scienze Biologiche; Antonio Battista, figlio del Capo P.V. Sup. di Salerno Remo, si è laureato in Medicina e Chirurgia con la massima votazione e la lode; la sig.ra Maria Landi, moglie del Cond. del PV di Salerno Mario Morabito, si è laureata in Pedagogia. A tutti i nostri rallegramenti.

Commiati. — Dopo oltre 40 anni di servizio ha lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età, il Cond. del DPV di Napoli C.le Giuseppe Castanò. Sono stati anche collocati a riposo: i Macch. Pietro Aulisio e Francesco Romano, del Dep. Loc. di Salerno; l'Op. Qual. Mario Abete e l'Ausil. Vincenzo Maraffa, dell'Off. G.R. di S. Maria la Br.; l'Appl. Giuseppe Capuozzo ed il Commesso Pasquale Testa, dell'Uff. Movimento; il Manovr. Capo Pasquale Prisco ed il C. Gest. Sovr. Luigi Costanzo, della Staz. di Napoli C.le; il Capo Tr. Giuseppe Rippa, del DPV di Napoli C.le; il Manovr. Capo Nicola Rispoli e l'Ass. Capo Vito Fasano, della staz. di Battipaglia; il Macch. Domenico Vitiello ed il Macch. T.M. Raffaele Pelliccia del D.L. di Napoli Sm.to; il Segr. Sup. dell'Uff. Rag. Mario Iozzo; l'Appl. Capo dell'Uff. Coll. Traz. Umberto Spatuzzi; il Segr. Sup. Vittorio Belmonte, del Dep. Loc. di Campobasso; l'Appl. Capo Oreste Formato, dell'Uff. Comm.le; il Tecn. dell'Autorimessa di Napoli C.le Tommaso Masiello; il 1° Dev. della staz. di Salerno Domenico Rufolo; il Macch. della Rimessa Loc. di Battipaglia Mario Santucci; il Capo Tr. del DPV di Salerno Rosario De Maio; il Tecn. Giovanni Guerrera ed il Guard. Anna Auricchio Romano, rispettivamente del 19° Tr. Lav. di Larino e del 31° Tr. Lav. di Marigliano; il Capo Pers. Viagg. Sovr. Luigi Bilancia ed i Capi Tr. Carmine Bilotta e Martino Rispoli, del DPV di Salerno. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. — Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: l'Ausil. dell'Off. G.R. di S.Maria La Br. Giovanni Abate; l'Op. Qual. del 9° Tr. Lav. di Caserta, Michele Mercurio; il Guard. del 3° Tr. Lav. di Isernia, Francesco Toto e l'Ausil. del D.L. di Napoli Sm.to, Giovanni Bassi. Alle famiglie i sensi della nostra più affettuosa solidarietà.
Le nostre più sentite condoglianze anche al Capo Tr. Pasquale Ferrante, del DPV di Salerno, per la perdita del fratello Alfredo, C. Staz. Sovr. della Dirig. C.le di Sapri; ai colleghi dell'Off. G.R. di S. Maria La Br. Capo Tecn. Sup. Roberto Moricone e Tecn. Salvatore Bagnarola, per la perdita delle rispettive madri, e Ausil. Vincenzo Del Prete ed all'Op. Qual. Lucio Torre, per la morte, rispettivamente, del fratello e del padre.

Onorificenze. — L'Appl. C.a r.; già dell'Uff. San. Comp. cav. uff. Antonio Petruzzi è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Commendatore dell'O.M.R.I.; il Capo Tecn. Sovr. dell'Off. G.R. di S.Maria La Br. Ernesto Della Sala è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dello stesso Ordine. Complimenti.

Palermo

Cicogna express per Andrea Strazzulla, figlio dell'Assistente Gioacchino, della Stazione di Vittoria; per Cinzia Vitrano, figlia del Capo Stazione Salvatore, della stazione di Pollina S.M.C.; per Dario Poliafico figlio dell'Assistente Capo di Stazione Giuseppe, della stazione di Messina; per Maurizio Paralino, figlio del Segretario Michele del Deposito Locomotive di Caltanissetta.

Trasferimenti. — In seguito alla promozione a Primo Dirigente il dott. Nicolò D'Agostino, dell'Ufficio Movimento Compartimentale, è stato trasferito a Napoli, dove assumerà la dirigenza di una Divisione presso quell'Ufficio Movimento.
Al dott. D'Agostino i nostri più fervidi auguri per l'importante incarico attribuitogli.

I nostri lutti. — È deceduta, ancora in giovane età, la sig.ra Graziella, moglie del Tecnico Antonino Balsamo, della Zona 11.3 IE di Carini. All'amico Balsamo le nostre più sentite condoglianze.

Cambio della guardia alla direzione della filiale palermitana della Banca Nazionale delle Comunicazioni. L'avv. Salvatore De Pasquale, dopo oltre un trentennio di ininterrotto servizio, ha lasciato il servizio attivo per raggiunti limiti di età. Al neo pensionato l'augurio più fervido di una lunga e serena quiescenza.

Reggio Calabria

Fiori d'arancio. — Si sono uniti in matrimonio Mimmo Megalini, C.G. a Gioia Tauro e Giovanna Falcone, in servizio come C.G. a Villa San Giovanni.
Auguri al collega Vincenzo Palmieri, C.S. di Montalto Rose, per il matrimonio della figlia Franca con il prof. Angelo Russo.

Cicogna express. — Fiocco celeste in casa del Manovratore Michelangelo Borgese, della stazione di Rosarno, per la nascita del figlio Marino. Auguri.

Condoglianze. — Condoglianze ai colleghi Luigi e Giuseppe Cartone (rispettivamente il I° in servizio presso l'Anticamera del Direttore ed il II° in servizio a Locri come Operaio d'Armamento) per la morte del padre.

Laurea. — Si è laureato in Architettura Raffaele Schirripa, figlio di Giuseppe, Tecnico d'Impianto presso il 10° Tronco Tropea. Congratulazioni vivissime.

Quiescenze. — Hanno lasciato l'Azienda, il C.S. Sovr. Secondo Toccaceli, Titolare della stazione di Sapri; il C.G. Gaetano Russo; l'Assistente Capo di Stazione Gennaro Accardi e l'Assistente di Stazione, Emilio Burgassi.
A tutti gli auguri di "Voci".

Roma/Impianti

Binario X - con 110 su 110 si è laureata in Scienze Biologiche, presso l'Università degli Studi di Roma, Giuseppina Anniballo, figlia dell'Ass. Capo Silvio "veicolista laziali" a Roma Termini.

Cicogna express. La cicogna ha depositato nelle case del Man.re Sigfrido Palla e dell'Ausil. Bernardo Sensini, entrambi della Stazione di Roma Trastevere, Claudio e Daniele.
Ai piccoli un cordiale benvenuto.

Fiori d'arancio - Nella splendida chiesa di S. Francesca Romana si sono uniti in matrimonio il Cond. Antonio Simeoni del Dep. PV di Roma T.ni, figlio del C.P.V. Sovr. a riposo Luigi Simeoni, ex-Titolare di Roma S.mento e la sig.na Daniela Zerbìli.
Fiori d'arancio anche per Maria Cristiana Ferroni, Assistente presso la Stazione di Venezia S.L. e per Stefano De Blasio, per Giuseppina Duro e Claudio Pantaleo, Ausiliario presso la Stazione di Avezzano e per Vincenzo Lavini del DPV di Roma Termini e Daniela Dominicis. A tutti un fervido augurio.

Onorificenza - Rallegramenti vivissimi al Macchinista a r. Luigi Mariani per l'onorificenza di Cavaliere all'O.M.R.I.

I nostri lutti - È venuto a mancare all'affetto dei suoi cari il C.S. Sovr. a r. Nicola Rigamonti, per molti anni istruttore presso la Scuola Professionale dell'Ufficio Movimento di Roma e 1° aggiunto a Roma Termini.
A soli due anni dal suo pensionamento, stroncato da un male incurabile, è deceduto anche il C.S. Sup. Giuseppe Santodonato, Dirigente di Movimento a Roma Termini.
È deceduto, inoltre, il C.S. Sovr. Angelo Bernardini, Capo del IV° Reparto Movimento di Roma, amato e stimato da tutto il personale che lo aveva avuto come Dirigente nelle stazioni di Roma Smistamento, Campoleone, Fondi ed altri impianti della Calabria.
Alle famiglie dei nostri colleghi scomparsi giungano le più sentite espressioni di cordoglio.

Roma/Servizi

Movimento

Ai cavalieri Enzo Fioramonti e Silvio Meconi, Segretari Superiori di 1ª classe dell'Ufficio Centrale I, auguri vivissimi di lunga e serena quiescenza.
Anche il Rev. Sup. di 1ª cl. Mario Di Juri ed il Segr. Sup. Giuseppe Grande hanno lasciato il servizio per dimissioni. Al primo auguriamo una lunga vita serena ed al secondo, che sicuramente si dedicherà all'insegnamento, auguriamo buon lavoro.

Auguri di altro genere li formuliamo, invece, a Lorenzo Di Baldo, Appl. Capo dell'Ufficio II, il quale si è unito in matrimonio con la signorina Iole Mancini.

Lutto. Recentemente si è spenta la madre del dott. Raffaele Massa, Capo dell'Ufficio IV. Profonde condoglianze al funzionario ed ai suoi familiari.

Impianti Elettrici

Nozze. Fiori d'arancio per la simpatica e conosciutissima Paola Musilli, dell'ufficio C.le 1°, che si è unita in matrimonio con Giovanni Tirelli. Agli sposi auguri e felicitazioni da parte di tutto l'Ufficio.
Auguri di felicità, da parte di colleghi ed amici anche a Roberta Casolini, dell'Ufficio C.le 1°, che si è unita in matrimonio con Sandro Gotti.

Cicogna express. È arrivato Cristiano in casa del Tecnico Luigi Zanoli del Laboratorio Fotocianografico. Auguri al neonato, al papà ed alla mamma, sig.ra Natalia.
Tanti auguri anche al collega Giancarlo Sarcina e alla moglie Annamaria per la nascita della figlia Giulia.

Un saluto ed un augurio all'ing. Lorenzo Capobianco ed al dr. Mario Onorante che nel mese di luglio hanno lasciato l'Azienda F.S. per dimissioni.

Ist. Sperimentale

Fiocco Azzurro. Il piccolo Alessio è arrivato in casa dell'Op. Qual. Gianfranco Arcaro, per la gioia del nostro collega e della signora Maria.
Ai neogenitori e ad Alessio i più sinceri auguri d'ogni bene.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Segr. Sup. Enrico Corino, Capo del 21° Rep. Ragioneria nonché brillante fotoreporter del nostro Periodico, al quale ha collaborato con profondo impegno fin dalla sua fondazione. Autentico artista del flash, ha partecipato ad innumerevoli mostre e concorsi fotografici in ogni parte d'Europa, ovunque affermandosi per l'originalità e l'alto livello tecnico delle sue opere; a Torino Dora il Titolare C.S. Sovr. Leonardo De Leonardis nonché gli Assist. C. Giuseppe Mancuso ed Oreste Rabino; ad Alessandria C.le l'Assist. C. Walter Moccagatta ed il Manovr. Carlo Bisoglio. A tutti i più sinceri auguri di lunga e serena quiescenza.

L'Op. Qual. Luigi Martinengo, del DL di Alessandria e delegato zonale della FIAF, ha organizzato nella biblioteca comunale di Castellazzo Bormida una rassegna di fotografie di Piero Masera sul tema "Mattino sulla Langa", manifesto della Biennale di Venezia 1978; pieno successo di pubblico e di critica. Congratulazioni.

Marcia nuziale fer-matrimonio tra l'Appl. Vincenza Circiello, dell'Uff. Ragioneria, e l'Op. Spec. Franco Levato, dell'OGR; il Segr. Claudio Balostro, dell'Uff. Movimento, con la sig.na Anna Focante; il Dev. Giovanni Zaglio, di Alessandria C.le, con la sig.na Maria Gava.
Ai giovani sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express al DL di Asti:Fiorella all'Op. Spec. Osvaldo Borio e Luca al Segr. Pasquale Valitutti; ad Alessandria C.le Roberto al Dev. Marco Carnevale, Carlino e Serena all'Assist. C. Roberto Cirio.
Congratulazioni ed auguri.

Lutti porgiamo le più sentite condoglianze al Segr. Angelica Ferrari Fracchia, dell'Uff. Ragioneria, per la morte del padre, sig. Antonio Ferrari; all'ex Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. Mario Lanfranco, già dell'Uff. IE, per la scomparsa della consorte, sig.ra Laura Fasano; all'Assist. C. Mario Carlo Bisoglio, di Alessandria C.le, per la morte della madre. A soli cinquantatrè anni di età è improvvisamente deceduto l'Appl. C. Ruggiero Del Carmine, dell'Uff. Ragioneria; alla Famiglia le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi per la perdita di persone care: l'ex C. Tr. 1ª cl. Carlo Macchia, già del DPV di Torino P.N., padre del Dr. Italo, dell'Uff. C.T.; la Sig.ra Rosalia D'Amico, madre del 1° Dirig. Ing. Giuseppe Aloisi, Capo Uff. M.T.; il padre del Macch. Bruno Pallavicini del D.L. di Alessandria; la Sig.ra Lucia Leccese, madre del C.S. Sovr. Emilio Lombardi di Bussoleno; la Sig.ra Rosa Viola madre dell'ex Segr. Sup. 1ª cl. Geom. Giovani Momo, già dell'Uff. Lavori; il padre del C. Tr. Giovanni Riba del DPV di Cuneo; la madre del Dev. Francesco Cutuli di Alessandria C.le; all'O.G.R. le madri dei Tecn. Aldo Zizzi e Carlo Borgia e del C.T. Ermanno Croveri nonché il padre dell'Ausil. Luigi Mollo.

Trieste

A Reggio Calabria si è unito in matrimonio con la signorina Daniela Costa, l'Operaio Qualificato Santo Pastorino, distaccato alle dipendenze del Centralino telefonico Comp.le. Marcia nuziale per l'Operaio Qualificato Albino Baiocco, anch'egli addetto al centralino telefonico Comp.le, che si è unito a Trieste, con la signorina Patrizia Iacovini. Sempre a Trieste, il Segretario Lorena Galli, del locale Ufficio Ragioneria, ha sposato Paolo Fabricci. A Rosignano Marittimo (Livorno) l'Assistente di Stazione di Fossalta di Portogruaro Carlo Mariscotti si è unito in matrimonio con la signorina Daniela Faccenda. Ai novelli sposi auguri di felicità.

La casa dell'Ispettore P.le, dr. Oronzo Cosola, Capo della Sezione Legale e di Esercizio, del locale Ufficio Commerciale e del Traffico, è stata allietata dalla nascita di una graziosa bambina, che i genitori hanno chiamato Sara. È nata anche Anna, figlia dell'Operaio Qualificato del 6° Tronco Lavori di Portogruaro Roberto Guerin e della signora Aldina Tonini. Fiocco rosa sulla porta di casa del Guardiano del 6° Tronco Lavori di Portogruaro Giuseppe Barreca e della signora Angela Siccari, per la nascita di Emma. Auguri.

Si è spento il cav. Mario Bernardini, Capo Stazione Sovrintendente a riposo, già Titolare della Stazione di Trieste C.M.; la signora Maria Tarlao, madre del Segretario del locale Ufficio I.E. Ennio Antoniazzi; la signora Regina Flegar, madre del Segretario del locale ufficio Ragioneria Elio Antole. Lutto in casa del Capo Gestione di Portogruaro Luigi Alzetta, per la morte del padre Angelo. Sono inoltre deceduti il Deviatore della stazione di Latisana Mario Driusso e la signora Fortunata Buratto, madre dell'Operaio Qualificato del 6° Tronco Lavori di Portogruaro Romeo Di Marco.

Venezia

Nella colonia di Villa Clementina a S. Vito di Cadore, i bambini dei nostri colleghi hanno avuto quest'anno due visitatori d'eccezione. Nel "regno" di don Angelo Frassinelli — si chiama così il sacerdote che gestisce la colonia — si è recato l'on. Andreotti; pochi giorni dopo i bambini ricevevano anche la visita di Mons. Marco Cé, Patriarca di Venezia.

Nozze - Affettuosi auguri all'Appl. Tecnico Renato Segato dell'Ufficio IE e alla sig.na Wilma Vanin che si sono uniti in matrimonio.

Si è laureato in Scienze Politiche a Padova l'Appl. Claudio Florean in servizio presso l'Ufficio Lavori. Congratulazioni e auguri da parte di colleghi ed amici.

Onorificenze - Rallegramenti ai neo-cavalieri: Appl. Capo Giovanni Sandrin dell'Ufficio Commerciale e Capo Gestione Sovr. Giovanni Salvia della Gestione V.A. di Mestre.

Hanno lasciato l'Azienda, dopo 38 anni di servizio, il Capo Treno Vincenzo Calvitti del DPV di Venezia S. Lucia. Ne hanno seguito l'esempio l'Appl. Capo r.e. Egidio Morandin dell'Ufficio Personale e il Revis. Sup. Alfio Teardo dell'Ufficio Movimento. Ai neo-pensionati l'augurio di una lunghissima quiescenza.

Ci è giunta notizia della nascita di Alberto, figlio dell'Appl. Tecnico Fernando Righetti dell'Ufficio IE, e ancora di Barbara, Andrea, Fabio, Diana, figli rispettivamente di Antonio Simioni, Osvaldo Marchiori, Fausto Tiveron, Giuseppe Mozzo, tutti dipendenti dall'Ufficio IE come Operai Qualificati. Ai neonati e ai loro genitori giungano i nostri auguri più affettuosi.

Verona

Lauree. — Presso l'Ateneo di Verona si è laureata in Economia e Commercio il Segretario Franca Grandis in servizio al Reparto Ragioneria presso l'Officina GR di Verona. Sempre in Economia e Commercio si è laureato Luciano Mascalzoni, Capo Gestione presso il Centro Tasse e Contabilità della stazione di Verona PN. Ad entrambi complimenti ed auguri.

È andato in pensione il Manovratore Capo Giorgio Massagrande. Un caldo augurio di serena quiescenza da tutti i colleghi dell'impianto.

Sposi. La sig.na Maria Rosa Tosi con il Manovale Rino Scarsi della stazione di Suzzara. Congratulazioni ed auguri.

Nascite. Dall'Officina GR di Verona: Eleonora, al Capo Tecn. Enrico Cestaro; Emanuele, all'Aus. Alberto Gottardi; Lidia, all'Op. Qual. Maurizio Carretta; Luca, all'Op. Qual. Roberto Dal Corso; Alessandro, all'Op. Qual. Lino Persi; Veronica, all'Op. Qual. Oriano Zumerle; Alberto, all'Op. Qual. Angelo Bertani; Marco, al Tecnico Gino Caloi; Luca, al Tecnico Lucillo Vaccarini; Valentina, al Tecnico Fausto Taglioni. Dall'Officina GR di Vicenza: Alberto, al Capo Tecn. Alfonso De Toni; Chiara, al Capo Tecn. Fausto Canton; Fabio Cesare, all'Op. Qual. Silvio Giolo; Lucia, all'Op. Qual. Pietro Tagliapietra. Dalla stazione di Verona PN: Elisa, figlia del Capo St. Mirka Poli e del Capo Treno Enzo Viviani. Dal palazzo Comp.le: Andrea a Dina Morale Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria e Maurizio Altabella Segretario all'UPC.

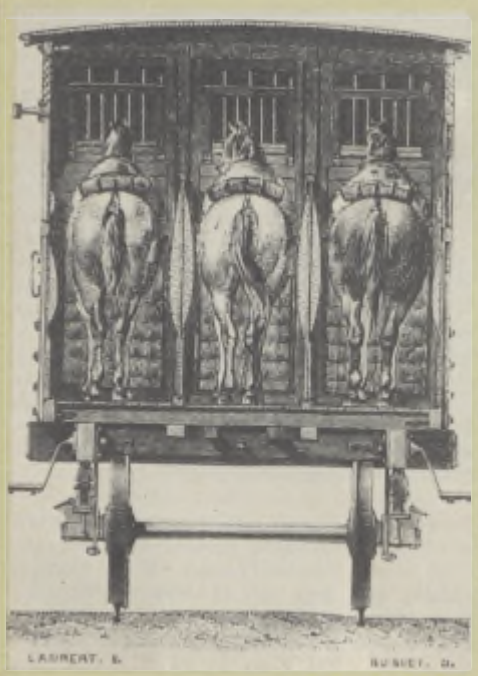
I nostri lutti. Condoglianze al Manovratore Enzo Molinari della stazione di Verona PN e al Revisore Sup. 1ª cl. Omero Veronesi dell'Ufficio Commerciale per la scomparsa delle rispettive madri.

MINI ALMANACCO

a cura di
Roberto Fusco

Viaggiatori e bestiame

1875. "In America non si contentano di disinfettare i carri adibiti al trasporto del bestiame, ma analoga misura si prende anche per le vetture dei viaggiatori. Un recente ordine di servizio delle ferrovie della Pennsilvania stabilisce che ogni carrozza deve essere una volta per settimana accuratamente pulita e disinfettata, bruciando le spazzature. Norme speciali sono date per la fonitura dell'acqua potabile durante i viaggi, e ove la qualità sia sospetta, vi sono nelle vetture stesse apparecchi destinati a farla bollire. Qualora poi si verificasse fra i passeggeri qualche caso di malattia contagiosa o temuta tale, vengono regolate con rigorose disposizioni la chiamata del medico, l'isolamento del malato, quello della carrozza e la specialissima disinfezione a cui questa deve essere sottoposta prima di rimetterla in servizio."



La ferrovia del Pilato

1889. "Dal 4 giugno funziona regolarmente la ferrovia del Pilato, una delle più notevoli che sia stata costruita sino ad ora tra le linee di montagna della Svizzera. È una ferrovia a locomotiva e ad ingranaggio come quella del Righi, ma con diverse modificazioni nel sistema ivi seguito. Partendo da Alpnach sul braccio ovest del lago dei Quattro Cantoni, sale sin quasi alla cima del monte Pilato, cioè a 2970 metri sul livello del mare, con una pendenza media del 42 per mille e una massima del 48. La vetta del Righi è a 1800 metri e la pendenza massima di quella linea, che pure ha fatto epoca negli annali delle costruzioni ferroviarie, raggiunge appena il 25 per mille. La ferrovia del Pilato, il cui tracciato è di meravigliosa arditezza, fu costruito in circa tre anni sotto la direzione del colonnello del Genio Locher di Zurigo. Essa misura 4618 metri; comprende sette gallerie e molti ponti tutti in pietra. Il corpo stradale è tutto in muratura, cui sono sovrapposte delle lastre di granito; i binari sono in ferro ed acciaio, e per l'ingranaggio vi sono in mezzo al binario non una sola guida ma due, nelle quali immettono quattro ruote dentate, poste due sotto la locomotiva e due sotto la carrozza. La locomotiva e la vettura, capace di trentadue viaggiatori, sono disposte sul medesimo telaio con due assi. Per la discesa vi sono anche freni automatici".

Dopo i cuscini le coperte

1883. "La Società ferroviaria francese P.L.M. in considerazione della buona riuscita del noleggio di cuscini ai viaggiatori di treni notturni, ha attuato una consimile disposizione per il noleggio di coperte da viaggio. Queste sono di lana spessa, ampie e pulite; dopo i primi giorni di esperimento, già si assicura che l'iniziativa incontra il più ampio consenso da parte del pubblico".

Binari o canali?

Nel "Paese dei mille laghi", la Finlandia, che ha una superficie di 337000 Kmq e circa 5 milioni di abitanti, solo nel 1849 si cominciò a parlare della necessità di costruire una strada ferrata. Senonché nel paese dei fiordi la ferrovia non era attesa con particolare entusiasmo in quanto una buona parte dell'opinione pubblica riteneva più vantaggiosa la costruzione di nuovi canali e un potenziamento della navigazione interna. Le discussioni intorno alla ferrovia si trascinarono per molti anni e fu solo il 4 marzo del 1857 che fu autorizzata la costruzione di una linea fra Helsinki e Hameeninna, nel nord del paese. La Finlandia, a quel tempo, faceva parte dell'Impero russo e questo fu il motivo per cui venne adottato lo scartamento di 1524 mm. Il 31 gennaio del 1862 il primo treno di collaudo percorse la linea accompagnato dall'esultanza di un'incredibile folla assiepata ai lati della sede ferroviaria.

La ferrovia di cintura

1889. "Il 30 settembre è stata aperta all'esercizio la ferrovia di cintura di Budapest. Essa collega fra loro tutte le stazioni ferroviarie della città e coi principali stabilimenti industriali delle vicinanze. Misura, compresi tutti i raccordamenti, 19 chilometri di lunghezza; è stata costruita in nove mesi."

27 settembre: parte il TGV

di Renato Moretti

Parigi, settembre. "L'era del TGV" è iniziata. Esattamente domenica 27 settembre, nella Gare de Lyon.

Grazie al cortese interessamento dei colleghi de "La Vie du Rail", siamo stati fra i passeggeri che hanno avuto il privilegio di prendere posto a bordo del primo TGV che ha inaugurato il servizio commerciale ad altissima velocità, lungo la tratta sud della nuova arteria Parigi-Lione. L'inaugurazione ufficiale aveva avuto luogo cinque giorni prima, alla presenza del presidente della Repubblica, François Mitterrand.

In questi giorni a Parigi e nella Francia non si parla d'altro. La televisione, la radio, la stampa danno ampio risalto all'avvenimento di cui, giustamente, tutti i francesi vanno orgogliosi. Ma più di tutti lo sono i dirigenti della SNCF, considerati unanimemente i veri protagonisti di questa realizzazione. Una realizzazione nata agli inizi degli anni settanta, in un periodo di "spensieratezza" energetica in cui dilagava il boom automobilistico e nessuno credeva più nel ruolo insostituibile delle ferrovie.

Oggi che il TGV costituisce la risposta più valida ai problemi energetici, tutti plaudono incondizionatamente all'iniziativa. Tanto che il Presidente Mitterrand, nel corso dell'inaugurazione, ha ufficialmente invitato la SNCF a dare attuazione al progetto "TGV Atlantique", destinato a realizzare un secondo collegamento a grandissima velocità fra Parigi e l'Ovest (Nantes, Rennes) ed il Sud-Ovest della Francia (Tours, Poitiers, Bordeaux).

E veniamo alla cronaca del viaggio inaugurale. Prendiamo posto sul TGV 617 in partenza da Parigi Gare de Lyon alle ore 11.15. Gli operatori della televisione giapponese (!) sono in prima fila per riprendere la scena considerata storica. Di lì a pochi minuti, infatti, crollerà il loro primato rimasto imbattuto dal lontano 1964: 210 Km/h in servizio commerciale sulla linea del Tokaido.

I primi centosettantuno chilometri non hanno praticamente storia, essendo percorsi sul vecchio tracciato che limita la velocità massima a 160 km/h. Giunti a St. Florentin-Vergigny lo speaker annuncia: "Signore e Signori, iniziamo a percorrere la tratta a grandissima velocità St. Florentin-Sathonay". Non passano più di tre minuti ed ecco di nuovo la medesima voce annunciare; "Signore e Signori, viaggiamo alla velocità di 260 Km/h". Stupore ed incredulità sono le sensazioni che più ci pervadono. Perché si stenta a credere che un treno lanciato ad un simile livello di velocita possa conservare una stabilità di marcia, un'assenza di vibrazioni ed una insonorizzazione non riscontrabili in un treno classico che viaggia alla metà dei nostri duecentosessanta orari. I duecentosettantadue chilometri esistenti fra St. Florentin e Sathonay, limite estremo della tratta sud, vengono divorati in sessantotto minuti, alla velocità media di 240 Km/h. Entriamo nella stazione di Lione alle ore 13.50 con ben tredici minuti di anticipo rispetto all'orario previsto.

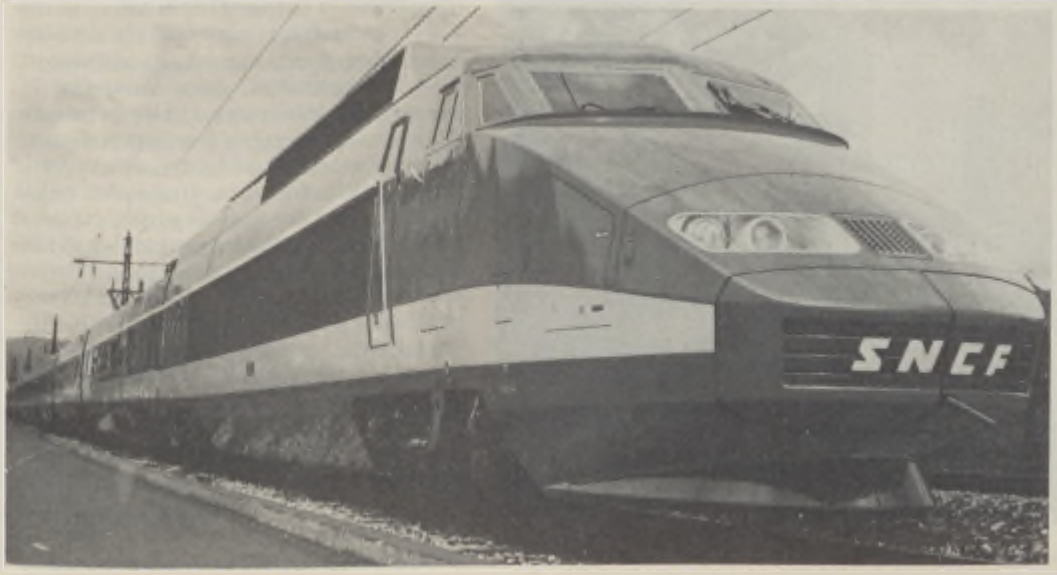
Al ritorno ci attende un altro TGV. La partenza avviene alle ore 16.00 e l'arrivo a Parigi è previsto per le ore 18.40. Il treno si è appena lasciata dietro la periferia di Lione che ci troviamo nuovamente a percorrere la tratta a grandissima velocità. Per ben quattro volte l'altoparlante annuncia che stiamo viaggiando alla velocità di 260 Km/h. Increduli, estraiamo di tasca il cronometro e proviamo a fissare il tempo impiegato a percorrere due picchetti consecutivi che delimitano un chilometro. Risultato: 13", quattro chilometri e mezzo al minuto, il che significa che viaggiamo a 270 Km/h!

Nei pressi di Tonnerre la voce dello speaker si fa più solenne: "È qui che il 26 febbraio di quest'anno, un TGV identico a quello sul quale stiamo viaggiando, ha stabilito il record mondiale di velocità su rotaia, raggiungendo la punta di 380 Km/h". Passiamo nuovamente per St. Florentin e qui ha termine la tratta sud a grande velocità e siamo costretti a "rallentare" a 160 Km/h fino a Parigi. Ma subito un secondo annuncio ci mette al corrente che nel 1983, terminato anche il tratto nord tra St. Florentin e Combs-la-Ville, il percorso Lione Parigi verrà coperto in sole due ore. Ed allora il TGV farà concorrenza anche all'Air France...

Il nostro arrivo a Parigi avviene alle ore 18.38, con due minuti di anticipo sull'orario previsto. A sera apprendiamo che tutti i 26 TGV programmati nella prima giornata di esercizio sono giunti a destinazione in perfetto orario! È questo il lato che più ci lascia stupiti, tenuto conto che si trattava di dare l'avvio ad un esercizio così impegnativo.

Da domani tutto diventerà normale, ogni giorno ventisei TGV — trentuno il venerdì, considerata l'enorme affluenza di viaggiatori che affrontano il week-end — faranno la spola tra le due metropoli, a duecentosessanta all'ora, trasportando migliaia di viaggiatori, ivi compresi quelli della seconda classe. Unico sovrapprezzo, la modica spesa di otto franchi (poco più di 1.600 lire) per acquisire il diritto alla prenotazione, questa ultima essendo obbligatoria per accedere al TGV. E questo, in ultima analisi, è il vero significato che ha ispirato la realizzazione del TGV: offrire a tutti la possibilità di servirsi di un mezzo di trasporto rapido, sicuro, efficiente e soprattutto economico.

Ancora una volta, il vecchio, intramontabile e contestato treno, si è preso una rivincita. □



Verso il sole di mezzanotte

Testo e foto di Dario Fiorletta

Piazzale interno della stazione di Copenaghen

Copenaghen: uno spettacolo per la strada

Un'immagine della stazione di Kemi, in Finlandia

Per secoli il Circolo polare artico è stato un mondo separato, mitico, irraggiungibile. Ora non più. I pericoli e i disagi dell'era "eroica" sono ormai solo un ricordo per le migliaia di turisti che ogni anno arrivano da queste parti con tutti i mezzi di trasporto disponibili: in automobile, in aereo, in treno. Ed è stato proprio in treno che io ho deciso di fare questo mio viaggio al Polo: un viaggio lunghissimo, quasi interminabile, ma anche appassionante, che mi ha permesso di attraversare molte frontiere e conoscere, nello spazio di poche ore, alcune tra le città più belle d'Europa. Una scelta, quella del treno, che consiglierei a tutti, perché il treno, con il suo lento e progressivo avvicinamento alla meta, sembra quasi voler rispettare queste zone un tempo impervie, e restituisce almeno in parte lo spirito d'avventura che per secoli le ha circondate.

Il vero viaggio verso il Polo inizia praticamente con l'arrivo a Copenaghen. Armato di macchina fotografica, di prima mattina, comincio a prendere contatto con la città. Appena fuori dalla caratteristica stazione, sulla destra, c'è il Tivoli, il più grande parco di divertimenti d'Europa. Più avanti inizia il centro storico: percorro la Osterbro-

Il monumentale ingresso della stazione di Helsinki

Il ponte ferroviario che immette alla stazione di Stoccolma

L'ingresso principale della stazione di Uppsala

Un suggestivo scorcio della cittadina di Porvoo

gade, con i suoi mercatini e i venditori ambulanti, le graziose piazzette ravvivate da spettacolini improvvisati da ragazzi e i negozi lussuosi. Poi, la città vecchia, davvero splendida, con le tipiche casette affacciate sul canale. Ancora più avanti c'è la residenza reale, Amaliemborg, con le guardie elegantissime nella loro uniforme.

Ritorno in stazione e attendo il treno che mi porterà a Stoccolma. Scopro che non siamo i soli a lamentare i ritardi: infatti il treno giunge un'ora e un quarto oltre l'orario previsto. Il convoglio è composto con carrozze svedesi tipo pullman, abbastanza confortevoli, anche se i sedili non sono regolabili e alla lunga si fanno sentire. C'è un tratto in traghetto, da Helsingor ad Helsingborg, e poi di nuovo in treno: 600 chilometri fino a Stoccolma.

La capitale svedese è adagiata su un arcipelago le cui isole sono collegate da innumerevoli ponti. A soluzioni architettoniche d'avanguardia si alternano, con incredibile armonia, vecchi edifici del '700. Su un isolotto, al centro dell'arcipelago, il Palazzo reale e la città vecchia.

Dopo una visita alla vicina città di Uppsala, mi porto all'imbarco per la Finlandia. Si attraversa non il mare aperto, come pensavo, ma anche qui un enorme arcipelago di isole ricoperte di boschi, che si estende dalla Svezia fino alle coste della Finlandia. Il viaggio fino a Helsinki è abbastanza breve, le carrozze sono comode anche se l'armamento delle linee mi pare mediocre. Dopo aver visitato Helsinki raggiungo la vicina cittadina di Porvoo, uno splendido borgo medioevale russo, affacciato con le sue tipiche casette di legno sull'acqua di un canale e contornato da boschi.

Ripartendo da Helsinki, scelgo di percorrere una linea secondaria per Savonlinna, via Lappeenranta-Imatra. La ferrovia mi porta così al Saimaa, il più grande lago finlandese: lo costeggia, lo attraversa e mi permette di intravvedere anche le immense foreste che segnano l'inizio del territorio russo.

Da Savonlinna, celebre per la sua fortezza medioevale che ogni anno ospita un festival internazionale di musica lirica, riparto verso Kuopio, attraverso una linea ferroviaria che sembra impensabile ai giorni nostri: ancora laghi e boschi sempre più selvaggi, tanto che il nostro macchinista è costretto più volte a fermare il treno per non investire alci e asini selvatici che, fermi sulle rotaie, non vogliono sapere di spostarsi.

Dopo Kuopio, punto ora, con una lunga tappa, verso Oulu, sul golfo di Botnia, e l'indomani, finalmente, compio l'ultimo balzo che mi porta a Rovaniemi, capitale della Lapponia, a soli 3 chilometri dal Circolo polare artico.

Qui, durante l'estate, il giorno non finisce mai e mi sorprende il sole, quando a notte fonda è ancora radente ai tetti delle case: è il "sole di mezzanotte" che ho cercato per 4.500 chilometri.

Sulla strada per Inari, incrocio finalmente il Circolo polare artico: c'è un cottage-bar, un recinto con le renne, una ragazza vestita con il tipico costume lappone che si fa fotografare e tanti turisti eccitati di essere giunti "fin quassù". Tutto qui. Assisto anche al battesimo lappone di una turista (che consiste nel mettere un pezzo di ghiaccio nella schiena del battezzato).

Un'ultima foto ricordo, un ultimo sguardo intorno per imprimermi nella mente queste immagini in ogni caso davvero uniche, e poi mi aspetta il lunghissimo viaggio di ritorno via Svezia-Danimarca (Haparanda-Boden-Stoccolma-Copenaghen) che in quattro giorni mi riporterà in Italia. □

BARI

Parte il "Treno novità"

Un locomotore E 633 "Tigre", il Carro-Mostre, una carrozza a piano ribassato, una per le medie distanze, un Carro-Poche e uno Habis. Questa la composizione del "Treno novità" che è stato esposto alla stazione di Bari C.le in occasione della 45ª Fiera del Levante.

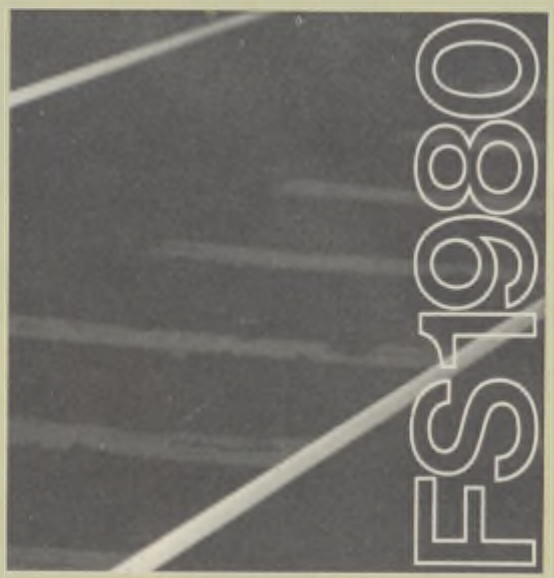
Nel corso della sua presentazione alla stampa, avvenuta il 10 settembre scorso, il Direttore del Servizio Materiale e Trazione, Ing. Cardini, ha ricordato che la nostra Azienda utilizzerà 3.500 dei 12.450 miliardi del Piano Integrativo per l'ampliamento e l'ammodernamento dell'intero parco rotabile, in modo da renderlo più funzionale ed adeguato alle attuali richieste di mobilità e in grado di far fronte agli incrementi che dovrebbe registrare il traffico ferroviario, soprattutto per quanto riguarda il settore delle merci.

L'Ing. Cardini ha poi sottolineato che tutto questo vuol dire commesse per l'industria e quindi anche per l'industria meridionale. Infatti, le aziende del Meridione sono ormai in grado di produrre quegli strumenti e quelle apparecchiature a tecnologia molto avanzata previsti dal Piano Integrativo, per cui il 45% degli stanziamenti sarà impegnato proprio al Sud. Inoltre, i lavori da realizzare nel Mezzogiorno per il rinnovamento degli impianti e delle linee e per l'immissione in servizio di nuovi rotabili destinati ai vari tipi di traffico (riassunti, appunto, nel "Treno novità") saranno affidati con appalti e commesse esclusivamente all'industria locale.

È questa la strada scelta dall'Azienda F.S. per fornire un concreto contributo allo sviluppo del Meridione. Con gli interventi previsti, ha continuato l'Ing. Cardini, si stimoleranno l'industrializzazione e l'assorbimento della disoccupazione meridionale. Un servizio ferroviario moderno ed efficiente è, infatti, una delle basi per incentivare il processo di sviluppo di tutto il Mezzogiorno.

Il "Treno novità" presentato a Bari, raggiungerà in futuro altre stazioni e altri Compartimenti. La sua composizione, però, varierà a seconda del tipo di carrozze effettivamente destinate alla circolazione nei Compartimenti toccati. **U.P.**

Il "Treno novità" in sosta nella stazione di Bari Centrale



È uscito FS 1980

È stato presentato, com'è ormai consuetudine, in occasione della "Giornata del Ferroviere", il volume "FS 1980" realizzato a cura dell'Ufficio Relazioni Aziendali.

Il libro contiene, come di consueto, un'ampia sintesi dell'attività svolta dall'Azienda nel corso dell'anno e illustra i programmi relativi all'immediato futuro.

È uno studio, attento e obbiettivo, reso 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.

La veste grafica è stata studiata con particolare cura grazie a un'ottima selezione fotografica che, talvolta, è stata trattata con soluzioni d'avanguardia.

Il volume si può acquistare a mezzo vaglia postale di lire 6.500 indirizzato a: Ufficio Relazioni Aziendali FS - Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma.

VERONA

Molti problemi sul tappeto

I problemi del traffico ferroviario del nodo veronese sono stati recentemente al centro di un incontro al municipio di Verona tra il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, il Direttore Generale, Dott. Semenza, il Direttore Compartimentale, Ing. Puccio, e i Rappresentanti del Comune e della Provincia.

Nel corso del suo intervento, il Sindaco della città, Sboarina, ha ricordato le esigenze più pressanti del nodo veronese: raddoppio della linea Verona-Bologna, unico tratto tra Copenaghen e Reggio Calabria ad un solo binario; potenziamento della linea del Brennero nel tratto a nord di Verona; soluzione in termini politici, cioè indipendentemente dalle scelte tecniche, per quanto riguarda il traforo del Brennero; superamento degli ostacoli derivanti da previsti insediamenti di scalimerci a nord di Verona; riconsiderazione degli investimenti ferroviari in corso tenuto conto del disegno urbanistico complessivo di Verona; infine, la questione del trasferimento degli impianti merci nel Quadrante Europa.

Tali richieste, ha sottolineato il Sindaco, si giustificano "nella convinzione che accelerare le soluzioni che riguardano Verona, vuol dire anche favorire nuovi scambi determinanti

Il piazzale merci di Verona Porta Nuova

nell'attuale situazione del nostro Paese".
Il Ministro Balzamo ha a sua volta manifestato una completa disponibilità verso le intenzioni delle Amministrazioni veronesi dichiarando, tra l'altro, "di concordare pienamente sulle linee centrali del programma indicato dal Sindaco, senza alcuna ambiguità o volontà di ostacolare iniziative come il Quadrante Europa, il raddoppio della Verona-Bologna e la realizzazione del traforo del Brennero, importante non solo sul piano commerciale, ma anche politico".
Ha preso quindi la parola il Direttore Generale, Dott. Semenza, ribadendo che la posizione delle Ferrovie è del tutto favorevole alle attese di Verona. Inoltre — ha assicurato il Dott. Semenza — in attesa che venga avviata la grandiosa opera del traforo del Brennero, l'Azienda interverrà per migliorare la linea del Brennero e a tal proposito sono stati previsti consistenti stanziamenti. Qualcosa di nuovo anche per quanto riguarda il raddoppio della Verona-Bologna: il finanziamento, finora parziale, verrà completato con alcuni storni di bilancio, mentre i lavori tuttora in corso saranno accelerati. "Se le ditte appaltatrici non rispetteranno i tempi — ha aggiunto il Direttore Generale — le estrometteremo".
Si è passati, infine, a discutere la dichiarazione d'intenti con relativa convenzione per il passaggio delle strutture merci nel nuovo centro intermodale. Dichiarazione d'intenti e convenzione sono state accettate dal Ministro stesso, dai dirigenti dell'Azienda e dalla ZAI. In pratica, il Consorzio ZAI s'impegna a cedere entro un anno alle FS 140 mila metri quadri nel Quadrante Europa, necessari per realizzare i teminali containers ed altre strutture, opere che a sua volta la nostra Azienda si impegna a costruire entro tre anni.
Si è così dato il via al graduale trasferimento degli impianti ferroviari merci di Verona Porta Nuova all'interno del Quadrante Europa, nell'ambito di una globale realizzazione e del potenziamento dei servizi nel nodo di Verona.

T.G.

BELLUNO

I 25 anni della "Freccia"

Ricorre quest'anno il venticinquennale della "Freccia delle Dolomiti", il treno che, per la prima volta nel 1956, prese a collegare Milano con la stazione di Calalzo di Cadore.
Gli appassionati di ferrovia hanno colto l'occasione per organizzare un'intera settimana di manifestazioni culminate con la realizzazione di due treni speciali a vapore composti da locomotive e vetture dei nostri nonni. Alla suggestione del festoso "revival" hanno contribuito non poco i personaggi in costume Primo Novecento, che sono intervenuti numerosi ad animare l'atmosfera del viaggio suscitando in tutti grande entusiasmo e rievocando, nei più anziani, ricordi di tempi lontani.
Ma non si è guardato solo al passato. La celebrazione ha segnato un importante momento di riflessione sulle prospettive future della provincia di Belluno, soprattutto in rapporto allo sviluppo delle comunicazioni col resto del Paese. In una tavola rotonda alla quale sono intervenute autorità della Regione, della Provincia, dei Comuni cadorini, rappresentanti dell'EPT e delle varie Aziende di Soggiorno, si è parlato del miglioramento dei collegamenti stradali, già avviati verso soluzioni soddisfacenti, ed è stato posto anche un argomento che sta molto a cuore ai bellunesi: il prolungamento della linea di Calalzo fino a Dobbiaco. Com'è noto, la linea congiungente i due centri dolomitici, costruita nell'anno 1921, venne chiusa all'esercizio nel '64; ora c'è chi ne ripropone la ricostruzione per allacciare l'estremo lembo settentrionale del Veneto con il Trentino Alto Adige e l'Austria.
Da tutti è stata manifestata l'esigenza della massima concretezza: occorre individuare al più presto gli obiettivi da raggiungere e, in vista di quelli, formulare un preciso programma di opere. Un ruolo di primo piano spetterà certamente alla ferrovia, che dai bellunesi viene considerata una struttura di importanza vitale.
L'Azienda ferroviaria, da parte sua, è da tempo impegnata per offrire all'utenza un servizio sempre più soddisfacente e adeguato ai tempi; lo ha sottolineato l'Ing. Castellani, Direttore del Compartimento veneziano. Dagli interventi compiuti in questi ultimi anni nell'ambito regionale e dai lavori previsti dal Piano Integrativo, molti dei

Il treno speciale che ha festeggiato il venticinquennale

quali interesseranno proprio le linee della provincia, il Bellunese trarrà sicuramente sensibili benefici. Vantaggi in termini di aumento della velocità commerciale deriveranno alla stessa "Freccia delle Dolomiti" dall'elettrificazione, già realizzata, della Vicenza-Treviso e, in futuro, dall'ACEI di Castelfranco e dalla prevista installazione del sistema di controllo centralizzato del traffico sulla linea, fino a Calalzo. **L.F.**

CALALZO

"Tagliata" la montagna

Un boato imponente ha scosso la valle del Piave, in località Gardona, e un grande costone roccioso, sbriciolandosi all'improvviso, è precipitato verso il fondovalle lasciandosi dietro un lungo strascico di terriccio e sollevando una nuvola di polvere grigia.
Lungo il pendio si ergeva un grande masso, in apparenza saldamente ancorato alla montagna retrostante, ma in realtà separato da questa da una profonda fessura: proprio l'esistenza di questa fessura costituiva una minaccia per la ferrovia (la linea cadorina, fra Castellavazzo e Ospitale), per la strada sottostante (la SS 51 di Alemagna) e per le linee elettriche ad alta tensione che si snodano più in alto. Per porre fine a questa situazione di insicurezza è stata adottata la soluzione più drastica, l'unica veramente efficace: quella di "tagliare" la montagna, scartando le proposte di interventi di consolidamento, resi assai ardui e di dubbio effetto dalla conformazione del declivio.
Una squadra di artificieri di una ditta specializzata milanese ha lavorato per quasi due mesi sulla roccia, perforandola in più punti in profondità: nei canaletti così ricavati (lunghi complessivamente oltre mille metri) ha collocato 640 chilogrammi di tritolo, suddivisi in molti punti.
Lo sbriciolarsi della roccia è stato causato appunto dalla azione contemporanea delle numerose piccole cariche mediante le quali si è potuto evitare lo spezzamento della materia in grossi massi che sarebbero precipitati rovinosamente, provocando danni.
Questo impegnativo lavoro — a cui hanno collaborato Ferrovie, ANAS, Regione e Provincia — ha dato i risultati sperati.
La nuvola di polvere che si è levata subito dopo l'esplosione ha confermato — come spiegano i tecnici — l'ipotesi più pessimistica sulla conformazione della massa rocciosa, l'ipotesi, cioè, dell'esistenza di una vasta intercapedine che separava la parte asportata dalla roccia.
L.F.

Un'immagine dell'esplosione

SPLUGA

Un traforo per essere vicini

Dopo l'interruzione imposta dalle ferie estive, sono tornate alla ribalta le iniziative per la realizzazione del traforo dello Spluga. Il Comitato promotore per il traforo sta infatti conducendo una vivace campagna per sensibilizzare l'opinione pubblica, sia nazionale che internazionale, sulla grande importanza che la realizzazione di questa opera avrebbe nel settore dei trasporti ferroviari europei.
In questo quadro, un gruppo di euro-deputati italiani ha presentato al Parlamento europeo una proposta di risoluzione in cui si sottolineano i rilevanti influssi che il traforo dello Spluga potrebbe avere sul sistema di comunicazioni dell'Europa centrale anche dal punto di vista del risparmio energetico.
"Il Parlamento europeo — si legge nel documento consegnato alle autorità comunitarie — invita la commissione trasporti CEE a tener presente nel contesto dell'elaborazione di una lista di priorità delle infrastrutture di trasporto d'interesse comunitario, quella relativa all'attraversamento dei valichi alpini e, tra questi, l'ipotesi del tunnel dello Spluga, quale soluzione ai problemi di comunicazione fra l'Italia e la Svizzera attraverso la Lombardia. L'infrastruttura è necessaria per risolvere almeno in parte i gravi problemi arretrati e di futuro sviluppo della regione nell'ambito della quale si svolge ora l'interscambio di oltre un terzo del traffico italiano, con la contemporanea inderogabile necessità di raggiungere una più equa redistribuzione di tutti i traffici all'interno ed all'esterno della regione ed ottenere, con l'impegno razionale del mezzo ferroviario e del trasporto combinato, quote sensibili di risparmio energetico".
Il traforo dello Spluga, consentendo il collegamento ferroviario veloce fra Lecco e Thusis, in Svizzera, permetterebbe di abbreviare di oltre 200 chilometri il tragitto tra Lombardia e Centro Europa. La galleria, lunga 49,2 chilometri, verrebbe realizzata ad una altitudine limitata per consentire ai convogli ferroviari di mantenere una forte velocità.
Il nuovo valico di frontiera dovrebbe interessare una vastissima area (1500 Km di lunghezza per almeno 200 di ampiezza, praticamente, dalla Danimarca fino al Porto di Genova), che comprende regioni fortemente industrializzate ed urbanizzate in cui vivono 65 milioni di persone. Da un conto approssimativo si calcola che sotto lo Spluga potrebbero transitare 7 milioni di passeggeri e 21 milioni di tonnellate di merci all'anno: un alto volume di traffico che, da solo, già giustificherebbe l'investimento calcolato per la costruzione dell'opera ferroviaria nel suo complesso. Attualmente è prevista una spesa di 2700 miliardi per la costruzione del traforo e la modernizzazione delle linee a monte e a valle.
T.G.

CINEMA

di Piero Spila

Vecchi cow-boy e nuove frontiere

Una carriera anomala quella di Michael Cimino, giovane regista americano, famoso soprattutto per lo scandalo e l'imbarazzo, la rabbia e le polemiche che riesce sempre a suscitare con i suoi film, dal premiatissimo **Il cacciatore** a **I cancelli del cielo**, presentato con grandi clamori a Cannes e attualmente in circolazione in Italia.

Destino anomalo ma non eccezionale nel cinema americano, basti pensare ad altri celebri registi "maledetti" di Hollywood, a cui Cimino per tanti versi sembra rifarsi: parliamo di Erich Von Stroheim e Nicholas Ray, veri maestri dalla carriera travagliatissima, con i loro film quasi sempre tagliati, manomessi, censurati, al punto che i loro nomi sono diventati un po' il simbolo della lotta condotta dagli autori di cinema per conservare integra, a dispetto di prevaricazioni o sollecitazioni mercantili, la propria autonomia espressiva.

Ma come si fa a realizzare un film "maledetto", cioè un film divaricante rispetto alle leggi del mercato, quindi rifiutato e, in qualche modo, emarginato? A dirlo, sembrerebbe facile: violenza dei contenuti, metraggi quasi sempre eccessivi, attori di cassetta impiegati in ruoli "non di maniera", riprese effettuate in condizioni proibitive, preventivi economici di gran lunga sforati e quindi dissidi con i produttori, incidenti e così via. Oppure, più semplicemente, come nel caso di Cimino, basta prendere una situazione "reale" e vederla e raccontarla da un punto di vista inedito, secondo un'ottica scandalosa perché, di colpo, fa scoprire l'altra faccia della medaglia, meno nota, meno pubblicizzata, ma certamente altrettanto vera. È il caso de **I cancelli del cielo**, un film che trae spunto da un episodio realmente accaduto quasi un secolo fa, nel Wyoming, ma evidentemente rimosso dalla pubblica opinione americana, seppellito dalla dimenticanza e dall'enfasi di centinaia di film che hanno cantato la saga del West, mitizzando il coraggio e lo spirito d'avventura dei pionieri, ma quasi sempre tacendo della violenza, del razzismo, dei veri e propri genocidi di cui quegli stessi uomini furono artefici e vittime.

Il film inizia all'Università di Harward, dove al suono maestoso del "Glory Hallelujah" si celebra la consegna delle lauree dell'anno accademico 1870. Tra gli studenti vediamo due giovani, Averill e Irvine, che tra lazzi e sbadigli dei compagni ascoltano il discorso del Rettore, tutto inneggiante ai grandi ideali da perseguire e rispettare. È l'America ufficiale che costruisce la sua leggenda, ma a cui (Cimino sembra dire) non crede già più nessuno. I nostri personaggi li ritroviamo vent'anni dopo, nel 1890, a Casper, nel Wyoming. Averill è diventato sceriffo federale, mentre Irvine, invece, è membro di una potente Associazione di allevatori che sta organizzando una strage contro una massa di immigrati provenienti da tutte le parti del mondo e che costituiscono ormai un intralcio ai piani di accaparramento delle terre. Per condurre in porto questo piano, l'Associazione arruola un piccolo esercito di killer, a cui viene affidata una lista di 125 persone da uccidere e il relativo contratto: cinquanta dollari per ogni anarchico e ladro di bestiame (così vengono chiamati gli immigrati) abbattuto. Da Washington i soldati federali ricevono l'ordine di non intervenire, il telegrafo viene tagliato, un treno fantasma viene messo a disposizione per trasportare decine di assassini armati fino ai denti. Dopo i primi omicidi, scoppia la rivolta popolare e i poveri emigranti, aiutati da Averill, si uniscono contro i mercenari, li affrontano, li stringono d'assedio. È un massacro. Arrivano i nostri, cioè i

L'arrivo del treno degli immigrati ne "I cancelli del cielo" di Michael Cimino. La scena è stata girata nella stazione di Wallace, rimasta intatta dalla fine del secolo scorso. Al convoglio era attaccata una carrozza del 1879

Isabelle Huppert e Kris Kristofferson — a sinistra — in una scena de "I cancelli del cielo". Cimino aveva vinto un Oscar con "Il Cacciatore"

soldati a cavallo, per ristabilire l'ordine ma soprattutto per salvare gli uomini dell'Associazione, ormai accerchiati.
Accanto a queste vicende si sviluppa una storia d'amore a tre, fra Averill, un pistolero dell'Associazione e la tenutaria francese di un bordello di frontiera (la deliziosa Isabelle Huppert).
Anche da questa stringata sintesi, appare evidente come l'impegno di Cimino sia volto soprattutto a sovvertire i valori e il senso stesso dell'epopea americana della conquista del West. Qui non c'è un paese aperto alle attese dei deboli e dei diseredati ("è diventato pericoloso anche essere poveri" dice un personaggio del film); qui cade anche il mito dei grandi spazi, del paese senza frontiere (i personaggi si aggirano in case anguste foderate di carta di giornale, in bordelli, in locali sempre gremiti, in dormitori maleodoranti, in quartieri-ghetto); e qui cade, infine, anche la tradizionale discriminante buoni-cattivi, perché ad essere assediati sono i killer, e il carosello intorno alla carovana non lo fanno gli indiani ma gli sfruttati, gli immigrati, i veri pionieri (e sono questi ultimi ad andare all'assalto gridando: "Viva l'America").
È abbastanza per comprendere come il film abbia avuto brutte accoglienze nel suo paese. **I cancelli del cielo** inizialmente durava ben 219 minuti; accolto da critiche feroci, il film è stato ritirato e accorciato di oltre un'ora. Ed è questa versione ridotta che ora vediamo in Italia (ma in Francia pare stia arrivando la versione originale). La cosa è grave perché i tagli devono avere modificato pericolosamente gli equilibri interni del racconto; infatti, tra i momenti, diciamo così, più intimisti e le scene corali e di battaglia, sono state privilegiate di gran lunga queste ultime, che alla fine hanno acquistato un peso forse eccessivo rispetto a quello voluto dall'autore.
Tuttavia **I cancelli del cielo** prende lo stesso e prende molto. In particolare Cimino si conferma assai portato ai toni epici del racconto e alle scene di massa. Era molto tempo che non vedevamo sequenze memorabili come quelle che punteggiano tutta la prima parte del film: il grande valzer ballato nel cortile dell'Università sulle note del "Danubio blu", o l'arrivo in treno di Averill, comodamente seduto nella carrozza di prima classe, mentre centinaia di emigranti stanno appollaiati al freddo sui tetti delle carrozze; o la straordinaria festa all'"Heaven's Gate" (il locale che icasticamente dà il titolo al film), quando gli emigranti danno sfogo, forse per l'ultima volta, alla loro gioia di vivere, suonando e danzando sui pattini.
Basterebbero queste sequenze per fare del film uno degli avvenimenti più importanti della stagione cinematografica; ma Cimino, in più, si conferma non solo autore di talento ma anche autore coraggioso, che non si accontenta mai del successo ottenuto ma (come appunto Nick Ray e Stroheim) lo rimette tutto in gioco, ad ogni film. Con **Il cacciatore**, Cimino aveva usato gli stessi metodi trasgressivi, ma li se la prendeva con il Viet Nam e i Viet Cong (ed ebbe l'Oscar), qui se la prende, e di questi tempi, con i miti e gli ideali dell'America di frontiera (ed è stato il fiasco). Forse passerà del tempo prima di rivedere un film di Cimino. Noi speriamo di no.
Per terminare, qualche annotazione di carattere ferroviario. Le scene dell'arrivo del treno sono state girate nella stazione di Wallace, rimasta com'era alla fine del secolo scorso, quando fu costruita con pietra importata dalla Cina. Le sequenze del treno in marcia sono state girate sulla strada ferrata che costeggia il Parco Nazionale di Glacier, e al convoglio è stata attaccata anche una carrozza per passeggeri e bagagli realizzata da Pullman nel 1879. □

LIBRI

Da donna a donna

L'Italia del 1866 non è certo una bella Italia. E del resto come può esserlo? Troppo recente è l'unificazione e troppi sono i problemi da risolvere. Da qualunque lato la si consideri l'Italia appare come uno dei paesi più arretrati, più poveri, più gravati da una funesta tradizione di malgoverno dell'Europa intera. Da ricostruire c'è ben poco, da creare praticamente tutto.
Ed è proprio nel 1866, in questi anni difficili e nello stesso tempo decisivi, che nasce ad Imola una bambina, Argentina Altobelli. Il suo nome probabilmente a molti non dirà nulla e non diceva nulla neppure a noi finché non abbiamo letto la sua biografia scritta da Giulio Scarrone. Un lavoro paziente quello di Scarrone che, mettendo a frutto il materiale d'archivio messo a disposizione dalla nipote di Argentina e vari documenti che ne testimoniano l'intensissima opera politica e sindacale, riesce a ricostruire non solo le vicende private e le attività pubbliche di una donna, ma anche a ricreare uno spaccato di vita italiana con tutti i suoi problemi e le sue contraddizioni.

Problemi e contraddizioni che certamente Argentina non può risolvere, ed infatti non ci risulta e non risulta a Scarrone che possedesse una bacchetta magica, ma è a lei e solo a lei che dobbiamo una delle prime prese di coscienza femminili della storia italiana.
Essere donna non è facile neppure oggi, figuriamoci quanto poteva esserlo nella seconda metà dell'ottocento. Eppure Argentina non si è fermata di fronte a nessun ostacolo. Entrata giovanissima a far parte del partito socialista, a vent'anni è già nel direttivo della Società Operaia Femminile. Nel 1889 sposa il giornalista Abdon Altobelli da cui ha due figli, Demos e Trieste.

È segretaria prima della Federazione provinciale dei lavoratori della terra di Bologna, poi della Federazione nazionale che sotto la sua direzione diventa in pochissimi anni il sindacato più forte d'Europa. Si occupa, in questo periodo, della condizione delle mondine, dell'emigrazione all'estero e all'interno, dello sfruttamento del lavoro minorile. E, naturalmente, delle donne. Nel 1903 tiene a Pesaro una conferenza sul divorzio e nel 1904 partecipa a Berlino alla seconda Conferenza internazionale femminile.

Entrata a far parte della Direzione nazionale del PSI, nel 1912 è nominata membro del Consiglio del lavoro, incarico che manterrà fino all'avvento del fascismo. Gli ultimi anni della sua vita sono i più tristi, obbligata dai fascisti a lasciare Bologna, si rifugia presso la figlia a Roma dove si spegne nel settembre del 1942.

Questa, in sintesi, la sua storia. Una storia priva di grandiosi avvenimenti, una storia fatta di piccole e grandi battaglie dove gli ideali sociali più accesi si mescolano alle preoccupazioni quotidiane più banali. Ed è forse proprio qui il merito maggiore del libro di Scarrone. Quello che ci viene presentato non è infatti solo il ritratto di una rigida dirigente sindacale, di una scatenata attivista politica, ma il ritratto di una donna che sa essere anche fragile, che alterna momenti di scoramento a momenti di esaltazione, momenti di dubbio a momenti di certezza.

In fondo eravamo stufi di sentir parlare sempre e solo della Kuliscioff come simbolo di ogni battaglia femminile o femminista che dir si voglia. Adesso accanto a lei si staglia nitida anche la figura di Argentina Altobelli. Di Argentina che, moglie e madre felice, sa affrontare il tema del divorzio (correva l'anno 1903!), dell'eguaglianza, della parità dei diritti.

"Una bella figliola come te deve fare all'amore" le aveva detto un giorno Andrea Costa, socialista finché si vuole ma pur sempre uomo. La "bella figliola", per fortuna, ha fatto anche qualcos'altro. E oggi ognuna di noi le deve una parte di quella dignità e di quella consapevolezza che, briciola dopo briciola, ci stiamo conquistando nel nostro cammino.

Da donna a donna, cara Argentina, ti confesso che è un cammino abbastanza faticoso.

Marina Delli Colli

Giulio Scarrone - "Argentina Altobelli" - Edimez - pp. 111 - Lire 4000.

Uno stupro del '600

Giuditta e Oloferne, celebre quadro del nostro '600, dipinto con violenza e realismo caravaggesco da Artemisia Gentileschi, non è solo la testimonianza di una pittura d'eccezione (e tanto più d'eccezione perché opera di una donna), ma è anche un atto d'accusa, un inconscio messaggio che Artemisia lancia dalle ombre e dalle luci della tela adesso conservata agli Uffizi di Firenze. Chi è l'uomo che si nasconde sotto i panni di Oloferne? Qual è l'uomo che merita tanto rancore e tanta sanguinaria vendetta?

Una probabile risposta ce la dà un'interessante iniziativa editoriale. Per i tipi delle **Edizioni delle donne** è recentemente uscito il volume **Atti di un processo per stupro**, che raccoglie gli interrogatori e le deposizioni (conservati nell'Archivio Vaticano) del processo intentato da Orazio Gentileschi, padre di Artemisia e pittore di fama presso la corte papale, contro Agostino Tassi, pittore anch'egli, amico e collaboratore di Orazio, e maestro di prospettive illusionistiche. Oggetto del contendere, Artemisia. O meglio lo stupro perpetrato ai suoi danni dal Tassi.

"Giuditta e Oloferne", nella tela dipinta da Artemisia Gentileschi

L'arte a quanto pare non riesce a domare gli istinti. Ma siamo nella Roma del '600 e Artemisia, anche se grande pittrice "in nuce" e donna di indubbio temperamento, a diciotto anni non può che subire l'affronto del Tassi.

Nelle sue testimonianze Artemisia è fiera. La immaginiamo a testa alta, sicura della sua verità anche nel doloroso momento del "supplizio dei polpastrelli" o delle umilianti visite ginecologiche a cui è sottoposta.

Artemisia da accusatrice diventa accusata. Deve *dimostrare* la veridicità delle sue accuse. Ma questa, purtroppo, è una prassi non solo seicentesca (ricordate **Processo per stupro**, l'eccezionale documento televisivo andato in onda un paio d'anni fa?) e ancora oggi — supplizi del polpastrello a parte — si ripete.

Ma l'atto d'accusa di Artemisia che scavalca i secoli e le fa vincere la sfida che il Tassi le ha lanciato, è proprio lì, sotto gli occhi di tutti, in una sala degli Uffizi.

Giuditta decapita Oloferne dopo averne diviso il letto. Una serva l'aiuta. L'uomo prepotente e gigantesco è vinto dall'azione comune di due donne. Artemisia riscatta l'oltraggio.

Ma, come sempre accade davanti a una vera opera d'arte, l'interpretazione non è mai univoca. A suggerire un altro senso per **Giuditta e Oloferne** è addirittura Roland Barthes: "Se le due donne avessero dovuto violentare il generale non si sarebbero comportate in modo diverso".

Allora, Artemisia vittima o carnefice?

Forse non importa *sapere*. Certo Agostino Tassi ha pagato l'oltraggio nel modo forse più duro per un uomo. Una donna è scesa sul suo stesso campo e proprio su quello lo ha sbaragliato. La Pittura (che è donna) e la Fama (pure) hanno incoronato Artemisia. Di Agostino restano solo qualche veduta e poche, false, prospettive.

Tiziana Gazzini

Atti di un processo per stupro - Edizioni delle donne -pp. 178 L. 8.500.

Montale: l'uomo, il destino, il poeta

Se ne è andato così, in punta di piedi, senza disturbare nessuno. Il suo Cecov avrebbe detto che "ha tolto il disturbo". E del resto mai nessuno come Eugenio Montale ha avuto orrore della retorica, dell'ostentazione, dell'esibizionismo. Nessun pizzico di follia in lui, nessuna concessione alla platealità, la sua vicenda di uomo solitario e discreto costituisce la smentita più evidente al cliché convenzionale che raffigura l'artista come un impasto di genio e sregolatezza. Poco si sa della sua vita privata che del resto è priva di grandi avvenimenti, un silenzio caparbio e pudico avvolge personaggi, figure, esperienze che lo toccano da vicino.

No, il suo non è il silenzio mistico di un D'Annunzio che per non offuscare il mito dell'artifex infallibile nascondeva i suoi segreti del mestiere, le sue alchimie letterarie, ma piuttosto il silenzio del poeta che vuole essere a tutti i costi un uomo comune, un "pover'uomo" tra una folla di poveri uomini.

Eppure questa persona appartata, schiva, quasi timida, che prova difficoltà a rivolgere la parola a Italo Svevo, è senz'altro il poeta più significativo del nostro tempo. È colui che meglio ha saputo rappresentare i disagi e le inquietudini di un periodo diviso tra l'attesa della guerra, la guerra, le difficoltà della ripresa.

Poche sono le sue illusioni, per lui l'arte, come afferma in una immaginaria intervista alla maniera di Gide, è la «forma di vita di chi veramente non vive: un compenso o un surrogato che però non giustifica alcuna deliberata turris eburnea. Un poeta non deve rinunziare alla vita, è la vita che s'incarica di sfuggirgli».

L'atteggiamento di Montale è dunque quello di colui che non indietreggia certo di fronte alla realtà, ma che nello stesso tempo ha coscienza dei suoi limiti e sa bene che l'ultima partita si gioca al di fuori di noi.

Questo atteggiamento di fondo lo ritroviamo in **Ossi di seppia** del 1925, in **Le occasioni** del '39 e in **La bufera** del '56. Trenta anni scorrono dalla prima raccolta all'ultima ma il messaggio che ci viene trasmesso è sempre lo stesso. Un messaggio di coraggio e nello stesso tempo di scetticismo, di orgoglio caparbio e di terrore.

«Si dice ch'io non creda a nulla, se non ai miracoli» afferma in **Satura.** Ed infatti solo un miracolo può salvare l'uomo che ridotto a essere o a credersi una «traccia madreperlacea di lumaca o smeriglio di vetro calpestato» può essere salvato soltanto da un messaggero del miracolo ossia da una comunicazione cifrata dell'assoluto, che è, naturalmente, l'espressione poetica stessa. Poesia come salvezza, dunque, come "redenzione". Ma redenzione è una parola che può indurre in equivoco e noi non vogliamo certo fare di Montale un poeta religioso contro la sua intenzione. Diremo allora che si tratta per lui di una redenzione laica, di una mistica senza speranza da risolvere nel regno del Dopo dove tanto spesso aveva trascorso alcune sue segretissime vacanze. Anche Montale infatti era, come Borges è tuttora, un uomo di esplorazioni misteriose e fantastiche. E del resto reale e nello stesso tempo misterioso e fantastico è il suo paesaggio. Quello di **Ossi di seppia,** ad esempio, con le sue aride scogliere battute dai venti, i greti petrosi, le agavi che spuntano tra le rocce, la luce abbagliante del sole, è un paesaggio vero eppure lunare. Un paesaggio che si accosta di più a quello di Myricae e di Alcyone che non a quelli di Majakovskij o di Brecht.

Cadenze antiche per una poesia nuova. Per una poesia cosmopolita. La Trieste di Svevo, la Londra di Eliot, la Francia di Valéry, la Spagna di Jimenez si fondono miracolosamente in un ritmo diverso e autentico.

La sua lirica diventa un clima psicologico, la sceneggiatura obbligata di una situazione già nota a tutti: il nulla si presenta come molteplice, il molteplice si impiglia nella rete della vita vissuta, la vita vissuta non si rassegna al nulla e si rifugia nel molteplice. Il cerchio si chiude in una omogeneità perfetta.

Passeranno lenti gli anni, si susseguiranno le stagioni, ma la poesia di Montale resterà là, immobile e eterna, come immobile e eterno è il destino dell'uomo.

«Purtroppo noi poveri uomini siamo com'è / l'uccello in gabbia al volo degli storni. / Le nostre colpe saranno punite a colpi di scopa...».

Arrivati all'ultima domanda non ci sono dunque più margini di equivoco. Montale alla sua ultima domanda è ormai arrivato, ma se il suo e il nostro equivoco sia stato sciolto non lo sapremo mai.

Marina Delli Colli

La prima edizione di "Ossi di Seppia"

Eugenio Montale nel suo studio. Era senatore a vita dal 1967.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Sognando la California

Chi non ricorda **California dreaming,** una delle più celebri canzoni degli anni '60? Allora l'America era lontana e la California, terra di sole e poesia, lo era ancora di più. Come lontano era il Viet Nam. Ma in quegli anni era ancora possibile sognare e inventare slogan pacifisti. Oggi che le due cose sono sempre più difficili e rischiose, la RAI-TV ha pensato bene di risarcirci di questa difficoltà e di questo rischio. Come? Mandando in onda sulla Rete 2, ogni sabato in prima serata, la serie di telefilm dedicata a **Una storia del West. I Chisolm.**

La famiglia Chisolm, lo diciamo subito, per la California ha una vera ossessione. Per la California lontana e sognata, e forse irraggiungibile, i Chisolm lasciano la Virginia, la loro casa e tutto quanto possiedono. Con sé portano solo l'indispensabile. Non per vivere, ma per sognare.

Quella dei Chisolm, insomma, è una delle tante famiglie del West, dalle avventurose vicende quasi sempre a lieto fine. E vie-

Hudley Chisolm e sua moglie in una tipica inquadratura del popolare sceneggiato americano

ne giusta giusta a riempire il vuoto lasciato da altre famiglie "made in USA", come la cattivissima famiglia della serie **Dallas** o come la pionieristica famiglia dei Mc Key, quella di **Alla conquista del West.**

Ma, in fondo, la storia dei Chisolm è il seguito della storia dei Mc Key. La serie **Una storia del West** inizia proprio come termina **Alla conquista del West,** con una famiglia che parte su un carro verso nuove terre.

Tutti noi spettatori guardando con un groppo alla gola l'ultimo fotogramma di **Alla conquista del West** ci siamo domandati: che ne sarà di Zio Zeb e Zia Molly, di Luc e del resto della famiglia? Ed ecco, che finalmente i Chisolm ci raccontano il seguito della storia.

Ma come sono i Chisolm?

Sono buoni come i Mc Key. Hudley Chisolm, il capofamiglia, ha le stesse qualità di Zio Zeb. È giusto, sta dalla parte dei deboli, lascia ai più giovani la giusta autonomia, perché tanto, sbagliando s'impara, e così via. Ma mentre Zio Zeb è scapolo e (a quanto pare) casto come sua cognata, Zia Molly, Hudley Chisolm è sposato e ha per moglie un simpatico esemplare di pioniera americana, con la quale onora i sacri vincoli del matrimonio anche sotto la minaccia, se pur vaga, di un assalto d'indiani. E poi, mentre i Mc Key per tutta la durata della serie possiedono un ranch a cui fare capo, un luogo da cui partire e a cui tornare e che rappresenta l'unità della famiglia, i Chisolm sono uniti solo da un sogno: la California.

Tipico esempio di un certo spirito americano nato e formato durante l'epopea del West, l'avventura dei Chisolm è una storia "on the road". Il racconto di un viaggio avvenuto quando le autostrade da costa a costa ancora non c'erano, ma che di queste strade ha segnato il primo tracciato.

Se Zio Zeb è l'anima dell'America sana, Hudley Chisolm è l'America del progetto e della conquista, l'America che per raggiungere la California o qualunque altro sogno americano, è disposta anche a commettere qualche errore.

Ma accanto ai buoni e ai sognatori dal lieto fine assicurato, c'è l'America dei duri, quella che, ad esempio, ha descritto Cimino nel suo ultimo film **I cancelli del cielo.**

Ma di Americhe, si sa, ce ne sono tante, e non su tutte volano le colombe. □

SEGNALAZIONI/TV

Trintignant colpisce al cuore

Jean-Luis Trintignant è stato scelto come protagonista di **Colpire al cuore**, *un film TV diretto da Gianni Amelio che ne ha curato anche la sceneggiatura insieme con Vincenzo Cerami. La vicenda, ambientata a Torino, affronta in chiave di amara denuncia quell'entroterra che, più o meno consciamente, offre nutrimento al terrorismo. Come si ricorderà, Trintignant è stato l'intellettuale pigro sedotto dal fascismo nel* **Conformista** *di Bernardo Bertolucci. Nel film di Amelio, l'attore vede una sorta di seguito di quella distorsione intellettuale.*

Il mondo guardato dai bambini

Com'è visto dal bambino il lavoro dei genitori o il suo futuro da grande? E quando si diventa veramente grandi? A questi e ad altri interrogativi tenterà di dare una risposta **Che cosa farò da grande**, *un programma in quattro puntate della Rete 1, nato "dalla parte dei bambini", e costruito attraverso brevi storie, tanti piccoli o grandi ritratti.*

Francesco ieri e oggi

La vita di San Francesco sarà proposta ai telespettatori in un programma di quattro puntate realizzato dal Dipartimento Scuola Educazione, dal titolo **Francesco ieri e oggi**. *La trasmissione curata da Rossana Lambertucci con la regia di Dante Alimenti tende a dimostrare che le angosce, le aspettative, le speranze dei giovani del '200 sono molto simili a quelle dei ragazzi dei nostri giorni.*

Sandro Bolchi o del bel canto

Reduce da una serie di repliche al video e alla radio, dove sono all'ordine del giorno le ritrasmissioni dei suoi romanzi sceneggiati (a chi li definisce "polpettoni" risponde: «Non rifiuto il termine, anche perché i miei Manzoni, Pellico, Bacchelli, eccetera, stanno ancora in piedi»), Sandro Bolchi si è presentato alla TV con "una piacevole vacanza", come dice lui. Una storia che per il pubblico è stata come un "tuffo nel passato". Parliamo delle tre puntate tratte dal romanzo di Gino Pugnetti, **Dei miei bollenti spiriti,** che hanno avuto come protagonista l'attore Giovanni Vettorazzo. Uno sceneggiato nel quale Sandro Bolchi ha potuto sfogare un'insoddisfatta passione per la lirica offrendo agli spettatori del piccolo schermo tre martedì all'insegna del melodramma.

— Bel canto a parte, un quotidiano recentemente ti ha definito "vecchio senatore della televisione". Ma a Sandro Bolchi basta essere considerato un onorevole regista?

«Mi basta e mi avanza! Tanto è vero che mi sento sempre più deputato a scrivere sceneggiature ed articoli per i giornali. Ma poi, sai com'è, qualcuno mi candida per una regia e allora come non accondiscendere alla "forza del destino"?»

È noto come Bolchi, il "papà del teleromanzo", lombardo di nascita, venga comunemente considerato bolognese, e «non soltanto perché prediligo la buona cucina, amo la lirica e il teatro — dice — ma anche perché con i bolognesi spartisco la loro emilianità». In altre parole, Bolchi vuol dire che dei bo-

lognesi condivide la giovialità, il gusto della battuta e l'arguzia.
— Quale sarà la tua prossima tappa?
«Una produzione cui ho pensato per molto tempo. Finito **Dei miei bollenti spiriti,** che è stato un impegno di proporzioni molto più modeste del **Mulino del Po,** dei **Karamazov** e dei **Promessi sposi,** ho cominciato a lavorare attorno a un'opera di Tolstoj: **La morte di Ivan Il'ic,** una metafora sulla morte, con delle profondità che sgomentano. Una storia difficile».
Bolchi nel suo ruolino di marcia, questa volta ha segnato il nome di Tolstoj.

Gianni Boari

DISCHI

di Gianfranco Angeleri

Ritorna Benedetti Michelangeli!

Le esibizioni di Arturo Benedetti Michelangeli destano sempre sensazione, ancor oggi più di un tempo, specie per il loro rarefarsi. E quando diciamo esibizioni, ci riferiamo a tutti i sensi attribuibili alla parola, dal più ingenuo al più malizioso. L'Italia ne è ormai preclusa da anni. A dire il vero l'anno scorso si esibì a Roma, ma nello Stato della Città del Vaticano, come dire... sempre all'estero.
La produzione discografica del Michelangeli è quanto mai contenuta per un solista del suo valore e tutta proveniente da esecuzioni di tempi ormai lontani, la qual cosa non può certamente rallegrare i cultori del pianismo di Mozart, Scarlatti e degli impressionisti d'Oltralpe, di cui Michelangeli è insuperato interprete.
L'iniziativa doppiamente lodevole della D.G.G. di aver registrato il primo concerto di Beethoven eseguito appunto dal Nostro, al piano, e da C.M. Giulini, alla guida della Wiener Philarmoniker, in occasione di una registrazione pubblica televisiva, sarà certamente accolta con gioia da parte di chi ama la musica; e forse anche con speranza di una ripresa di attività discografica del sessantunenne pianista che può dare, ora più di prima, il meglio di se stesso.
Il concerto, che laureò "grande" l'autore perché fu la sua prima opera a comparire, in una "accademia" tenuta al Hofburgtheater di Vienna nel 1800, accanto alle opere di Haydn e Mozart, è ancora costruito alla maniera di Mozart, il cui modello composito è presente, talché, all'orecchio non scaltrito o poco attento o poco educato, può apparire all'ascolto uno dei più brillanti del Salisburghese. Ma anche al non scaltrito ascoltatore non può sfuggire l'impostazione propria del concerto romantico tutta beethoveniana; un'impostazione nella quale non contano soltanto gli elementi stilistici sapientemente elaborati secondo l'espressione più alta del classicismo, ma anche i motivi, le arie con l'enfasi dei contrasti fra i movimenti e la accentuazione del virtuosismo strumentale che dominerà esasperato la scena pianistica avvenire.
L'esecuzione è esemplare: nitidezza del tocco propria del Michelangeli, fedeltà al testo, concertismo consumato, portato ai livelli di un Backhaus, arcadica cristallina delicatezza, romantica drammaticità (si ascolti la cadenza del primo movimento); con un'orchestra che non vuole essere considerata elemento di contorno grazie non solo alla bravura dei componenti ma alla presenza di un grande maestro.
La registrazione (disco DGG 2531-302) è diretta (si sentono gli applausi alla conclusione) e quindi scevra di manipolazioni correttive da studio di registrazione.
Brevi commenti sul concerto, anche in italiano. Riproduzione fotografica dell'evento in copertina. □

PER VOI RAGAZZI

di Salvatore Ascenzi

Francesco, da giullare a santo

Dall'ottobre 1981 all'ottobre 1982 sarà celebrato in tutto il mondo l'VIII centenario della nascita di San Francesco d'Assisi. In Italia — di cui il Poverello, come sapete, è Patrono — la celebrazione assumerà particolare solennità e il Governo ha costituito, per questo, un Comitato Nazionale, che sta già attuando numerose iniziative.
Ma perché dall'ottobre '81 all'ottobre 82? Semplicemente perché la data di nascita precisa di San Francesco non si conosce. Mentre si sa di sicuro che morì alla Porziuncola il 4 ottobre 1226, dall'esame degli antichi testi si può rilevare soltanto che egli nacque ad Assisi tra il 1181 e il 1182.
Suo padre era il ricco mercante di stoffe Pietro Bernardone, che aveva sposato in Provenza, durante uno dei suoi viaggi oltralpe, la gentile madonna Pica. Quando Francesco venne alla luce (si dice in una stalletta della casa paterna), il Bernardone era lontano da Assisi e madonna Pica chiamò il piccolo Giovanni. Ma, tornato in città, il mercante non volle saperne, di quel nome, e glielo cambiò con quello di Francesco (Francese), tanto era innamorato della terra di Francia, mèta preferita dei suoi viaggi.
Dopo averlo affidato a una scuola di religiosi, dove il ragazzo apprese anche un po' di latino, il padre lo avviò alla mercatura. Francesco non rivelava, per la verità, inettitudine per quall'arte, però era "poco mercante": cioè dimostrava uno scarso amore per il denaro. Talvolta lo sperperava. E non soltanto (sarebbe stato, del resto, il meno, secondo l'opinione paterna) in allegra brigata, ma anche distribuendolo ai poveri con grande liberalità. In una serata di baldoria con gli amici era capace di buttar via il guadagno di una settimana, ma era anche capace di versare il contenuto della sua borsa nella tasca del primo mendicante che gli fosse capitato. E questo non piaceva davvero al Bernardone.
A vent'anni, tuttavia, Francesco era già stanco della bottega, come della vita spensierata tra-

La stalletta dove, si dice, nacque San Francesco

scorsa in modo quasi giullaresco, tra canti, balli e divertimenti d'ogni sorta. Perugia era allora in guerra con Assisi e lui si arruolò e andò a combattere contro la città vicina. A Collestrada cadde prigioniero dei Perugini. E la prigionia fu durissima: lo educò alla sofferenza. Gli fece capire quali miserie e dolori celasse la vera vita del suo tempo. Liberato e rientrato in patria, non tornò a unirsi alle allegre brigate di cui era stato spesso l'animatore. Sentiva prepotente il bisogno di meditazione. Quasi ogni giorno saliva sul monte Subasio che sovrasta Assisi e si appartava pensoso presso il monastero benedettino che lassù sorgeva.

Ma il desiderio di gloria non si era del tutto sopito in lui e nuovamente si arruolò, al seguito di un cavaliere di Assisi, per partecipare alla campagna di Puglia che Gualtieri di Brienne stava conducendo per Innocenzo III contro le truppe imperiali. Però non andò oltre Spoleto. Un sogno misterioso lo spinse a rientrare ad Assisi e a riprendere la via della meditazione. Un giorno, nella chiesa di San Damiano, allora abbandonata e diruta, fu oggetto di un prodigio. Un crocifisso gli parlò: "Francesco, va', ripara la mia chiesa, che sta rovinando". Pieno di sacro fervore, si mise allora a restaurare San Damiano, spendendovi ogni energia e ogni avere. Poi riparò anche la Porziuncola e un'altra chiesa.

Ma ecco che gli accadde quello che avrebbe dato un nuovo corso alla sua vita. Nelle campagne di S. Maria degli Angeli incontrò un lebbroso. Represse il primo impulso di fuggire, vinse la repulsione, gli afferrò una mano e gliela baciò. In quel momento capì. Non una o più chiese era chiamato a riparare, ma la Chiesa e, con la Chiesa, il mondo, allora in una pesante condizione di avvilimento morale e sociale.

Rifiutò gli agi, abbandonò gli amici gaudenti e si diede a una vita di grande austerità. I suoi concittadini lo presero per pazzo e lo schernirono, gettandogli addosso fango e sassi. Il padre, furioso del disdoro che ne derivava alla sua casa, lo rinchiuse in cantina, lo mise in catene. Madonna Pica non condivideva, però, la durezza del marito, e, approfittando di un altro suo viaggio, liberò il figlio.

Rientrato in città, Bernardone si avvide che Francesco era tornato alla sua "follia" e non intendeva assolutamente recedere dal suo proposito. Lo trascinò, allora, dinanzi al vescovo, autorità suprema, perché quel dispregiatore e sperperatore del suo denaro rinunciasse ai beni di famiglia e restituisse, anzi, quanto gli rimaneva. E Francesco, davanti al vescovo e al popolo, si spogliò e riconsegnò al padre gli abiti, compiendo così un atto di completa rinuncia a ogni ricchezza e all'eredità paterna. Indossò, poi, l'umile veste del contadino umbro, di panno ruvido, cinta da una corda, e si avviò sereno e lieto alla sua difficile, grande mèta. □

Libri per voi su San Francesco

Scuola elementare:

— Enzo Petrini, *Francesco d'Assisi*, Ed. La Scuola, p. 86, L. 1.200
— Pier Giovanni Moro, *San Francesco e i suoi amici*, Paoline, p. 76, L. 2.000
— Luigi Ugolini, Il romanzo di *Frate Sole*, Paravia, p. 120, L. 4.000

Scuola Media:

— Mario Pucci, *Frate Francesco*, Ed. La Sorgente, L. 5.000
— Salvatore Ascenzi, *Vita meravigliosa di santo Francesco*, Ed. La Scuola, p. 216, L. 3.500
— T. Ranieri-C. Colombi, *La grande avventura dell'uomo*, Editrice A.M.Z., p. 95, L. 3.500
— L. Orsini, *S. Francesco d'Assisi*, Giunti Marzocco, L. 3.000
— F. Garlato, *L'uomo di Assisi*, Cappelli, L. 2.000.

IN FAMIGLIA

di Patrizia Cimini

Ti porto con me

Uno dei problemi che gli adulti devono affrontare, con frequenza, quando hanno dei bambini è quello dei viaggi. L'idea dello spostamento per delle occasioni che vanno dalla villeggiatura alla visita alla nonna, mette grossi pensieri ai padri e alle madri, forse perché essi stessi hanno verso il viaggio antiche paure, fastidi. Come si potrebbe ovviare a questo problema? Intanto bisognerebbe analizzare l'idea del viaggio, interpretarne il significato; l'ambiente giusto sarebbe, come sempre, la scuola, ma nel caso in cui la classe non possa o non voglia interessarsi all'argomento saranno i genitori o gli adulti che vivono con i bambini a fare questa ricerca. Uno spunto interessante potrebbe essere l'elenco dei vari mezzi di trasporto, perché se è pur vero che il sistema principale per spostarsi è il camminare a piedi, è anche vero che la paura del viaggio o la resistenza a muoversi con frequenza è legata più ai mezzi di trasporto che alle proprie gambe. Gli adulti producono a beneficio dei piccoli molti libri legati a questo argomento. Le immagini prodotte sono rassicuranti e cercano anche spunti comici, come quelli offerti dalla possibilità di rappresentare i viaggiatori come coniglietti, volpi, o topolini. L'idea di un topo che aspetta la metropolitana può realizzare un buon effetto con il bambino che è spaventato proprio dall'idea che nei bui tunnel della metropolitana potrebbe incontrare bestie spaventose.

Una madre che è costretta a portare il figlio a scuola lontano dall'abitazione, perché il quartiere è privo di strutture adatte, deve per necessità usare o la macchina o mezzi pubblici. E questo può essere una fonte di numerosi capricci e contrasti. Allora l'operazione del "Ti porto con me" quotidiano, potrebbe essere trasformata in qualcosa di utile e divertente se l'adulto coinvolto farà fare all'autobus, "sgradevole", pieno di gente, la parte di un cammello in un deserto. L'uscita mattutina, così, potrebbe essere parte integrante di una avventura vissuta tra le dune di un immaginario territorio lontano. Anche se a prima vista questo discorso può sembrare di difficile realizzazione, è opportuno ricordare che anche i capricci organizzati dai bambini possono sembrare a volte difficili e assurdi; perché non provare, allora, ad usare le energie che i piccoli impiegano a fare resistenza in qualcosa che forse è utile? Perché non ammettere che anche l'adulto potrebbe avere paura di prendere l'ascensore? Ma se insieme al bambino riesce ad inventarsi che quella discesa verso il mondo esterno è un "momento magico", che grazie all'ascensore, che in realtà è un benefico ippogrifo, i due sono usciti dalla trappola della noia casalinga per vivere nel mondo, non sarebbe più bello? □

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

Il 4 luglio è stata emessa una serie di quattro francobolli ordinari a soggetto turistico. Le vignette dei quattro valori riproducono, in una cornice colorata, una veduta pittorica delle località prescelte;
L. 80: Matera vista dall'alto;
L. 150: Riva del Garda, veduta panoramica;
L. 300: S. Teresa di Gallura, veduta con spiaggia;
L. 900: Tarquinia, veduta con torri.
Tiratura: sette milioni di serie complete.

Il 24 luglio è stata emessa una serie celebrativa del **Centenario della fondazione dell'Accademia militare di Livorno.**

La serie è composta da tre valori:
L. 80 che raffigura il prospetto dell'edificio principale sede dell'Accademia ed il fregio della Marina Militare;
L. 150 che raffigura una vista dall'alto dell'Accademia;
L. 200 che raffigura la nave scuola Amerigo Vespucci ed un allievo che usa il sestante.
Tiratura: sette milioni di serie complete.

Il 20 agosto sono stati emessi tre francobolli suppletivi della serie di posta ordinaria "**Castelli d'Italia**".
Simili a quelli degli altri valori emessi nel 1980 i castelli riprodotti sono:
L. 30: il castello dell'Aquila
L. 70: il castello Aragonese di Reggio Calabria;
L. 80: il castello di Sabbionara d'Avio (Trento).

Il 31 agosto è stato emesso un francobollo celebrativo del **150° Anniversario dell'Istituzione del Consiglio di Stato** del facciale di L. 200.
La vignetta raffigura il prospetto di Palazzo Spada in Roma, che è sede del Consiglio di Stato ed un particolare di una decorazione in affresco della Sala Grande dell'edificio.
Per la prima volta la tiratura è scesa a sei milioni di esemplari.

Il 29 agosto è stata emessa una cartolina postale celebrativa delle **Manifestazioni Filateliche Nazionali "Riccione 81"**.
Caratteristiche della cartolina del valore di L. 150:
— in alto a destra, entro un riquadro fluorescente, l'impronta di affrancatura raffigurante una composizione stilizzata di bandiere;
— in basso a sinistra è riportato il prospetto stilizzato del Palazzo del Turismo con sovraimpresso un particolare della Fontana dei Delfini che adorna la piazza antistante l'edificio.

Tiratura: ottocentomila esemplari.

San Marino

Il 10 luglio è stata emessa la serie preannunziata per ricordare il bimillenario di Virgilio. Oltre che in fogli da n. 25 pezzi la serie è stata stampata in foglietti con una tiratura di n. 350.000, quasi dimezzata rispetto a quella di n. 600.000 della rispettiva serie. Molta confusione a San Marino il giorno di emissione. Comunicato stampa che prevedeva la ristampa del foglietto nel caso che le richieste fossero state superiori alla quantità disponibile. Comunicato che i foglietti non sarebbero stati venduti presso gli sportelli delle Poste Sammarinesi. Distribuzione di un foglietto ogni due serie o addirittura ogni tre serie. In effetti, per evitare che il foglietto fosse considerato un non emesso, le Poste Sammarinesi hanno posto in vendita, il giorno di emissione, una limitatissima quantità di foglietti subito esauriti, per cui i ritardatari hanno dovuto procurarseli sul mercato ad un prezzo superiore alle L. 12.000.
La solita speculazione che solo il buon senso dei collezionisti può se non eliminare almeno ridimensionare.
La serie è composta da tre valori riproducenti tre disegni di Emilio Greco ispirati al tema classico "**Cecini Pasqua Ruda Duces**", per un facciale complessivo di L. 2.350.

Contemporaneamente è stato emesso un francobollo da L. 200 per celebrare la prima edizione del **Gran Premio San Marino**, prova valevole per il Campionato del Mondo di Velocità, per motociclette, che ha avuto luogo ad Imola il giorno 12 luglio.
La vignetta rappresenta una moto in corsa.
Tiratura n. seicentomila esemplari.

Manifestazione AFNIR

L'AFNIR Associazione Filatelico-numismatica Intercral di Roma di cui fa parte la Sezione Filatelica del D.L.F. di Roma, organizza l'annuale Mostra Filatelico-numismatica, ormai alla terza edizione.
La manifestazione si terrà, come negli anni precedenti, a Palazzo Braschi, dal 6 al 12 dicembre ed avrà per tema "**Leggiamo la Storia nei Monumenti**".
Il Poligrafico e Zecca dello Stato conierà una medaglia francobollo e stamperà un foglietto ricordo.
Sarà edita anche una cartolina e verrà utilizzato un timbro speciale delle Poste italiane sia il giorno di apertura come il giorno di chiusura.
Per la prima volta sarà presente l'Amministrazione Postale della Somalia che produrrà un foglietto ricordo e utilizzerà un timbro speciale durante tutta la manifestazione. □

La camicia nera non si addice a Minerva

di Marcello Buzzoli

Il 5 maggio 1936 viene conquistata Addis Abeba. Mussolini proclama che l'Etiopia è italiana e che è ristabilita la pace romana. Attraverso la radio, il suo discorso giunge a milioni di italiani radunati nelle piazze, mentre ad ascoltare la sua viva voce si addensano in Piazza Venezia non meno di duecentomila persone osannanti.

La campagna di Etiopia ha acceso di passione e di entusiasmo il popolo che ha creduto alla lotta proletaria per conquistare un "posto al sole" e dare lavoro ai disoccupati. Unanime è la condanna e il disprezzo per le nazioni ricche, quali l'Inghilterra e la Francia, che hanno voluto la suprema infamia delle sanzioni economiche contro l'Italia. In realtà, l'efficacia di quelle restrizioni è stata quasi nulla, perché, attraverso il Canale di Suez, si è continuato a lasciar passare il petrolio, indispensabile alle truppe motorizzate italiane.

Per condurre con successo l'ultima guerra coloniale d'Europa e galvanizzare gli italiani, il duce ha creato il mito dell'"iniquo assedio" economico. Ma egli stesso non vi ha creduto, convinto che le potenze occidentali non avrebbero radicalizzato il dissidio fino alle estreme conseguenze.

L'avventura etiopica fu il capolavoro di Mussolini perché, a ben guardare, si attagliò perfettamente ai lati più spiccati della sua natura: la fede nella vita e nella guerra, intese come esaltazione suprema, la brama per le grandi prospettive, temperata peraltro dal senso del limite derivante da un acuto realismo politico. Quando quest'ultimo si offuscò, Mussolini fu perduto.

Ma nel 1936 egli è un semidio, all'apice della gloria. E immagina d'imprimere un nuovo corso e di ampliare la sfera d'influenza del fascismo che fino allora si era realizzato principalmente come totalitarismo politico-istituzionale, mancandogli un'ideologia ampia e profonda da poter permeare la vita morale, intellettuale e culturale della nazione.

La formula, mai rinnegata, che l'azione precede la teoria era un segno dell'esile spessore ideologico del fascismo. Mussolini aveva tentato di fissarne la dottrina in un articolo dell'Enciclopedia Treccani, ristampato poi migliaia di volte in un volumetto che recava appunto il titolo di "Dottrina del fascismo". Ma la terminologia hegeliana, mutuata da Gentile, non riusciva a nascondere il carattere pratico e strumentale di proposizioni fideistiche e indimostrabili che ben poco avevano di filosofico. "Lo Stato fascista (...) è forma e norma interiore, è disciplina di tutta la persona; penetra la volontà come l'intelligenza. Il suo principio, ispirazione centrale dell'umana personalità vivente nella comunità civile, scende nel profondo e si annida nel cuore dell'uomo d'azione come del pensatore, dell'artista come dello scienziato: anima dell'anima".

Cultura e politica

Ma qui, prima di andare avanti, è necessaria una parentesi sul controverso rapporto fra politica e cultura che oggi è oggetto di dibattito: basti pensare ai recenti studi di Withe, di Levi - Strauss, di Griale, ecc.

Gramsci, pur nelle coordinate del suo immanentismo e storicismo, aveva concluso per il primato della cultura sulla politica. Ma le sue generose teorizzazioni sono state disattese dalle dittature di destra e di sinistra, e dai troppi intellettuali disposti ad opportunistiche genuflessioni davanti al potente di turno. Parimenti è rimasta in gran parte lettera morta la posizione di un Mannheim il quale assegna agli intellettuali l'ufficio di collocarsi non al di qua, ma al di là delle ideologie, nel senso di trascenderle e di sublimarle. Ciò vale a più forte ragione per gli artisti la cui opera, non essendo un riflesso del reale, ma la trasposizione di questo al livello poetico, può convogliare un messaggio ideologico soltanto in maniera indiretta e mediata.

Per tornare al fascismo, Mussolini vi aveva visto originariamente un accumulo (un "fascio") di energie, necessario, in determinate condizioni e in un determinato periodo, a riportare l'ordine in un Paese anarcoide ed arretrato e ad accelerarne lo sviluppo. Egli non aveva alle spalle un sistema filosofico del quale impadronirsi, come fece Stalin; né avrebbe mai scritto un vangelo dell'odio, come "Mein Kampf" di Hitler. Perciò, per l'insufficienza di radici ideologiche, l'elaborazione culturale, che prese l'avvio nel 1936-1937 e di cui fu regista Bottai, sarebbe andata incontro a grosse limitazioni e si sarebbe risolta, per quel tanto che attecchì, in un'operazione di potere.

Se lo stalinismo è stato definito "una forza tremenda che ha sconvolto un'intera cultura", l'azione del fascismo in campo culturale fu certamente assai meno traumatica, ma non poco deleteria.

Sino agli inizi degli anni Trenta non era mancata una relativa libertà, specie per le classi colte e i giovani universitari, di accedere a documenti, informazioni, libri non conformisti, come l'"Ideologia tedesca di Marx-

Mussolini alla Mostra del Cinema di Venezia

Engels" o "Il Manifesto dei comunisti". Gli stessi "Littoriali" erano spesso occasione di critiche e di prese di posizione che rasentavano l'eresia. Da parte sua, il cinematografo faceva cassetta con i film dei telefoni bianchi, diventati l'emblema del disimpegno.
Dopo la conquista dell'Etiopia si cercò di creare un diverso clima morale e culturale, attraverso la riforma della scuola, la politicizzazione massiva della stampa periodica, dell'editoria, della produzione cinematografica e altri provvedimenti del genere.
Questo giro di vite, questo incisivo cambiamento fa da sfondo al libro di Renzo De Felice: *Mussolini, il duce - II Lo Stato totalitario 1936-1940* (editore Einaudi). Si tratta del quinto volume della ponderosa biografia del fondatore dei fasci. Attorno alla figura del dittatore, De Felice ricostruisce le più importanti vicende della politica interna ed estera, nel periodo menzionato.
La riforma della scuola che liquidava l'idealismo gentiliano, ma non era priva di una sua coerenza dal punto di vista del regime, non andò in porto, essendo sopravvenuta la seconda guerra mondiale. La rivalutazione del Sindacato, dovuta alle difficoltà del corporativismo (come riconosce De Felice), fu episodica e superficiale. Lo stesso si può dire di altre iniziative, valutabili come espedienti per nascondere una manovra repressiva e conformistica piuttosto che una rivoluzione culturale e morale.
I più grossi ostacoli al nuovo corso erano per il dittatore: la borghesia, la monarchia, la Chiesa. Intimamente anticlericale, Mussolini avrebbe voluto "spolverare i manganelli sulla groppa dei preti". Ma erano sfoghi che faceva in privato. A differenza di altri totalitarismi, il fascismo non credette mai veramente di potersi sostituire alla Chiesa e si limitò a scaramucce e polemiche con l'Azione cattolica. Ancor più dissimulata e in sordina fu la fronda alla monarchia. Come scrive De Felice, la "punta di diamante" della rivoluzione culturale doveva essere la lotta alla borghesia.
Però Mussolini, anche perché era condizionato dal carrozzone del partito, non poté e non volle spingerla a fondo. Una volta di più, scambiò le apparenze con la sostanza menando vanto dell'abolizione del "lei", della tassa sul celibato, dell'introduzione del passo romano, ecc. La questione razziale, quando era ancora agli inizi, fu definita dal duce un altro dei "poderosi cazzotti nello stomaco della borghesia". In realtà, l'antisemitismo incipiente, e che avrebbe avuto sviluppi drammatici, si collegava al particolare clima dell'alleanza con la Germania, alleanza che diventò sempre più vincolante.
Basandosi su un'ampia e originale documentazione, De Felice conferma e arricchisce la tesi che è stata già avanzata da altri storiografi: il disegno di Mussolini era quello di fare dell'Italia la dominatrice del Mediterraneo, utilizzando l'intesa con la Germania come deterrente nei confronti di Londra e Parigi.
La Conferenza di Monaco sembrò dargli ragione. Mai trionfo fu più effimero. Pochi mesi dopo, Hitler cancellò dalla carta geografica la Cecoslovacchia e annullò gli accordi di Monaco. Mussolini dovette trangugiare il boccone amaro. Quando era in crisi come uomo politico, riprendeva quota facendo il giornalista. Scrisse un articolo lapidario nel quale rigettava le responsabilità dell'accaduto sul governo di Praga. Era un modo per convincere se stesso, ancor prima degli altri, di cose che sapeva non essere vere. Naturalmente anonimo, ma molti ne riconobbero l'autore. □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

"Chi si aspettava una stagione estiva caratterizzata da una situazione di difficoltà e magari di caos nel sistema dei trasporti, in un momento così delicato per la vita del Paese, è stato profondamente deluso", ha scritto l'**Unità**, ricordando che il normale funzionamento dei trasporti in luglio e agosto non è stato turbato, se non in casi sporadici e marginali da azioni di sciopero selvaggio o in violazione del codice di autoregolamentazione che le organizzazioni unitarie si sono date. Oltre il ruolo responsabile e determinante dei sindacati, emerge da questa prova la maturità dei lavoratori e la loro sempre più profonda consapevolezza del valore politico che assumono le forme di lotta nel settore, in rapporto alla società civile.
"Treno-vacanze: flessione al Sud e incrementi notevoli al Nord" ha intitolato M. Righetti il suo articolo sul **Corriere della Sera**, nel quale fa un primo consuntivo sul movimento dei passeggeri che hanno utilizzato la ferrovia per recarsi in vacanza durante i mesi di luglio e agosto, precisando che, fra ordinari e straordinari, nei due mesi considerati hanno circolato in tutta Italia circa 50 mila treni, che hanno trasportato in media poco più di un milione di viaggiatori al giorno, vale a dire 60 milioni di persone.
Per quanto riguarda in particolare Milano, **Il Giornale** ha osservato che alla Stazione Centrale si è registrato un aumento del traffico, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ma l'incremento degli incassi per la vendita dei biglietti ferroviari è stato inferiore.
Grande successo ha riscosso a Bari il "Treno novità", presentato dalle FS in occasione della Fiera del Levante. "Arrivano i nuovi treni: più veloci e vivaci", ha scritto **La Gazzetta del Mezzogiorno.** Le Ferrovie dello Stato si rifanno l'abito. In cerca di un rilancio quanto mai necessario, il trasporto su rotaia punta al comfort e alla velocità. La prima cosa che colpisce dei nuovi mezzi è il colore. Ormai bandito il tetro grigio-ferro, campeggiano bande laterali che vanno dal viola all'arancione. Ma più dell'aspetto esteriore, importanti sono le novità tecniche... Per i vagoni un occhio particolare ai pendolari: quindi maggiore capienza e caratteristiche tali che consentano di diminuire i tempi di sosta nelle stazioni.
L'Avvenire, riportando i passi più importanti delle dichiarazioni fatte dal Direttore del Servizio Materiale e Trazione, nel presentare il nuovo materiale alla stampa, ha posto in rilievo il fatto che gli investimenti che le FS realizzeranno al Sud saranno attuati con appalti e commesse affidati esclusivamente all'industria locale.
"Metti un tigre nel locomotore" è lo slogan che **Il Mattino** ha coniato per commentare le novità presentate a Bari nel settore del materiale rotabile. "Il Tigre", il nuovo locomotore elettronico che costituisce il vanto delle FS, è il primo anello di una lunga catena di innovazioni, dalle quali trarranno beneficio i collegamenti ferroviari, che risulteranno più numerosi in relazione alla possibilità di aumento della composizione dei treni per l'entrata in servizio di mezzi di trazione di elevata potenza.
"Il Tigre" — ha precisato **Il Resto del Carlino** — può trainare su linee pianeggianti mille tonnellate a 160 chilometri all'ora. Ne esistono già cinque esemplari — ha aggiunto **Il Piccolo** — ma presto ne entreranno in servizio 310. Inoltre sarà costruito anche in una versione ancor più sofisticata".
Tutto ciò sarà reso possibile dall'attuazione del Piano di applicazione del Programma Integrativo di 12.450 miliardi, che ha preso il via in questi giorni. Come hanno informato l'**Avanti!**, l'**Avvenire**, **La Nazione**, il Ministro dei Trasporti, on. Balzamo, ha firmato il relativo decreto di approvazione, accompagnato da due lunghi elenchi di opere da realizzare, uno relativo agli impianti fissi e l'altro al parco del materiale rotabile. L'insieme rappresenta il più elevato stanziamento sinora disposto per l'Azienda ferroviaria di Stato ed uno dei più consistenti concessi per una rete europea.
"Parte la grande modernizzazione: una nuova giovinezza per i treni" ha commentato **Il Giorno**, ricordando che, secondo l'UIC, in tutto il mondo la crisi energetica sta favorendo la rinascita del treno.

A cura di Maria Guida

LETTERE A VOCI

Telegrafo vecchio amore

Cara "Voci della Rotaia",
ho letto con piacere sul fascicolo giugno/luglio u.s. l'articolo sul telegrafo del Sig. Valentino, perché anch'io sono un patito del telegrafo, ex movimentista che sapeva ricevere ad udito (venivo dalla Marina come r.t.) e che ora ha i capelli bianchi e vive di ricordi.
Tanti, ché nei miei sonni un po' difficili e agitati, sogno sovente treni e stazioni e specialmente il telegrafo, sì, quello che si picchiettava in continuazione, perché non avevamo un telefono neanche a morire.
E proprio l'altra notte sognavo una mia stazioncina del tempo che fu, e, di servizio, stavo fronteggiando una situazione particolarmente difficile, perché avevo in stazione un treno "locale" come si diceva, che si prolungava in un colpo di manovra più lungo del previsto, mentre alla stazione limitrofa si avvicinava il rapido che lo seguiva.
Quel collega mi sollecitava il "giunto" e alla fine decidevo un po' stizzito per la precedenza, ma nella fretta dimenticavo, o stavo dimenticando di fare prescrivere l'avvisato, come era d'obbligo allora e in quel mentre mi svegliavo con grande affanno e... sollievo.
Sono o erano circostanze che allora si avveravano e fra noi berretti rossi c'era molta solidarietà. Tanto che quando c'era in giro il temuto e burbero Capo Reparto Movimento, ci avvisavamo col telegrafo col segnale: . — ... (as).
E quanti spostamenti d'incrocio, "...accetto, non accetto, ma sì, va, lo tengo io..." e giù sul tasto... Al n.... tratterrò ecc.
Una volta scrissi una poesia che finiva:
"...Il treno ripartiva piano
[piano
sbuffando per la subita salita
e nelle sere cupe, da lontano,
sembrava una lucciola smarrita.
Io ritornavo nell'Ufficio
[silenzioso
a picchiettar sul tasto la
[partenza,
a Chatillon lontana..."
Vorrei, con queste mie parole, poter incoraggiare ed esortare i giovani C.S. di oggi ad amare, ad appassionarsi al "movimento", anche se lo Stato padrone non li ricompensa come meritano, cosa che d'altra parte faceva anche con noi, allora, se non peggio!
Grazie dell'ospitalità

Vincenzo Trisolini

Pubblichiamo volentieri questa bella lettera piena di nostalgia e di ricordi. La carriera del movimentista non è facile oggi, figuriamoci tanti anni fa. Ma comunque rimane una delle carriere di maggior interesse e responsabilità nell'ambito ferroviario. Chi è stato movimentista lo sarà per sempre, come dimostra la lettera del signor Trisolini, e se il vecchio telegrafo non esiste più che importa? Anche i più moderni congegni elettronici non possono togliere nulla al fascino e alla dignità di una professione indispensabile per il buon andamento del servizio ferroviario.

Un esempio di civismo

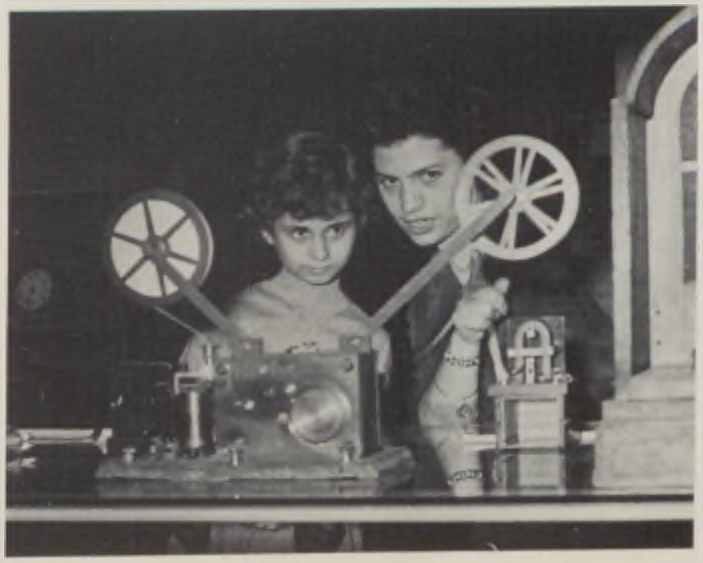
Egregio Direttore
Sono il portalettere di via Bossoli di Sesto Fiorentino in servizio da pochi mesi e come vede Le invio questa targhetta relativa al mensile "Voci della Rotaia", praticamente sino ad ora mancava il numero civico, ma come noterà ho scritto quello esatto.
Il giornale l'ho recapitato al destinatario.
Molto probabilmente Lei si chiederà: perché non ci pensa il destinatario nel comunicare l'indirizzo esatto? Ora Le spiego: fino a che il portalettere titolare, recapita la corrispondenza con l'indirizzo errato o insufficiente, il destinatario non penserà mai di comunicare il suo indirizzo esatto ai vari mittenti e non pensa neanche che quando il portalettere titolare se ne va in ferie od in malattia (si spera sempre di no), il sostituto, non essendo pratico, non riesce a consegnare tutta la corrispondenza con l'indirizzo errato o insufficiente, tra l'altro noi portalettere non abbiamo un sostituto fisso, quindi anche questi due motivi collaborano a disagiare il servizio postale.
Con l'occasione voglia gradire i miei più cordiali saluti.

Gerardo Tini- Sesto Fiorentino

Le siamo molto grati per averci inviato la targhetta del nostro abbonato, le siamo grati come redattori del giornale ma soprattutto come cittadini. Se i servizi pubblici fossero gestiti unicamente da persone serie e coscienziose come lei, buona parte dei problemi del nostro paese sarebbero risolti e la vita diventerebbe un po' più facile per tutti. Lo diciamo in base alla nostra esperienza di ferrovieri, noi viviamo infatti la realtà di un'Azienda che offre un servizio non meno essenziale di quello delle Poste.
Pubblicando la sua lettera vogliamo anche ricordare a tutti i nostri abbonati di comunicarci tempestivamente e in modo completo ogni cambio di indirizzo. Il civismo in fondo non bisogna sempre pretenderlo solo dagli altri, pretendiamolo, prima di tutto, da noi stessi.

Quell'offensiva discriminazione

Egregio sig. Direttore,
prendendo spunto dalla lettera del collega pensionato Livio Vannoni, pubblicata sul suo periodico "Voci della Rotaia" del mese di maggio c.a., desidero portare a conoscenza un'altra discriminazione.
Chi non ha notato, entrando nel bar della stazione di Venezia S.L. la seguente nota sul ricevitore di cassa: "*Ferrovieri in servizio caffè L. 250*" ed alla mensa del D.L.F. della stessa Venezia: "*Pranzo - Ferrovieri L. 2.500 - famigliari L. 3.500*"?.
Non è forse umiliante nel caso che, malauguratamente, qualche pensionato, non accorgendosi delle avvertenze, presentasse la tessera, essere apostrofato" sei pensionato non hai diritto a riduzione"!?
L'Azienda F.S., *autorizzando* tale dicitura, non si è accorta



LETTERE A VOCI

della offensiva discriminazione? Si ha forse paura che tutti i pensionati d'Italia possano marciare su Venezia (e speriamo che sia la sola) per pranzare alla mensa del D.L.F. e prendere il caffè al bar di stazione?
Cerchiamo di essere più obbiettivi e realisti e, pensare, che, anche il pensionato si sente ferroviere e ne gode intima soddisfazione quando, per un motivo qualsiasi, può esibire orgogliosamente la sua brava tessera.
A mio modesto parere dovrebbero essere eliminate molte discriminazioni; non basta lo Stato con le pensioni, ora ci si mette di mezzo anche la Ferrovia per avvilire ancor più il povero pensionato, anzi il pensionato povero. Non certo, il sig. Direttore Generale, quando andrà in pensione, presenterà la tessera ferroviaria per avere riduzioni!!
Mi auguro che la presente venga pubblicata per far conoscere a tutti quanta considerazione l'Azienda ha dei suoi pensionati.
Grazie dell'ospitalità.

Raffaele Daini - Lecce

Noi non crediamo si tratti, sig. Daini, di un'offensiva discriminazione. Anzi non useremmo nemmeno la parola discriminazione già di per sè settaria e offensiva. Diciamo piuttosto che esistono determinate differenze tra personale in servizio e personale che in servizio non è più. Perché in fondo sono nate le riduzioni nei bar e nei ristoranti di stazione? Perché al ferroviere, costretto a muoversi da un luogo all'altro, da una città all'altra, per motivi di lavoro, capita con frequenza di doversi fermare a pranzo o a prendere un caffè in stazione. Ripetiamo, al ferroviere che viaggia per motivi di lavoro.
Ora, il pensionato questi motivi non li ha più, nessuno pensa di discriminarlo o di avvilirlo, semplicemente non esistendo più la causa non esiste più neppure l'effetto.
Comunque, abbiamo voluto pubblicare la sua lettera per interessare gli organi competenti in materia. Se qualcosa si potrà fare, stia tranquillo che verrà fatta. Perché il pensionato è, sempre e comunque, uno dei nostri, un ferroviere.

«Biglietti-ricordo» del 75° anniversario del Sempione

Sono giunte in Redazione numerose richieste di lettori interessati all'acquisto dei biglietti di metallo argentato distribuiti, in numero limitato, in occasione delle celebrazioni del 75° anniversario dell'apertura del Sempione.
La ditta «Arte della medaglia» ha realizzato e messo in vendita 1000 esemplari di tale biglietto, che potrà essere acquistato inviando un vaglia postale di L. 1700 (millesettecento) a: Ditta «Arte della medaglia» s.n.c. di F. Sudano, via Pigafetta, 2B - 00154 Roma.
Gli acquirenti dovranno indicare nella causale del versamento la Redazione Compartimentale di «Voci» presso cui dovrà essere inviato il biglietto.

Quelle ferroviarie labbra

Cara "Voci",
sono una ferroviera e lavoro nell'Azienda ormai da diversi anni. Insomma, da quel tanto che mi consente di conoscere i problemi quotidiani della gestione del servizio e, più in generale, le difficoltà che si incontrano sul piano politico e amministrativo nell'opera di ammodernamento delle FS. E, quindi, diciamo pure che ho gli "strumenti" per capire le ragioni, tecniche e umane, di ogni eventuale disservizio del settore ferroviario. Ciò non toglie, però, che certe volte, quando mi trovo nella condizione di viaggiatore, tutto quello che so, la mia "competenza ferroviaria", non serve a niente. Anzi.
Un esempio. Alla fine dello scorso agosto, mi è capitato di prendere a Venezia la "Freccia della laguna". Destinazione Roma. Da ferroviera previdente avevo prenotato per tempo il mio posto, prevedendo particolare affollamento per il rientro dalle ferie, ma molti altri viaggiatori — evidentemente non ferrovieri, e certamente non previdenti — seppure senza prenotazione, hanno tentato la fortuna. Quindi il treno è partito da Venezia già sovraffollato, con gente in piedi nei corridoi. Naturalmente la situazione è diventata ancor più critica con il succedersi delle fermate: drammatica a Bologna, tragica a Firenze. Turisti americani saliti a Venezia senza prenotazione che parlavano solo inglese e che non capivano di dover lasciare il posto ai legittimi prenotatori saliti nelle stazioni successive, turni a rotazione di gruppi familiari per stare seduti almeno un paio d'ore a testa, ecc.
Ma questo, si dirà, cosa c'entra con le responsabilità della Azienda?
Forse — direttamente — poco. Di sicuro, però, c'entra con la qualità del servizio che l'Azienda offre.
La qualità del servizio, nel viaggio-bagarre che sto descrivendo, ha infatti successivamente subito un altro duro colpo: un guasto al sistema di aria condizionata. Ogni tanto i colleghi Conduttori passavano comunicando che si sarebbe cercato di provvedere. Ma l'unico rimedio utile al semisoffocamento, i cui sintomi si leggevano sui volti di tutti, è stato l'apertura dei finestrini, molti dei quali erano però irrimediabilmente bloccati.
Tra Firenze e Roma il clima del convoglio era evidentemente assai surriscaldato. In tutti i sensi. C'era chi dava in escandescenze insultando l'Azienda e trovando un nutrito seguito. Chi con più calma esponeva a platee improvvisate le sue elementari teorie su come eliminare i disservizi nelle ferrovie (a sentire questi signori sembrerebbe davvero tutto così semplice). Chi, sempre nervoso, sfogava, invece la sua tensione ridendo e scherzando vivacemente. E così via per tutti i gusti. Per fortuna, il ritardo con cui siamo arrivati a Roma Termini è stato solo di un quarto d'ora. Altrimenti....
Costo di questo "gradevole" viaggio per un utente senza agevolazioni tariffarie, L. 36.400.
Inutile dire che nel corso del viaggio, dal mio posto sicuro (che non ho lasciato neanche un momento per tema di qualche abusiva "occupazione") ho assistito a tutto ciò nel più stoico silenzio. Nemmeno un — Si soffoca! — è uscito dalle mie ferroviarie labbra. Però, devo dire — e qui concludo — che se ho avuto il coraggio del silenzio per sei interminabili ore, non avrei mai avuto il coraggio della parola.
Se qualcuno mi avesse imprudentemente chiesto : — Che lavoro fa? — nessuno, dico nessuno, mi avrebbe mai cavato dalla bocca la verità, che sono una ferroviera.
Ti chiedo, cara "Voci", sono da biasimare per questo?

Graziella Fini-Roma

E chi oserebbe biasimarla, cara signorina o signora? Quello che lei ci descrive non è un viaggio, è un'epopea. Sovraffollamento, caldo, chiunque, ferroviere o meno, si sarebbe innervosito e diciamo innervosito per usare un gentile eufemismo.
Per quanto riguarda l'aria condizionata che dirle? Si è trattato di un guasto e un guasto può sempre verificarsi, non dipende dalla cattiva volontà di qualcuno o, più genericamente, da un "disservizio". Viceversa, ci lascia molto più perplessi il sovraffollamento da lei denunciato. Chi paga un biglietto di 36.000 lire ha certamente diritto non solo al suo posto ma anche a non viaggiare con grappoli di persone appese ai braccioli. Ma qui la responsabilità non è solo dell'Azienda ferroviaria — è certo però che sarebbe auspicabile una regolamentazione più severa — ma anche del viaggiatore che, come dice lei, "tenta la fortuna" recando disagio a se stesso e agli altri. C'è poco da essere nervosi poi, e da dare in escandescenze. Molto meglio sarebbe stato prenotare il posto con qualche giorno di anticipo e assicurarsi così un viaggio meno disagiato.
Ma torniamo ai suoi problemi e soprattutto veniamo alla sua precisa domanda: "Sono da biasimare per non aver detto di essere una ferroviera?". Ebbene, noi pensiamo di sì. Almeno un pochino, via. Ci rendiamo conto della sua situazione davvero non felice però se lei avesse dischiuso le sue "ferroviarie labbra", magari per dire le poche, banalissime cose che abbiamo evidenziato adesso, non crediamo che sarebbe stata linciata.
Il fatto di scrivere a noi, comunque, dimostra che in fondo lei si sente in colpa verso se stessa per quel silenzio, per quelle parole non dette e che lei sa che avrebbe dovuto dire. Dimostra quindi che in fondo, taciturna o meno, lei è una ferroviera davvero.

UNA FOTO, UN TRENO

André Kertesz:
"Meudon"

Il titolo di questa fotografia, "Meudon", è anche il nome di una cittadina francese, dove, nel 1928, André Kertesz fotografa il passaggio di un treno. Contrariamente ad una diffusa consuetudine, il treno non è visto come elemento di "primo piano" ma come presenza discreta e quasi sottintesa ai margini di un quadro urbano, del quale il fotografo rappresenta un momento di piccola vita quotidiana.

André Kertesz è ungherese, nato a Budapest il 2 luglio 1894. Combatte fra gli austro-ungarici la prima guerra mondiale e si trasferisce, quindi, a Parigi nel 1925. Qui dimentica studi commerciali e attività di borsa per dedicarsi interamente alla fotografia. Vive il movimento moderno e le avanguardie culturali di quegli anni (Man Ray è americano ma abita a Parigi, e anche Mohology-Nagy è ungherese come lui) passando dal realismo delle prime foto ad esperimenti diretti sull'immagine e sul linguaggio. Nel 1937 si trasferisce negli Stati Uniti, prima come indipendente, poi sotto contratto dell'editore Condé-Nast (Vogue).

Kertesz, che non è molto conosciuto, è invece una figura di primo piano nella storia della fotografia. Ironia parigina e cultura mitteleuropea lasciano, nelle sue foto, segni inconfondibili. Si racconta che abbia fornito a Brassai, transilvano, pseudonimo di Gyla Halasz, la prima macchina fotografica per scoprire Parigi di notte. Di Kertesz è molto nota una bella fotografia di un angolo dello studio di Mondrian.

A cura di
Piero Berengo Gardin

un'assicurazione sul binario giusto

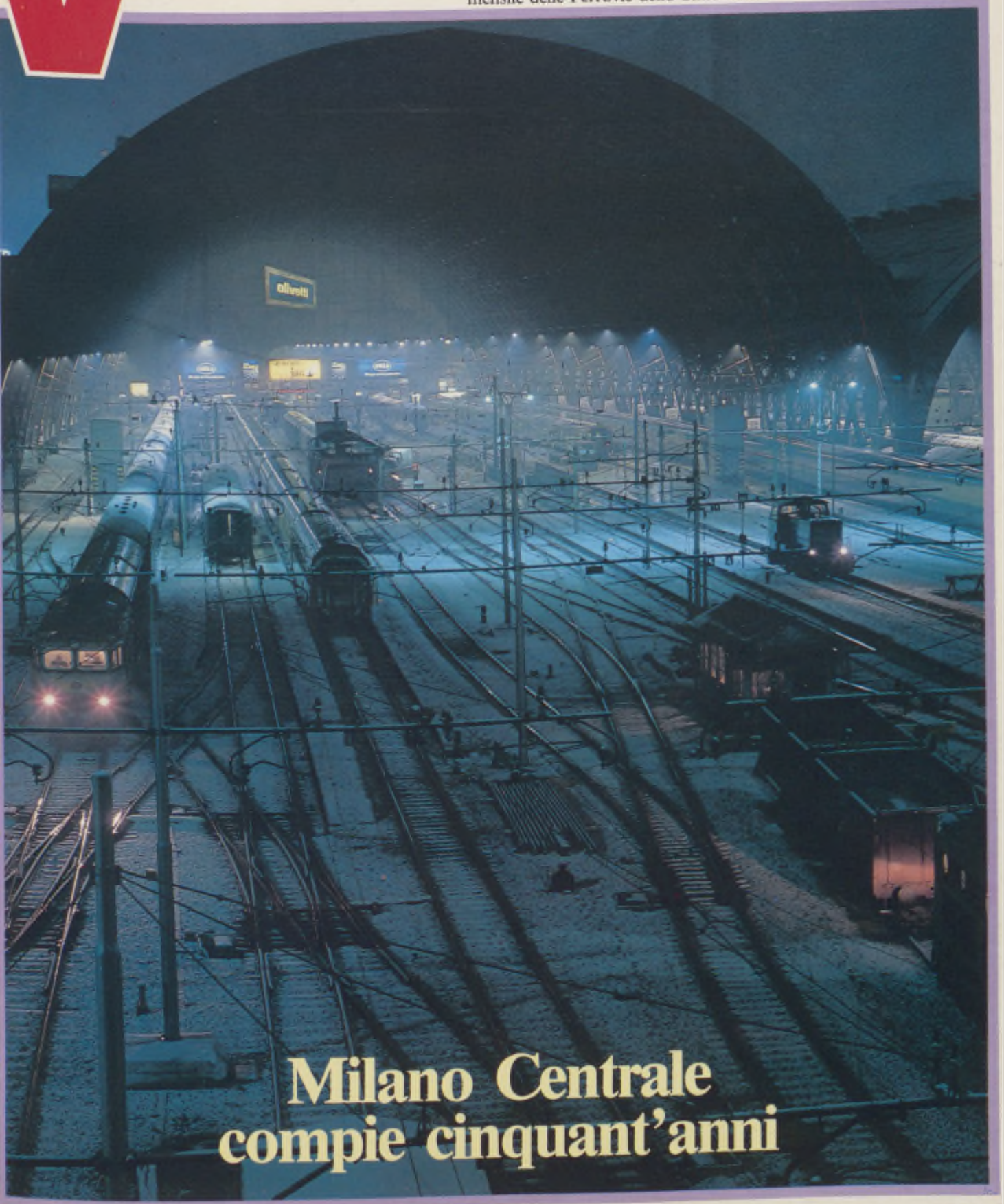
COSTO COMPLESSIVO DECISAMENTE INFERIORE A QUELLO PRATICATO DA ALTRE COMPAGNIE

POSSIBILITÀ DI PAGARE IL PREMIO CON RITENUTE MENSILI SULLO STIPENDIO

studio savina

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXIV n. 11 novembre 1981



Milano Centrale compie cinquant'anni

A pagina 6

- Interessi a tasso agevolato
- Nessuna spesa per tenuta di conto
- Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze
- Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXIV n. 11/novembre 1981

Un'immagine notturna del fascio binari della stazione di Milano Centrale. I servizi da pag. 6 a pag. 13.

Per Gianni Brera, giornalista, la Stazione di Milano Centrale è un incredibile monumento "assirobabilonese". Per Alberto Arbasino, scrittore, la Centrale è "una riedizione basilicale e industriale delle terme romane". Della Stazione, Carlo Tognoli, Sindaco di Milano, dice: "Insomma, brutto, kitsch, tutto quel che volete, per me è un oggetto d'amore". Per Franco Maria Ricci, raffinato editore, "È una delle cose più belle di Milano, ma — aggiunge — peccato che dentro ci siano i treni". Come si vede, a cinquant'anni dalla nascita, Milano Centrale è tuttora una vera e propria "opera aperta", in cui ognuno proietta quello che vuole. Al suo cuore, a quello che in realtà è e rappresenta ci si può avvicinare per molte vie, tante forse quanti sono i suoi varchi d'accesso.
In occasione delle celebrazioni del cinquantenario di Milano Centrale, proponiamo una serie di articoli dedicati proprio ai molteplici aspetti della Stazione: il suo significato architettonico, con tutte le vicende che hanno portato la Centrale a diventare uno dei più celebrati "colossi" urbani del nostro tempo; il suo imprevedibile potenziale umano nei ricordi di trent'anni di attività di un noto giornalista; infine, il suo futuro, con le innovazioni tecnologiche che presto faranno della Centrale uno dei nodi ferroviari più avanzati d'Europa.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	MILANO CENTRALE COMPIE CINQUANT'ANNI	*Luigi Botta, Cesare Columba, Anna D'Angelo, Mario Righetti*
14	LUCI ED OMBRE DEL TRAFFICO MERCI	*Marcello Buzzoli*
16	IL RADDOPPIO DELLA BUSSOLENO-MEANA	*Renzo Marello*
19	IL MUSEO DEI TRASPORTI DI LONDRA	*Cinzia Pafi*
21	CASA NOSTRA Ricordi / Amici in Pensione / Notizie per il personale DLF / Modi di dire / Tuttarete	
32	MINIALMANACCO	*Roberto Fusco*
33	MESTRE: INDUSTRIE E PENDOLARISMO	*Laura Facchinelli*
36	PANORAMARETE	
40	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi Per voi ragazzi / In famiglia / Filatelia	
49	LETTERE A VOCI	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Capo: Francesco Causarano; Balilla Beltrame

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Luigi De Luca, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9120613/9120763
Registrato al Tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Viaggiare in treno costa di più

Dal primo dicembre entrano in vigore le nuove tariffe ferroviarie. Gli aumenti sono del 10% per le tariffe viaggiatori e per le tariffe merci. Per i supplementi cuccette e vagoni letto il rincaro è del 16 e del 24%. L'aumento consentirà maggiori introiti, valutati, a parità di traffico rispetto a quello svolto nel 1980, in 145 miliardi circa di lire,di cui 90 nel settore viaggiatori e 55 nel settore merci.

Ma vediamo i nuovi aumenti in dettaglio.

Per il settore viaggiatori, l'aumento del 10% riguarda tutti i biglietti: di corsa semplice, di supplemento rapido, turistici, di abbonamento ordinario, di abbonamento ai supplementi per treni rapidi, di abbonamento ridotto, di abbonamento settimanale, festivo e i biglietti chilometrici.

Nel settore merci, la quota del 10% sarà lievemente più bassa per alcune voci. La tassa minima per le spedizioni a carro passa da 79.000 lire a 86.900 per il servizio interno e da 63.200 a 69.500 per il servizio internazionale. Per i trasporti in piccole partite e a bagaglio, il ritocco sarà in media del 22%.

Le maggiorazioni, come abbiamo detto, interessano anche i viaggi notturni. Per le cuccette l'aumento è del 16% (da 5.600 lire a 6.500); l'aumento per il vagone letto oscilla invece tra il 19 e il 24%, a seconda del chilometraggio da coprire e del tipo di servizio scelto.

Nonostante gli ultimi aumenti, le nostre tariffe ferroviarie restano tra le più basse d'Europa.

A Padova il 17° TRAMAG

Il quartiere fieristico padovano ha ospitato, dal 24 al 28 settembre, il 17° TRAMAG, Salone internazionale della "Logistica industriale". L'appuntamento, molto atteso da tutti gli operatori del settore industriale e di quello commerciale, ha costituito un utile punto di riferimento per la conoscenza delle soluzioni tecnologiche più funzionali in tema di trasporti interni, sollevamento, movimentazione, magazzinaggio, manutenzione impianti, containerizzazione.

La nostra Azienda è stata presente con una agenzia d'informazioni e inoltre ha partecipato all'attività espositiva con due carri merci: l'ormai noto "Habis" a pareti metalliche scorrevoli e il più recente "Pochefixe", realizzato per il trasporto combinato gomma-su-rotaia.

Uno dei carri esposti al TRAMAG di Padova

Il punto sulla "Direttissima"

L'avanzamento dei lavori sui tratti in costruzione della Direttissima Roma-Firenze, è ormai all'80% dei progetti esecutivi. La percentuale va riferita ai percorsi Montallese-Arezzo (40,5 km) e Figline-Rovezzano comprensivo della galleria di S. Donato di 11 km. Lo scavo di questa galleria è entrato nella fase finale. Conclusa invece la costruzione della sede e degli impianti di armamento lungo gli 11,4 km del tratto Città della Pieve-Montallese. Resta da eseguire l'elettrificazione, con riferimento anche agli impianti di segnalamento e sicurezza. Quest'ultimo tratto, una volta completato, potrà peraltro entrare in esercizio solo simultaneamente a quello tra Montallese ed Arezzo, in relazione con i punti di raccordo tra nuova e vecchia linea. Tutta la parte attualmente in costruzione entrerà comunque in servizio entro il 1985. Per quanto concerne il tratto di saldatura di 43 km tra Arezzo e Figline, il quadruplicamento del binario è stato finanziato con i 315 miliardi di lire previsti per la Direttissima dal Programma Integrativo.

Una fase dei lavori in corso sulla Direttissima Roma-Firenze

Chiuso il tratto Ponte nelle Alpi-Calalzo

Il tratto di linea ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo, sul quale in località Gardone di Castellavazzo si è abbattuta, a causa del maltempo, una frana, è stato chiuso a tempo indeterminato. Da un sopralluogo è emersa la necessità di procedere all'abbattimento del muro di sostegno che ha contenuto una parte del movimento franoso, per permettere lo smassamento del materiale accumulatosi e quindi scongiurare il pericolo (con la costruzione di una nuova opera) che ulteriori smottamenti possano minacciare la linea.

È stato intanto assicurato il servizio sostitutivo con autocorriere limitatamente al tratto Ponte nelle Alpi-Calalzo.

Il ritorno dell'Orient Express

Sabato 19 settembre 1981: l'Orient Express sosta nella stazione di Venezia. No, non è una proiezione della fantasia, è proprio il mitico treno che torna a vivere. Partito da Parigi, attraversata la Francia, la Svizzera e l'Italia via Milano-Venezia, il convoglio si è inoltrato verso l'Europa orientale toccando Belgrado e Sofia, per giungere infine a Istanbul.

Questa la "Croisière excitante" organizzata da un noto operatore francese nel campo dell'industria il cui itinerario verrà ripercorso in un prossimo futuro: la Società che si è interessata al paziente restauro di queste bellissime vetture d'epoca, curerà una serie di viaggi organizzati, sulla rotta dell'Oriente.

Portogallo

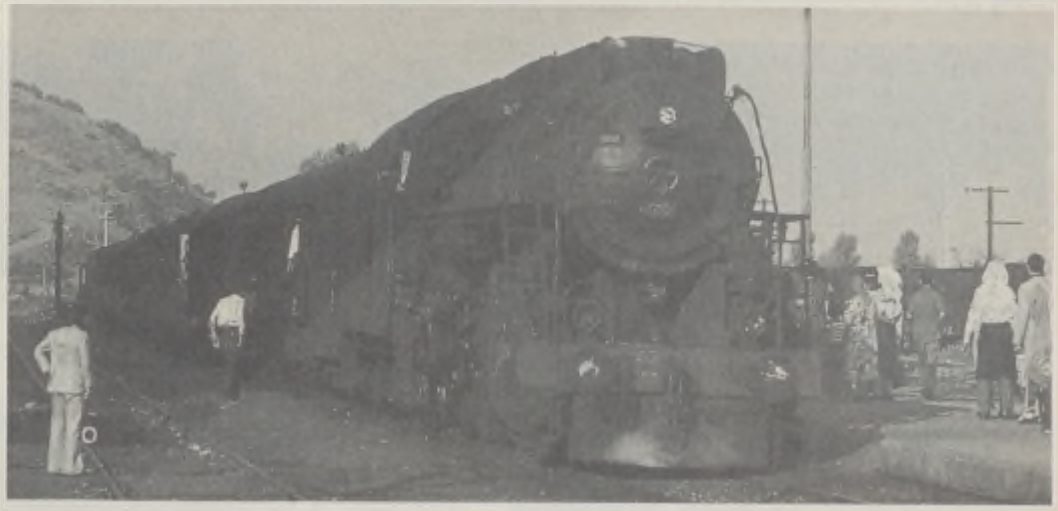
Le Ferrovie portoghesi hanno di recente commissionato cinquantotto vetture Corail alla Sorefame (Francia).
Queste vetture andranno a rafforzare il parco rotabile delle grandi linee portoghesi sulle quali il ristretto numero attualmente in esercizio cominciava a porre problemi di logoramento in ragione dell'utilizzazione intensiva del materiale.
In ragione della necessità di proteggere l'industria nazionale le vetture saranno costruite in Portogallo e in merito sono stati presi accordi con l'industria francese.
Le vetture "autarchiche" avranno una ossatura di acciaio inossidabile e quanto all'allestimento interno saranno in tutto e per tutto eguali alle vetture Corail originali.

Turchia

La stazione di Haydargasa è il capolinea del principale sistema ferroviario turco (TCDD) che collega Istanbul ad Ankara. Attrezzato con doppio binario fino ad Arifye (Km 131) ed elettrificato sino ad Adapazari (Km 140) questo tratto di ferrovia assorbe anche un importante traffico di "pendolari" sino a Gebze (41 Km). Numerosi viaggiatori provenienti dai sobborghi e dalla grande periferia cittadina continuano poi il loro tragitto sino alla parte europea di Istanbul (Haydargasa è infatti situata sulla sponda asiatica della città, sul lato orientale del Bosforo). Per il trasbordo questi... pendolari intercontinentali hanno a loro disposizione due sole chiatte traghetto che impiegano mezzora a compiere la traversata dello stretto braccio di mare (poco più di 4 chilometri).
Le Ferrovie turche hanno quindi pensato di sfruttare ai fini dell'abbreviazione dei tempi di percorrenza, il ponte autostradale intercontinentale costruito otto anni or sono a nord del centro urbano di Istanbul per la messa in opera di un complesso stradale ferroviario a Sogutlucesme, a poco più di un chilometro da Haydargasa. Sogutlucesme è appunto la prima stazione della "banlieu" della linea che si diparte da Haydargasa, ed è situata in prossimità di un asse stradale che raggiunge il ponte sul Bosforo. Così, è già in avanzato stato di costruzione la nuova stazione di Sogutlucesme che farà da capolinea e da terminale per lo smistamento del traffico proveniente dalla riva europea o viceversa.
Ma tutto questo fervore di iniziative per rendere più stretto... lo Stretto, è soltanto il preludio alla più spettacolare e "mondiale" di tutte le imprese in questo angolo-crocevia dei due continenti. La messa in cantiere del progetto più volte "aggiornato" (come del resto è accaduto ad altre opere del genere) del tunnel ferroviario sotto il Bosforo. Questo progetto, approvato di recente dal Ministro dei trasporti turco, consiste in un'opera di circa tre chilometri di lunghezza posta in essere a Sud del cosiddetto "Corno d'Oro" e facente capo proprio alla stazione di Sogutlucesme. Un primo stanziamento è stato già predisposto per la preparazione dei lavori.
Quando dovessero essere realizzati entrambi, i tunnel sotto la Manica e sotto il Bosforo consentirebbero di raggiungere in treno, direttamente, Londra partendo da Ankara, e viceversa.

Norvegia

Il progetto di costruzione di una linea che colleghi Fauske a Tromso, via Narvik, alla estremità settentrionale dell'Europa, in Norvegia, sembra sia stato rispolverato.
Il relativo dossier non era mai stato, infatti, seppellito, ma soltanto messo a dormire. Adesso, concrete proposte elaborate da un comitato di studio appositamente istituito dal Ministero norvegese dei trasporti, hanno rilanciato l'iniziativa.
Da Fauske a Narvik la linea super-nordica si snoderà per 183 Km, gran parte in galleria, con uno sviluppo di tunnel pari al 70% circa della intera lunghezza della tratta. Quanto al progetto di diramazione per Harstad, via Evenes, resta allo studio. Il raccordo esigerebbe tra l'altro la costruzione di un'importante struttura di collegamento (ponte) tra il continente e l'isola di Hinnoya. A nord di Narvik, in direzione di Tromso la linea seguirà la direttrice stradale europea E 6. Stiamo parlando di ferrovie destinate a snodarsi al di là del 65° parallelo ed a superare al loro arrivo a Tromso, quasi il 70° parallelo, insomma, in vista del Circolo Polare Artico.
È stato frattanto calcolato il prezzo. L'intera linea, 241 Km di binario unico, costerà 4,4 miliardi di corone.



Un treno delle Ferrovie turche presso la stazione di Hisarönü. In alto, il "Bergen Express" delle Ferrovie norvegesi

Francia-Inghilterra

Di nuovo alla ribalta il tunnel della Manica. In un comunicato congiunto diramato a Londra dai Ministri dei Trasporti di Gran Bretagna e di Francia, al termine di un colloquio nel corso del quale erano stati passati in rassegna i problemi di comune interesse per i due Paesi, si precisava che in tema di comunicazioni stabili tra le due nazioni, i ministri hanno convenuto di affidare ad esperti di loro fiducia l'esame comune dei tipi di comunicazione tra Gran Bretagna e Francia e le loro interdipendenze, in previsione della possibile realizzazione di collegamenti fissi.

A cura di
Camillo Benevento

Milano Centrale compie 50 anni

Cinquant'anni fa, il 1° luglio 1931, veniva ufficialmente inaugurato il monumentale Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Milano Centrale. Opera colossale e "rappresentativa", destinata a conquistarsi d'autorità un posto di rilievo nell'atlante delle "meraviglie" dell'architettura ferroviaria, la nuova stazione si pose immediatamente al centro di un acceso dibattito, alimentato e reso attuale ancora oggi da addetti ai lavori e non. In occasione delle celebrazioni del suo cinquantenario, "Voci" dedica una serie di articoli a Milano Centrale, che in ogni caso rappresenta uno dei più significativi scali ferroviari europei e un nodo di vitale importanza per le comunicazioni del nostro Paese e del Nord Europa.

La facciata principale di Milano Centrale. L'imponente complesso, dove lavorano circa duemila addetti, copre un'area di 420.000 metri quadrati

Una suggestiva immagine notturna di Milano Centrale. Sono visibili tre delle sue cinque tettoie in ferro

Il «colosso» della discordia

di Cesare Columba e Anna D'Angelo

Le vicende dell'architettura italiana negli anni tra le due guerre si presentano contraddittorie e dense di compromessi culturali.
Al termine del primo conflitto mondiale, liquidato il Futurismo, ritenuto da un lato erede del crepuscolarismo romantico e dall'altro appoggiato a idee "positivistico-sovversive", la polemica si pone nel segno di un ritorno all'ordine, a un linguaggio architettonico legato alla tradizione nazionale, di forme chiuse ed eloquenti.
Spentasi quasi completamente l'eco del floreale e dell'eclettismo, il regime sceglie assai presto la moderata avanguardia, deviata rapidamente verso forme di esaltazione del nazionalismo di Stato: gli architetti si trovano "necessariamente" coinvolti in una politica che, basandosi sull'evidenza e sull'apparenza dell'intervento, investe direttamente il settore edilizio e delle attrezzature urbane. I razionalisti intanto cercano di proporre al fascismo le istanze internazionali e progressiste del movimento moderno, riuscendo talvolta a realizzare architetture culturalmente e ideologicamente esterne al sistema.
A Milano, più che altrove, questo clima culturale si manifestò vistosamente e maturarono le ricerche stilistiche più significative di quegli anni. Tra il 1922 e il 1937 furono demoliti 3 milioni di metri cubi, per un totale di circa 150 mila vani (un edificio demolito su tre) e nel 1931 una casa su cinque era nuova di zecca. Fu proprio nel 1931 che la città inaugurò il "colosso": la nuova Stazione Centrale, che qualcuno si affrettò a definire "un fondale di pietra per un'ideologia di cartapesta".

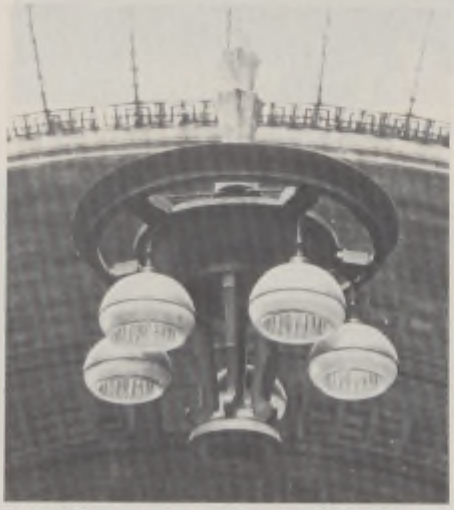
Una sobria originalità

Il concorso per il solo Fabbricato Viaggiatori era stato vinto nel 1912 dall'architetto Ulisse Stacchini e dall'ingegner Paolo Cattaneo con un progetto che a parere della Commissione Giudicatrice, presieduta dall'architetto Camillo Boito "risolse con il miglior partito architettonico e con notevoli qualità di distribuzione e di sobria originalità le non lievi difficoltà presentate dal programma".
Dopo il 1905, data dell'investitura nazionale dell'Azienda ferroviaria, per iniziativa dell'ingegner Riccardo Bianchi, suo primo e prestigioso Direttore Generale, furono messe in cantiere e portate a compimento numerose opere.
In quel difficile periodo di transizione, che ha marcato così profondamente la gestione del trasporto ferroviario, fu necessario varare un vasto programma di lavori inquadrandoli però in una visione fortemente unitaria.
Nell'intento di costituire un disegno generale, che portasse alla ricucitura ed alla riconversione delle varie reti regionali gestite fin'allora dalle società private, si puntò in quegli anni ad assicurare i trasporti di media e lunga distanza su alcune direttrici fondamentali d'esclusivo interesse nazionale.
Per raggiungere in tempi brevi gli obiettivi della unificazione e del riassetto generale delle varie reti, secondo la nuova filosofia, furono eseguiti interventi decisivi per ristrutturare ponti, per rafforzare binari, per ampliare scali, per rinnovare ed aumentare il materiale rotabile, per elettrificare le linee.
In questo quadro va visto l'impulso dato agli studi per la redazione di nuovi piani regolatori delle principali stazioni viaggiatori, merci e di smistamento.
È infatti sotto la guida personale dell'ing. Bianchi che viene completato il programma di riassetto dei servizi ferroviari del nodo di Milano, secondo le direttive di massima delineate dalla Commissione nominata nel 1908 dal Ministro dei LL.PP. dell'epoca.
Il programma prevedeva tra l'altro la sostituzione di vecchi impianti, ormai obsoleti, con altri di nuova progettazione e potenzialità, concepiti utilizzando i dati e le valutazioni sull'incremento del traffico allora disponibili.
Tra questi nuovi impianti, oltre ai due Scali merci di via Farini e di Porta Vitto-

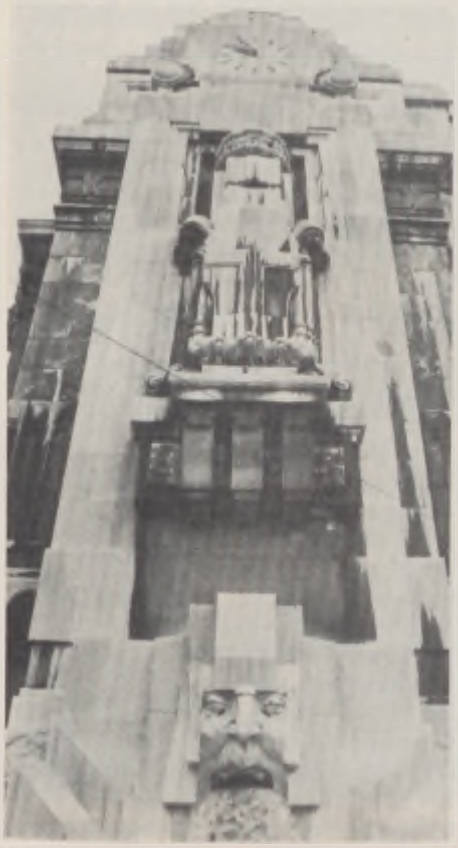
ria, al Deposito Locomotive di Greco Milanese ed alla grande Stazione di smistamento sulla linea per Venezia, era inserita la previsione dell'attestamento di una grandiosa stazione centrale per i viaggiatori della zona dell'ex Trotter.
La volontà di riscattare la condizione di arretratezza rispetto al generale livello europeo, così accentuata nell'edilizia ferroviaria italiana dall'Unità alla Grande Guerra, fu alla base dell'iniziativa di colmare quel divario con un'opera rappresentativa che si conquistasse d'autorità un posto di rilievo nell'atlante delle "meraviglie" dell'architettura ferroviaria.
Ai lavori di costruzione dell'edificio fu dato immediato corso; proseguirono spediti fino al 1914 per poi subire una prolungata sospensione, dapprima a causa degli eventi bellici, successivamente per la conseguente crisi economica.
Quando nel 1925 Stacchini presentò il progetto definitivo, il regime ne aveva già corretto le "intenzioni", in una prospettiva didattica e simbolica che tendeva a qualificarlo non solo per la sua natura di architettura di regime ma soprattutto, in quanto architettura pubblica, per la sua "moralità".
L'impianto funzionale e distributivo della nuova stazione nella versione originaria e nelle successive e numerose varianti, denuncia tuttavia palesemente il debito nei riguardi della cultura architettonica tedesca e mitteleuropea.

Una convivenza faticosa

Il modello tipologico e dimensionale è, ad esempio, facilmente riconducibile a quello della stazione di Lipsia.
Nel lunghissimo arco di tempo intercorso dalla data dell'invenzione architettonica a quella della sua inaugurazione, il tema del rapporto della Stazione Centrale con la città, nelle sue configurazioni di città storica e di città contemporanea, lo troviamo al centro di numerosi dibattiti locali e nazionali.
Non è questa la sede per fare un bilancio dei problemi posti dalle scelte o sul linguaggio architettonico o sul modello tipologico (stazione di testa o stazione di transito) sintetizzando gli aspetti di contraddittorietà, di astrattezza e, purtroppo come sovente succede nei dibattiti sull'architettura e sull'urbanistica italiana, di scarsissima incidenza sulla realtà.
Resta il fatto che in termini urbanistici il tema della rappresentatività dell'edificio pubblico — quando è lo Stato che riveste il ruolo di committente — come particolare e riconoscibile emergenza monumentale all'interno del tessuto minuto, uniforme e ripetitivo della residenza, è esaltato, senza inibizioni, in tutte le sue valenze.
La stazione diventa il grosso medium di comunicazione del regime: la fruizione, attraverso l'uso distratto ma abitudinario e la percezione spontanea dei simboli, determineranno "l'educazione" collettiva che il potere si proponeva. Tra statue, bassorilievi, mosaici, allegorie, centauri, prometei ed emblemi quasi sacrali — il Progresso, l'Intelligenza, la Volontà — si nascondeva la macchina, a cui si accedeva per scale "penitenziali": il Treno e la straordinaria volta metallica che lo conteneva, apparivano i soli oggetti industriali puri, in una convivenza quasi faticosa con l'edificio che, per l'autonomia dei suoi significati, stava ancora dentro "l'arte" (la quale, come



Nelle foto, alcuni particolari architettonici e arredi presenti nella stazione.
A sinistra, una panoramica dall'alto della grande galleria di testa



dice Cocteau'' non aveva ancora preso per soggetto le macchine ed i sogni'').
Non è questa l'occasione per emettere un'ennesima denuncia sulla schiacciante predominanza dell'aspetto espressivo su quello funzionale e sottolineare ancora una volta il trionfo delle soluzioni tecniche ed il fallimento delle proposte architettoniche.
Certo la qualità dell'architettura del ferro prevale, suo malgrado, su quella del mattone ed è giusto e storicamente corretto dare atto, ai costruttori ed agli ingegneri di quegli anni, dell'abilità e dell'intelligenza con la quale, stabilendo proficui rapporti con il mondo dell'industria, ottennero questo risultato.
L'eredità trasmessa dai loro predecessori, che, con coraggio e chiarezza d'intenti, avevano individuato negli archetipi della stazione ferroviaria il tema affascinante della grande copertura metallica, era ancora una volta salvaguardata.
Lo spazio industriale, destinato ai treni e alla strada ferrata, anche in questa occasione, diventa una sfida da non perdere per esaltare la pratica del ferro e del vetro, sovvertitrice dei valori accademici che identificavano la bellezza con la massa e la resistenza e la durata con il peso dei materiali.
A onor del vero bisogna riconoscere, però, che ben poche preoccupazioni artistiche influenzarono il disegno, da manualistica tecnica, della struttura reticolare delle cinque degradanti volte metalliche. Il risultato formale denota chiaramente la sua derivazione diretta da rigorosi presupposti statici e funzionali mentre l'impiego dei materiali rimanda ad una estrema correttezza costruttiva e ad una onesta intenzione di valorizzarne appieno le intrinseche potenzialità tecniche ed espressive.
In effetti la soluzione delle tettoie di tre diverse luci, rispettivamente di 21,44 e 72 metri, fu individuata tardivamente nel corso dell'esecuzione dei lavori allorché fu deciso di sostituire con un'unica copertura continua le pensiline previste nel progetto Stacchini-Cattaneo.
A ben vedere si trattò di una scelta quasi obbligata dovendosi rispettare, disponendo di esigui margini di libertà, i vincoli imposti dall'altezza limitata dei corpi di fabbrica laterali e dalla disposizione del doppio ordine di gallerie, sottostante

L'atrio delle biglietterie, con le scale mobili che portano alla galleria di testa

Una città nella città

di Luigi Botta

Milano Centrale: stazione o città nella città, come la definisce una certa iconografia di maniera. E c'è del vero. Col suo traffico intenso, con le migliaia di persone affaccendate in perpetuo movimento, coi suoi servizi essenziali a disposizione dell'utenza, la Centrale può ben essere paragonata ad una piccola città. Un piccolo centro di vita che avvicina ed allontana persone e cose, dove nascono e muoiono affetti, sogni e speranze.

Dopo il Duomo, la Centrale è il punto di maggior vanto per i milanesi e, forse, non solo per i meneghini.

Ora, questa enorme costruzione che all'attento osservatore può in un certo modo ricordare gli antichi templi di Assiria e Babilonia, festeggia i suoi cinquant'anni di vita. A volte li dimostra, ma pur sempre affronta e fa fronte, con le sue vecchie strutture tese allo spasimo, alle multiformi necessità di traffico che la metropoli impone.

Coi suoi 165 convogli giornalieri in arrivo ed altrettanti in partenza la stazione Centrale rappresenta uno dei punti nevralgici della rete ferroviaria italiana e, certamente, il fulcro dei collegamenti per l'area mitteleuropea.

Da qui partono treni per tutti i valichi di frontiera con collegamenti diretti per la Francia, la Germania, la Svizzera, l'Austria, e via elencando.

E tutto questo comporta una mole di lavoro non indifferente se si tiene conto che, nei momenti di punta, il movimento dei treni in un giorno raggiunge anche le 500 unità.

Le strutture tecniche sono però in sostanza quelle di cinquant'anni fa, mentre i treni nella loro variata composizione (vetture cuccette, letto, TEE, Eurofima ecc.) impongono un impegno di alta specializzazione tecnica. I convogli "compatti" di un tempo, quelli cioè composti di vetture tutte uguali, sono ora ridotti al minimo.

Inoltre va notato che il Compartimento di Milano è certamente uno dei più giovani della rete, nel senso dell'età anagrafica del personale ferroviario. Da qui una certa carenza di specializzazione, carenza, però, che nulla ha a che vedere con la preparazione, l'impegno ed il sacrificio dei ferrovieri. I continui trasferi-

MILANO CENTRALE

i binari, e all'epoca della variante già costruite.

Questa imprevedibile decisione, affatto sorprendente per chi ha un minimo di dimestichezza con l'aleatorietà dei programmi esecutivi dell'edilizia ferroviaria, ha finito per aggiungere un ulteriore grado di ambiguità alla concezione del Fabbricato Viaggiatori come organismo unitario che risulta invece indebolito dal conflitto di due distinte strutture architettoniche.

L'edificio è assolutamente bifronte, ostenta infatti un volto d'apparato, di pura rappresentanza, verso la città, ed un volto industriale, di buona levatura tecnica, volutamente celato, all'interno.

Resta il fatto che è stato possibile, grazie ad un'occasione di aperta concorrenzialità, costruire una architettura modellando solamente gli elementi strutturali metallici e l'involucro vitreo di chiusura.

A queste due soli componenti vengono richieste prestazioni di leggerezza, di trasparenza, di arditezza dimensionale. Il risultato? Una sorprendente compenetrazione tra spazi esterni ed interni, un effetto di solidità e di leggerezza che richiama alla memoria i mitici "Palais des illusions" attrazioni delle esposizioni universali.

Quanto all'edificio di pietra, oggi che la caccia al simbolo è diventata una moda culturale, la sua architettura, così piena di memorie estetiche e di miti disertati, di citazioni del passato e di marchi di regime, incomincia ad essere amata. □

Identikit del "Colosso"

Il Fabbricato Viaggiatori della Stazione Centrale di Milano ha un fronte di 200 metri. Tre grandi aperture centrali, di 8 metri per sedici, e due laterali, danno accesso alla Galleria delle Carrozze, lunga 185 metri e larga 24. Da qui si accede, attraverso tre grandi portali all'Atrio dei Biglietti che misura in pianta 68 metri per 34 ed è soffittato con una volta a tutto centro, alta 42 metri dal pavimento. La Galleria di Testa, a cui si accede sia attraverso le scale mobili, sia attraverso due scaloni monumentali della larghezza di 14,30 metri, è lunga 215 m e larga 24. Le tre Gallerie e i locali annessi, costituiscono il corpo principale dell'edificio, che copre un'area di 200 metri per 96. Esso è completato dai coripi laterali prospicienti Via Ferrante Aporti e Via Summartini. Quanto alle 5 tettoie in ferro, la loro lunghezza totale è di 341 metri e pesano 12.000 tonnellate; la tettoia centrale ha una luce di 72 m., quelle laterali di 45 e complessivamente ricoprono un'area di 66.500 mq. Il piazzale dei binari è sopraelevato dal piano stradale di quasi 8 metri ed ha una lunghezza di 1.800 metri e una larghezza di 200. Il gigantesco edificio della Centrale è completamente rivestito in pietra bianca Aurisina e copre una superficie di 420.000 metri quadrati e ha una cubatura di 950.000 metri.

Architetto della Centrale fu Ulisse Stacchini, nato a Firenze nel 1871 e morto a San Remo nel 1947. Influenzato dall'opera di Sommaruga, si collocò all'interno del gusto floreale ed eclettico. A Milano sue importanti costruzioni si trovano in Via Tasso e in Via Revere.

menti hanno causato un rinnovamento quasi totale del personale, un rinnovamento rapido che ha inciso ed incide sensibilmente sullo svolgimento del lavoro. E tutto questo emerge particolarmente nell'ambito della Centrale, dove alla buona volontà dei giovani ferrovieri si oppone una mancanza di esperienza, quel sapere fare al momento, che si acquisisce solo nel tempo, attraverso una infinità di episodi, anche negativi.

"Strutture vecchie e personale giovane — commenta il Titolare Cav. Venturelli — tuttavia la stazione soddisfa ancora le esigenze della città e dell'utenza".

Per troppi anni, però, l'intera struttura è stata trascurata ed ora si notano i segni di una certa decadenza. Occorrerebbero interventi massicci per renderla più accogliente al viaggiatore.

Ora si cerca di intervenire con costanza anche sugli ambienti di lavoro, ribaltando in un certo senso il concetto iniziale che aveva caratterizzato le strutture della stazione Centrale, quando si badava molto più al loro aspetto esteriore che alla funzionalità.

Nell'arco di questi ultimi due anni sono stati completamente rinnovati il Telegrafo, i Bagagli, la R.A., l'Ufficio Veicoli, la Segreteria amministrativa, l'ufficio del Dirigente interno. È in via di sistemazione l'Ufficio Cassa ed è previsto l'ampliamento della Biglietteria.

Sembra stia per iniziare anche la costruzione di un nuovo Ufficio Informazioni, ma di questa opera in verità se ne parla ormai dal '75.

È in corso la sistemazione dei locali di riposo della manovra e la nuova mensa è in via di ultimazione.

Sono opere che indubbiamente avranno un positivo riflesso non solo per il personale ma anche per l'insieme del servizio fornito all'utenza. Per la parte più propriamente tecnica si sta provvedendo alla sostituzione di tutti gli scambi sul piazzale antistante le tettoie ed è stato rifatto completamente il Parco Ovest, con illuminazione, servizi ausiliari per le carrozze e allungamento degli undici binari esistenti.

Molto vi è ancora da fare però, particolarmente per rendere più agevole l'attesa alle migliaia di persone che sostano in stazione. Particolarmente d'inverno le sale d'aspetto sono insufficienti a contenere i viaggiatori in attesa di coincidenze ed i marciapiedi pullulano di gente intirizzita.

Ma l'opera veramente grandiosa, da tempo attesa ed in fase di avanzata realizzazione, è la nuova cabina ACEI (Apparati centrali elettrici ad itinerari).

Sarà questo il "fiore all'occhiello" della stazione Centrale, che permetterà un moderno e più sicuro svolgimento di tutto il traffico ferroviario.

Il "via" a questa realizzazione venne dato nel 1975 in una riunione congiunta Azienda-Sindacati. Il progetto portava il numero 4/75 ed era stato realizzato dall'Ufficio 9° del Servizio Lavori e Costruzioni. Si parlava allora di un costo di sette miliardi; ora ad opera finita il costo complessivo si aggirerà sui trenta miliardi di lire.

Una visione dall'alto dei tralicci che sostengono la caratteristica copertura metallica

Basterà premere un pulsante

Per comprendere appieno l'importanza di questa opera, basterà dire che la nuova cabina sostituirà, da sola, le sette manuali oggi esistenti e permetterà, in regime di assoluta sicurezza, l'entrata e l'uscita dei treni senza perdite di tempo. Un apparato elettronico calcolerà, di volta in volta, quale potrà essere l'istradamento più idoneo per ogni convoglio al momento in cui questo dovrà lasciare la stazione od entrarvi. Su uno schermo posto davanti ai banchi di lavoro appariranno delle linee luminose corrispondenti al percorso che il treno dovrà effettuare. All'operatore basterà premere un solo pulsante per far sì che gli scambi ed i binari di un istradamento si mettano in fila permettendo al treno di procedere nel senso voluto e senza possibilità di inconvenienti.

Saranno così eliminati i fastidiosi tempi di sosta dei convogli fuori stazione che tanto innervosiscono e scontentano il viaggiatore.

La nuova costruzione al piano strada di via Sammartini avrà una piccola officina, una sala "relé" e la centrale di con-

dizionamento con magazzini. Al piano ferro vi sarà una sala con 50 posti per l'istruzione del personale. Al primo piano troveranno posto gli spogliatoi e gli uffici per due Zone degli Impianti Elettrici. L'elettronica e relativo laboratorio saranno al secondo piano. In alto sarà installata la sala operativa, uffici vari ed un grande refettorio.
All'inizio dell'anno prossimo inizieranno i corsi di preparazione tecnica del personale per circa 75 addetti agli impianti elettrici ed una ottantina di movimentisti. I corsi si articoleranno in due fasi, teorica e pratica, con l'invio anche presso le ditte costruttrici del personale interessato.

Rispetto all'organico attuale, quando questo impianto entrerà in funzione, potranno essere risparmiati un centinaio di posti lavoro che concorreranno a sanare la cronica mancanza di personale a Milano Centrale. Nella realizzazione di quest'opera si è voluto tenere conto non solo dell'aspetto tecnico, relativamente alla migliore e più sicura circolazione dei treni, ma anche dell'aspetto umano ed ambientale in favore del personale.
Si prevede che l'intera cabina potrà entrare pienamente in funzione nel maggio del 1983, in coincidenza con l'inizio dell'orario estivo. Sarà questo, forse, il migliore coronamento alla cinquantennale attività di questa stazione. Milano Centrale, così rinnovata, potrà allora inserirsi a pieno diritto nel numero delle più prestigiose stazioni europee. □

Dai ricordi di un cronista

di Mario Righetti

Nel luglio scorso la Stazione Centrale di Milano ha compiuto 50 anni. La ricorrenza è stata ricordata da tutti i quotidiani milanesi e anche molti rotocalchi hanno dedicato non poco spazio e numerose fotografie al monumentale edificio dell'architetto Ulisse Stacchini il quale, piaccia o no, è ormai entrato da molti anni nella iconografia ufficiale della città.

L'autore di questa nota incominciò la sua vita di giornalista quasi 37 anni fa proprio alla Stazione Centrale e fece di essa il centro del suo lavoro anche se, ovviamente, col passare del tempo il suo campo si allargò sino ad abbracciare l'intera Penisola. Ferma però restando la sua passione per il mondo della rotaia che nacque sotto le tettoie della Centrale in un caldo pomeriggio del giugno 1945.

Fu, si può dire, un amore a prima vista che dura ancora oggi e che si estrinsecò in migliaia e migliaia di articoli, grandi e piccoli, pubblicati nella quasi totalità sul "Corriere della Sera", il quotidiano in cui ha prestato la sua attività dagli inizi sino ad oggi.

Come nasce un amore? Quasi sempre è impossibile dirlo perché si tratta di una molla segreta che scatta nel profondo del nostro cuore quando meno ce l'aspettiamo e spesso quando riteniamo di essere lontani le mille miglia da un evento del genere. Certo è che la mia passione per il mondo delle ferrovie ebbe nella Centrale di Milano il suo catalizzatore, anzi, per essere più esatti, un terreno estremamente fertile. Una grande stazione infatti, era ed è tuttora un universo composito estremamente complesso e variato. In essa si può trovare di tutto, vedere di tutto, provare sensazioni di ogni genere, fare gli incontri più imprevedibili, essere testimoni di episodi al limite del paradosso. Ho commesso l'errore di non tenere un diario. Se l'avessi fatto avrei oggi materiale per scrivere un grosso volume. Mi affido alla memoria che, grazie al cielo, è ancora ottima, ma che, inevitabilmente, va incontro a dei vuoti e a sfasamenti che rendono talvolta sfocate talune immagini.
In questa nota, che ovviamente non può superare certi limiti di spazio, cercherò di fissare alcune immagini scegliendo qua e là tra una enorme massa di ricordi che fanno ressa nella mia mente. Molto poco, troppo poco, rispetto a quello che meriterebbe di essere raccontato, ma da questo poco vorrei che le giovani generazioni, soprattutto i ferrovieri delle nuove leve, che non hanno potuto conoscere le persone che alla Centrale hanno vissuto e lavorato 20, 30 o 40 anni fa, riuscissero a ricostruire una immagine di quello che la grande Stazione di Milano fu ed è, e di quello che immancabilmente, pur nella grande diversità dei costumi e dei tempi, sarà nel futuro per moltissimi anni ancora.

La Stazione Centrale uscì dalla guerra 1940-1945 alquanto malconcia. Le tettoie erano sconquassate e senza vetri erano i grandi lucernari dimodoché quando pioveva bisognava tenere aperto l'ombrello. Si aggiunga che l'impianto di illuminazione era rimasto danneggiato e conseguentemente alla sera l'illuminazione era fioca ed era opportuno portare con sè una lampada tascabile. I convogli — quasi tutti con trazione a vapore — erano formati con carri merci equipaggiati (non tutti) con delle panche di legno riservate alle persone anziane. Gli altri viaggiavano seduti o sdraiati per terra.

L'opera di ricostruzione

C'è ancora da dire che quasi tutti i ponti sui grandi fiumi della pianura padana erano stati distrutti dai bombardamenti aerei e di conseguenza ogni viaggio richiedeva tempi lunghissimi e numerosi trasbordi.
Questa la stazione che si presentò al mio sguardo nel giugno del 1945, certamente molto diversa da quella rutilante di marmi e di pavimenti lucidati a specchio che era apparsa a coloro che il primo luglio 1931 furono presenti alla sua inaugurazione.
Ricordo anche che l'opera di ricostruzione procedette con un ritmo incredibilmente rapido. Si era calcolato che sarebbe stato necessario un decennio per tornare alla situazione precedente la guerra. Invece — grazie agli aiuti massicci degli alleati e alla alacrità con cui gli italiani di ogni ceto e categoria si misero al lavoro — già un anno dopo la fine delle ostilità quasi tutte le interruzioni erano state eliminate e i carri merci erano stati in parte sostituiti con carrozze riparate alla meglio e utilizzate per i viaggi più lunghi. Basti dire che cinque mesi dopo la fine della guerra Milano fu allacciata a Roma senza alcun trasbordo, via Verona, Bologna, Falconara, Terni, Orte. Un viaggio di circa 18 ore. Ero presente alla Centrale quando il primo convoglio, per metà formato con vetture e il resto con carri, prese il via dal dodicesimo binario. Era l'Italia lacerata dalla guerra che si ricomponeva.
Furono sufficienti cinque anni per ridare alla stazione e alla rete ferroviaria un volto presentabile, tanto è vero che nel 1950, in occasione dell'Anno Santo, incominciarono ad arrivare i primi gruppi di turisti stranieri diretti a Roma i quali non credevano ai loro occhi nel vedere i prodigi che gli italiani avevano saputo

Viaggiatori in arrivo a Milano Centrale. Dopo le rovine della guerra, furono sufficienti cinque anni per completare l'opera di ricostruzione del grande impianto milanese

compiere nell'opera di ricostruzione. E a suggellare questa impressione nel 1953 fece il suo debutto il "Settebello", fiore all'occhiello delle Ferrovie italiane risorte dalle rovine della guerra.

In 50 anni, otto Capi Stazione

Non è possibile parlare della Stazione Centrale senza un doveroso accenno ai Capi Stazione Titolari che ne sono stati i dirigenti dalla sua nascita ad oggi. Alcuni di essi, senza esagerazione o retorica alcuna, sono entrati di diritto nella storia delle ferrovie. Claudio Simili (1931-1939) uomo alto e imponente. Le foto d'epoca lo ritraggono solenne con lo stiffelius e il berretto con le fronde di quercia accanto al ministro Costanzo Ciano nel giorno della inaugurazione. È il solo titolare della Centrale che non ho conosciuto.

Gli succedette Valentino Malvasio (1939-1948), piemontese schietto e arguto. Fu lui che curò il trasferimento dei treni dalla vecchia alla nuova stazione e fu lui che, dopo avere assistito alla sua nascita, ne vide la devastazione durante la guerra ed ebbe la ventura di presiedere alla sua rinascita post-bellica. Fu considerato (e lo è tuttora) il Capo Stazione di Milano per antonomasia, tanto grande fu la sua popolarità. Terzo della serie fu Lodovico Gallucci (1948-1952) romano, carattere pacioso e amante della battuta. Gli successe Emilio Rindi (1952-1958) toscano di Campi di Bisenzio, secco e pungente come le pietre del torrente natio. Quinto fu Umberto Guidoni (1958-1964), uomo umanissimo e buono, che non pochi ancora oggi ricordano, scomparso prematuramente sfatando in questo la tradizione che vede i dirigenti della Centrale molto longevi (gli scomparsi hanno superato l'ottantina e Malvasio addirittura i 90 anni).

Venne poi Aldo Cortale (1964-1965) e dopo di lui Dario Zanelli (1965-1977) il più giovane dei titolari. Sarebbe infatti ancora in servizio se, a sua richiesta, non fosse andato in pensione prima di avere raggiunto i limiti di età. Giungiamo così all'attuale dirigente, Lino Venturelli che da quattro anni ha la responsabilità del principale scalo ferroviario di Milano. Ex ufficiale di marina il destino ha voluto che finisse col gettare le ancore sotto le tettoie della stazione Centrale.

Un grande libro aperto

Lo spazio concessomi sta per finire ed io mi rendo conto di avere detto ben poco di quello che avrei potuto dire. Gli episodi curiosi (da me riportati sul "Corriere della Sera"), quelli pietosi e drammatici; la descrizione del mondo sotterraneo della Centrale abitato un tempo da innocui ed eccentrici "barboni" ed ora da drogati e dal sottobosco della malavita; gli arrivi di illustri personaggi (allora i "VIP" viaggiavano in treno); gli esodi di massa a Natale e a Ferragosto; le immigrazioni di milioni di italiani provenienti dal meridione durante gli anni cinquanta e sessanta; l'approdo alla stazione di persone disperate in cerca di rifugio durante le grandi calamità che hanno colpito il Paese nel corso di questo mezzo secolo (la fuga dai bombardamenti, l'alluvione del Polesine, il terremoto del Friuli) e ancora altre centinaia di avvenimenti che hanno avuto alla Centrale il loro punto di inizio o la loro conclusione.

D'altra parte come condensare oltre 36 anni di vita trascorsi in questa monumentale stazione in poche decine di righe? Una cosa posso tuttavia dire a compendio del poco che ho scritto: la Stazione di Milano, come tutti i grandi scali ferroviari di questo mondo, è un grande libro aperto davanti agli occhi di tutti. Basta saperlo leggere. E non c'è da stupirsi se alla fine di questa lettura ci si troverà più riflessivi, più comprensivi, più fraterni. In una parola più ricchi e, forse, più buoni. □

Luci ed ombre del traffico merci

di Marcello Buzzoli

Centoquaranta guasti agli apparati della linea. Trentasette casi di caduta della linea aerea. Settantatrè casi di avaria al locomotore o al materiale rotabile. Un bollettino di guerra? No, il risultato di una indagine compiuta dalle FS. Nel periodo dal 25 giugno al 12 agosto scorso, sono stati posti sotto osservazione cento treni viaggiatori di lungo percorso sulle principali arterie. Nell'arco dei cinquanta giorni considerati, la marcia dei cento treni ha subito consistenti ritardi per una delle cause sopra ricordate, oppure per turbative esterne (occupazione del binario, annuncio attentati dinamitardi, ecc.) che ascendono complessivamente a centoventi.

Ripetiamo che si tratta di dati riferiti ad un campione di appena cento convogli (ogni giorno ne circolano ottomila). Tuttavia sono sufficienti a dare la misura delle difficoltà che le ferrovie debbono affrontare per corrispondere alle esigenze di milioni di viaggiatori, sullo sfondo di un Paese scosso da un elevato tasso di disordine sociale.

Le variazioni delle correnti di traffico, il cambiamento di orario stagionale, la domanda di trasporto merci fluttuante e poco prevedibile; le "campagne" ortofrutticole, i rallentamenti imposti dai lavori in corso, queste ed altre alterazioni, più o meno rilevanti, aggravano le difficoltà del nostro sistema ferroviario che è affaticato anche se ancora vitale.

Una gran parte delle strutture e dei mezzi di esercizio FS sono invecchiati. Hanno retto più o meno precariamente per anni. Poi è accaduto quello che doveva accadere e che inutilmente la direzione aziendale aveva segnalato con una tempestività scambiata per petulanza. A parte le cause esterne, è evidente che gli inconvenienti in principio ricordati, specie se accadono la notte o fuori dell'orario lavorativo, possono paralizzare a lungo la circolazione con ripercussioni che raggiungono le linee più remote. Il guasto di un locomotore non blocca solo il treno trainato, ma influisce negativamente sulla regolarità di molti altri.

Ciò è intuibile immediatamente. Vi sono però anche riflessi indiretti da non prendere sottogamba. Una elevata quantità di locomotive e di carrozze in riparazione depaupera il parco dei veicoli non solo numericamente ma anche qualitativamente, imponendo l'utilizzo di vetture o mezzi di trazione inappropriati al tipo del treno da comporre. Una composizione promiscua costringe a limitazioni di velocità e ad altre soggezioni che si ripercuotono a catena per l'interdipendenza tra i diversi aspetti dell'esercizio ferroviario.

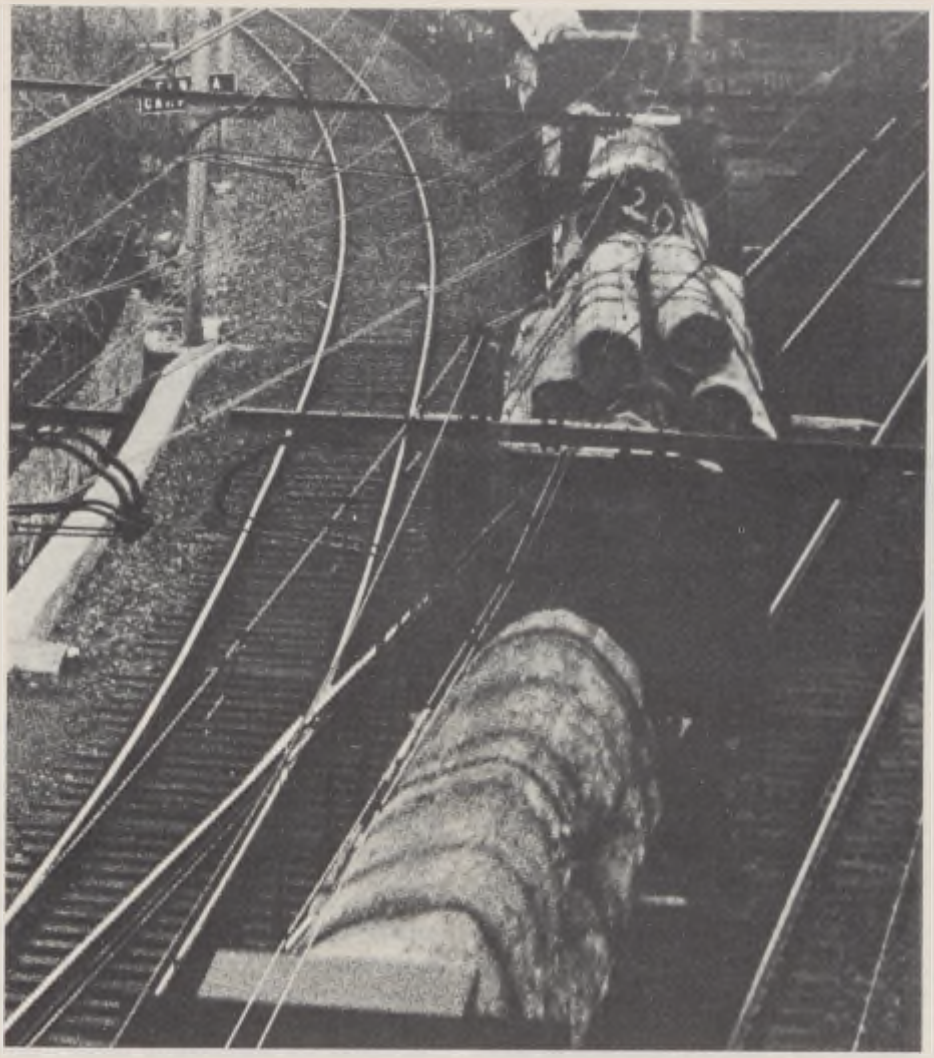
Per completare il quadro, bisognerebbe parlare delle grandi stazioni di testa, dei nodi, dei depositi e degli altri impianti che hanno esaurito la loro potenzialità. Ma sono temi trattati ripetutamente e sui quali avremo occasione di tornare.

Un settore chiacchierato

Questa volta, cerchiamo di svolgere un altro discorso. Non risponde a verità che l'Azienda FS viva alla giornata, in attesa di recuperare la propria capacità e regolarità di trasporto con le opere di potenziamento infrastrutturale e il consistente reintegro di materiale mobile previsti dal "Programma Integrativo". Anche se misconosciuto, lo sforzo per utilizzare al meglio le poche risorse esistenti è tenace e costante. Gli esempi non mancano sul piano tecnico ed organizzativo. Fra i tanti possibili approcci a un tema del genere, abbiamo scelto di dare un'occhiata ad uno dei settori più chiacchierati dell'attività ferroviaria: il traffico delle merci.

Si chiamano T.R.E.S. i treni merci "non stop" di nuova istituzione, a servizio di selezionate correnti di traffico dall'Italia Nord-orientale verso la Francia e l'Inghilterra.

T.R.E.S. non è un acronimo cabalistico. Vuol dire "trasporti rapidi, economici, sicuri". Uno slogan capace di provocare l'itterizia ai detrattori abituali delle FS, ma che per noi significa una sfida e soprattutto un impegno. I T.R.E.S. sono l'ultima iniziativa, cronologicamente parlando, per affermare la presenza della ferrovia sul mercato di trasporto delle merci. In tale settore, per conseguire un indispensabile recupero di produttività, le FS puntano a valorizzare le tecniche più congeniali al vettore su strada ferrata, come il "treno completo" e il "treno blocco". Il primo è formato da un gruppo di carri inviato da un unico mittente ad un unico destinatario. Il secondo è costituito da carri inviati da più mittenti a vari destinatari. Entrambi, però, non debbono sottostare alle manovre in corso di viaggio che rappresentano uno dei maggiori "handicap" o, se volete, la bestia nera della circolazione ferroviaria. Infatti gli scali di smistamento, per mancanza soprattutto di mezzi di trazione e di personale di macchina, non riescono a garantire il celere deflusso dei carri manovrati che soggiacciono ad attese più o meno lunghe, con conseguenti ritardi e proteste dell'utenza. Chi protesta ha ragioni da vendere, ma non sempre è consapevole che il ritardo danneggia anche le FS: il protrarsi del ciclo dei carri incide sulla produttività e, per i carri esteri, comporta anche il pagamento di tasse di nolo, vale a dire un'ulteriore perdita. Per alleggerire gli scali più congestionati (Bologna San Donato, Alessandria Smistamento, Milano Smistamento e Roma Smistamento) si è provveduto recentemente ad utilizzare per le manovre le sta-



zioni di Padova C.M., Cervignano, Bari Lamasinata, Avigliana, Milano P. Romana, Milano Farini ed altre. Comunque le merci di qualità vengono inoltrate con i treni a marcia rapida, i T.E.E.M., che magari non saranno così veloci come prevede l'orario, ma non toccano gli scali di smistamento. Con i T.R.E.S. viene apportata un'integrazione alla formula del "treno completo", nel senso che a Verona e a Bologna, stazioni di partenza, affluiscono le merci da tutte le stazioni del circondario con carri agganciati a treni locali.

Un altro settore che è stato razionalizzato è quello delle merci in piccole partite, a resa accelerata e a resa ordinaria, che venivano trasportate in maniera dispersiva ed onerosa. Si è voltata pagina, istituendo un regime d'inoltro imperniato su venti Centri di raccolta collegati tra loro dalla ferrovia. Ai "Centri" affluiscono e defluiscono gli automezzi che, in modo capillare, disimpegnano sul territorio il servizio di presa e consegna delle messaggerie. Il nuovo ordinamento ha rianimato un traffico che era giù di corda. L'incremento è stato del 10 per cento nel 1979 e di un ulteriore 8 per cento nel 1980. Gli introiti sono passati dai 25 miliardi del 1979 ai quasi 37 del 1980.

Il risultato positivo nasce prevalentemente dalla cooperazione intermodale che ha conosciuto ben altra ampiezza e più importanti sviluppi nei trasporti containerizzati e in quelli combinati.

Il container è uno strumento prezioso nei collegamenti ferro/marittimi. Consente uno stivaggio a regola d'arte che accelera le operazioni di carico delle navi. Nel traffico terrestre, ha utili applicazioni specialmente nei trasferimenti di parti di macchine dallo stabilimento di costruzione a quello di assemblaggio. Treni completi portacontainer collegano alcuni terminali interni e i principali porti: Trieste, Venezia, Ravenna sul versante adriatico; Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, su quello tirrenico. In campo internazionale, le ferrovie italiane coprono più di un terzo del traffico svolto dalla società Intercontainer.

L'integrazione strada-rotaia trova le migliori applicazioni nei trasporti di autocarri, semirimorchi e cassoni caricati su carri ferroviari, nonché nei collegamenti a treno completo fra interporti e terminali debitamente attrezzati. Questi ultimi sono sorti su aree FS nell'ambito di scali ferroviari (Torino-Vanchiglia; Milano-Rogoredo; Novara-Boschetto; Verona-Porta Nuova; Bologna; Pomezia; Bari; Reggio Calabria; Bicocca e Palermo).

Tutti i giorni, treni a composizione bloccata per trasporti combinati organizzati dalla società CEMAT collegano i terminali, dal Nord al Sud e viceversa. Recentemente, su iniziativa italiana, sono stati avviati i primi collegamenti internazionali con la Germania, in partenza da Pomezia e da Torino-Vanchiglia.

Frattanto, l'Azienda FS è attivamente compartecipe di iniziative, con prevalente capitale pubblico, per la realizzazione di grandi interporti in zone suscettibili di ampio sviluppo commerciale intorno ai poli di Torino, Novara, Verona, Padova, Bologna e Parma.

Un riassetto articolato

Altri aspetti del servizio merci meriterebbero adeguata trattazione. Ci limiteremo ad un accenno alle tariffe. L'indirizzo non poteva non essere quello di incidere maggiormente sui prezzi dei trasporti a breve distanza e di peso modesto, che comportano un sensibile divario tra costi ed introiti, contenendo invece l'aumento per le spedizioni a lunga distanza e di peso più elevato. Su questa concezione, è stato attuato dal dicembre 1979 un riassetto che è articolato in un ventaglio tariffario più ristretto con un meccanismo di sviluppo matematico dei prezzi, per facilitare l'elaborazione elettronica dei dati.

In definitiva, un giudizio equilibrato porta a concludere che non è mancata un'azione coerente per recuperare efficienza e produttività. Ai margini di questo quadro produttivistico si accampano però minacciosi i carri merci che, a decine di migliaia, congestionano gli scali in luglio ed agosto; si accampano, non meno minacciose, le sospensioni delle accettazioni, i ritardi e, in genere, la ridotta capacità di trasporto. Qui torniamo al punto di avvio. Le difficoltà per assicurare il servizio viaggiatori non possono non ripercuotersi anche su quello delle merci. Soltanto una ripresa del sistema ferroviario nel suo complesso potrà assicurare, in termini quantitativi e qualitativi, il miglioramento del servizio per i viaggiatori e, in parallelo, del servizio per le merci. □

Il raddoppio della Bussoleno-Meana

Nel programma di duplicazione tra Bussoleno e Salbertrand è stata attivata la penultima tratta di 7.650 m con una spesa di 18,5 miliardi. Fra le opere la galleria delle Tanze di 5.435 m. Il completamento del raddoppio previsto per il 1983

di Renzo Marello

La ferrovia del Fréjus, primo autentico miracolo dell'ingegneria ferroviaria dell'800, segnò l'inizio di un'epoca storica, quella, cioè, dei grandi trafori, che ruppe l'isolamento imposto dalla cerchia alpina.

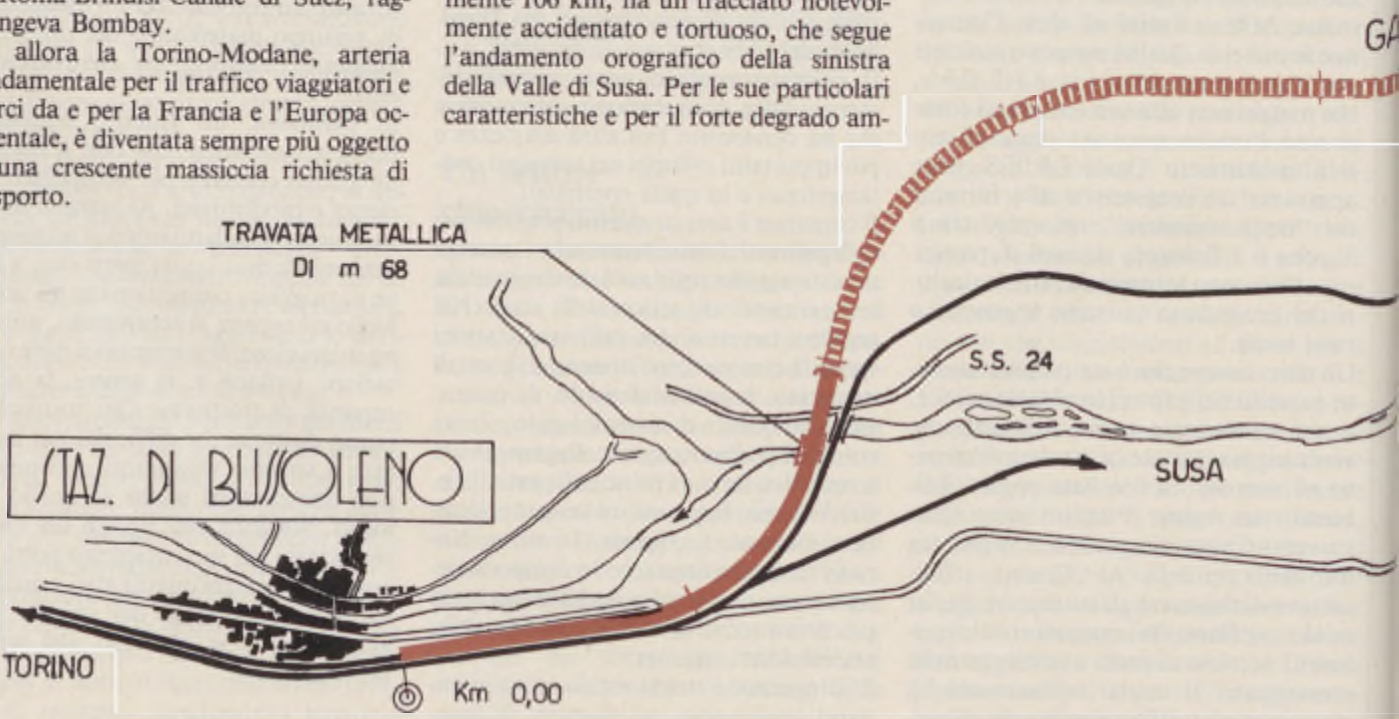
La sua apertura, avvenuta nell'ottobre del 1871, inaugurò in effetti una nuova era nello sviluppo economico-industriale e nei traffici commerciali europei; si iniziava allora la grande stagione del treno e dei viaggi mitici e leggendari come quelli della famosa "Valigia delle Indie", che da Londra, attraverso Calais-Modane-Roma-Brindisi-Canale di Suez, raggiungeva Bombay.

Da allora la Torino-Modane, arteria fondamentale per il traffico viaggiatori e merci da e per la Francia e l'Europa occidentale, è diventata sempre più oggetto di una crescente massiccia richiesta di trasporto.

Elettrificata nel 1925, dai 19 treni merci giornalieri che allora la percorrevano ha raggiunto oggi altissime punte di traffico, tanto che il transito di Modane è attualmente al primo posto in Italia per la quantità di merci trasportate: basti dire, ad esempio, che nel 1980 i soli treni merci sono stati 65/70 ogni giorno e che nel periodo 1976/81 la media annua in entrata ed in uscita di circa 8.400.000 tonnellate, mentre per il traffico viaggiatori, sempre nel 1980, si è registrata la punta massima di circa 2.350.000 passeggeri.

La Torino-Modane, lunga complessivamente 106 km, ha un tracciato notevolmente accidentato e tortuoso, che segue l'andamento orografico della sinistra della Valle di Susa. Per le sue particolari caratteristiche e per il forte degrado ambientale, essa si dimostrò ben presto inadeguata al volume crescente dei traffici, per cui emerse la impellente esigenza non solo di un totale raddoppio della linea, ma anche di un ammodernamento e potenziamento delle strutture esistenti.

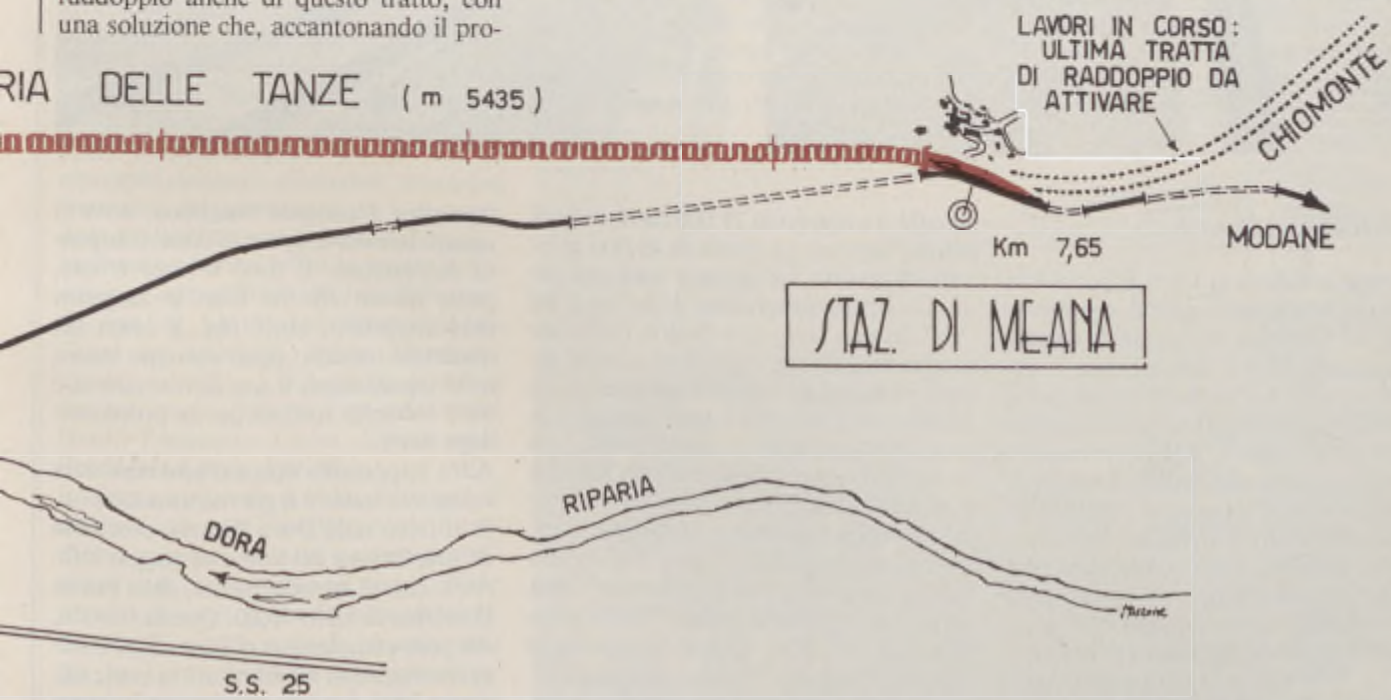
L'avvio del suddetto raddoppio avvenne nei primi anni del 1900, ma i lavori, per il numero e la gravità dei problemi da risolvere, si svolsero saltuariamente e con lentezza e si conclusero lasciando il binario unico da Bussoleno a Salbertrand, tratta che ha sempre rappresentato la strozzatura più pesante e che ha inciso



Il ponte in ferro sulla Dora Riparia, una delle opere più impegnative realizzate sulla linea ferroviaria Bussoleno-Meana

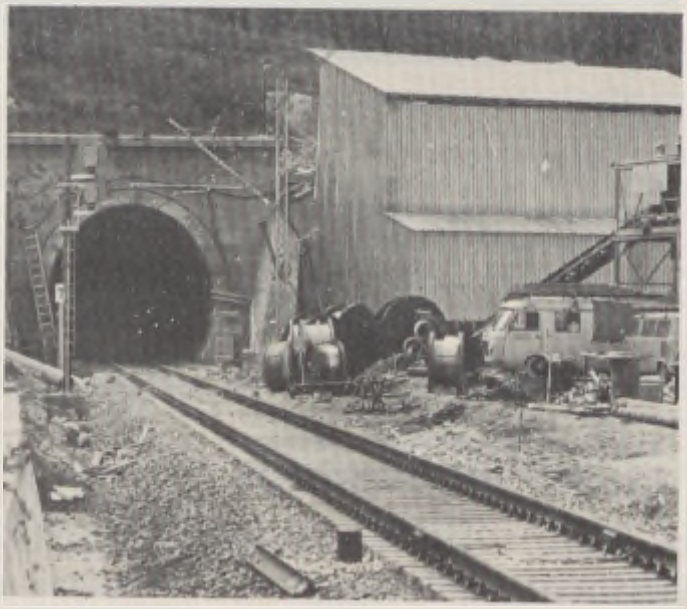
negativamente su tutto il servizio di questa arteria internazionale: tale tratta, infatti, si inerpica per 25 Km lungo i contrafforti del sistema alpino, raggiungendo pendenze tra le più ripide di tutta la rete italiana, nell'ordine del 3-5 per mille con livellette pari al 30 per mille.
Comunque, in considerazione del sempre maggiore volume di traffico interessante la Torino-Modane ed i ragguardevoli bacini industriali ad essa afferenti, nel 1969 si diede inizio ai lavori per il raddoppio anche di questo tratto, con una soluzione che, accantonando il progetto di affiancare un nuovo binario a quello esistente, prevedeva di realizzare una nuova sede a sè stante a semplice binario con prevalente percorso in galleria e con la possibilità di effettuare precedenze a Chiomonte ed a Meana; in più una opportuna limitazione della pendenza avrebbe portato notevoli benefici per la trazione, consentendo quindi uno sveltimento nella marcia dei convogli ed un miglioramento nel servizio e nella regolarità della circolazione.

È nell'ambito di tali imponenti ed impegnativi lavori che è stata ora attivata la terza e penultima tratta raddoppiata, cioè la Bussoleno-Meana, di 7.650 m, solennemente inaugurata l'8 ottobre scorso.
Il nuovo binario pari si discosta da quello attuale in prossimità della stazione di



Il tracciato del nuovo raddoppio. Come si vede, gran parte della linea corre in galleria (71% dell'intero percorso)

Alcune immagini dei lavori realizzati sulla Bussoleno-Meana. La spesa complessiva occorsa per il completamento della tratta inaugurata l'8 ottobre scorso è stata di circa 20 miliardi



BUSSOLENO-MEANA

Bussoleno e supera la Dora Riparia e le Statali del Monginevro grazie, rispettivamente, ad un ponte in travate di ferro a luce unica di 70 m e due sottovia in cemento armato. La linea corre poi, per il 71% dell'intero percorso, sotto la nuova galleria delle Tanze (5.435 m) per uscire infine in corrispondenza della stazione di Meana, dove si riaffianca al preesistente binario, destinato a diventare dispari.

Il nuovo tracciato è stato realizzato prevalentemente in rettifilo, per oltre 4 Km, e non contiene curve di raggio inferiore a m. 1000; la pendenza massima ottenuta è del 25,7‰ e la velocità massima consentita è di Km 100/h.

La costruzione della galleria delle Tanze ha comportato uno scavo di 240.000 metri cubi, l'impiego di 73.000 metri cubi di calcestruzzo ed un totale di 49.000 giornate di lavoro. La sagoma adottata per questa opera sotterranea è del tipo FS "A"; in essa sono state inoltre realizzate nicchie lato monte ogni 30 m nonché alcuni nicchioni e cameroni per le esigenze di servizio. Lo scavo è stato eseguito in un primo tempo su un unico fronte lato Bussoleno; venne poi aperta una finestra a m 1.537 dallo sbocco lato Meana, per cui i lavori procedettero contemporaneamente su altri due fronti. Sul primo fronte, in ascesa, essi avanzarono senza problemi, in roccia tenace calcescistica per circa m 2.500, fino ad incontrare il secondo fronte in discesa: su quest'ultimo, invece, si dovettero superare notevoli difficoltà, sia per la presenza di falde acquifere, sia, in particolare, per sottopassare il torrente Scaglione, dove si resero necessarie opere di consolidamento dall'esterno. È stato il terzo fronte, però, quello che ha dato le maggiori preoccupazioni, tanto che, a causa del materiale roccioso poco coerente incontrato (cataclasite), si son dovute adottare delle tecniche speciali per la protezione degli scavi.

Altra importante opera d'arte realizzata sul nuovo tratto è il già menzionato ponte in ferro sulla Dora Riparia, costituito da una travata del tipo a passaggio inferiore, chiusa superiormente, della portata teorica di metri 70,20. Questa travata, del peso complessivo di tonn. 375, è stata costruita con membrature in parte saldate e chiodate in officina ed in parte chiodate in opera; gli apparecchi di appoggio sono a rulli a settore, quelli mo-

bili, ed a bilanceri quelli fissi.
Conteggiando anche i numerosi ed impegnativi lavori per gli apparati elettrici e per il loro collegamento con gli impianti già esistenti, la spesa complessiva della tratta appena inaugurata ammonta a circa 20 miliardi di lire. Con la sua attivazione sarà posto fuori esercizio il binario della vecchia sede per potervi effettuare i previsti interventi di consolidamento e di riclassamento.
Il completamento della duplicazione da Salbertrand e Bussoleno, già previsto nel Programma Integrativo, e la messa in opera dei più moderni impianti di controllo della circolazione del traffico, del tipo banalizzato, riporteranno questa importante linea a livelli di efficienza e potenzialità adeguati alle esigenze industriali e sociali del vasto hinterland che essa serve ed alla sua naturale funzione di asse portante delle comunicazioni con la Francia e l'occidente europeo.

Nel 1983 fino a Chiomonte

Sul treno inaugurale, spintosi da Torino fino a Salbertrand, ed alle varie manifestazioni svoltesi a Bussoleno erano presenti: il Presidente della Regione Piemonte, Enrietti, con alcuni Assessori, fra cui quello ai Trasporti, Cerutti, il nostro Direttore Generale, il Sen. Benedetti, Presidente della Comunità Montana Valle Susa, il Console di Francia a Torino con una rappresentanza della SNCF, autorità militari e di polizia di Susa e Torino, il nuovo Comandante del Btg. Genio ferrovieri, Ten. Col. Livani, i Sindaci dei Comuni interessati, tutta la Direzione Compartimentale FS di Torino, esponenti sindacali, giornalisti, numerosi ferrovieri, le maestranze ed i dirigenti delle tre imprese appaltatrici dei lavori.
Nell'ordine hanno preso la parola il Direttore Compartimentale, Ing. Ballatore, il Capo Uff. Lavori, Ing. Bertone, il Dr. Gozzi per le OO.SS., il Sen. Benedetti, che ha ricordato i due operai deceduti per infortunio durante l'esecuzione dei lavori, l'Assessore Geom. Cerutti ed il Presidente Geom. Enrietti.
In ultimo è intervenuto il Dr. Semenza, il quale, dopo aver ricordato come il trasporto su rotaia sia stato trascurato negli ultimi anni fino a creare un divario fra le velocità di percorrenza dei treni stranieri e quelle dei nostri convogli, ha assicurato che la Torino-Modane sarà completamente raddoppiata entro il 1983 con la conclusione dei lavori già in corso sull'ultimo tratto da Meana a Chiomonte. □

INAUGURATO NEL 1980

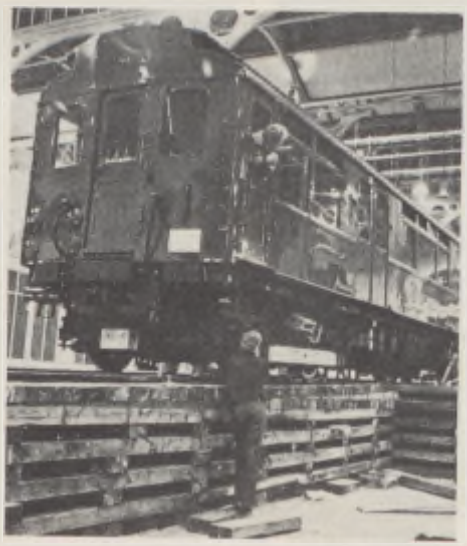
Il Museo dei trasporti di Londra

di Cinzia Pafi

Nei pensieri di tutti, il termine "museo" evoca quasi sempre immagini di ambienti un po' austeri e freddi, nei quali il peso della storia e dell'importanza degli oggetti esposti aleggia, un po' incombente, sul visitatore.
La dimostrazione lampante che un "museo" può non essere tutte queste cose, è a Londra, in una serie di ambienti che raccolgono documentazioni storicamente e tecnicamente dettagliate per una storia dei trasporti della città: sono gli spazi del London Transport Museum, il più recente dei musei della capitale, inaugurato il 28 marzo 1980. Quella attuale non è che l'ultima di una lunga serie di sedi che dagli anni 1920-30 hanno accolto carrozze, omnibus e tram, strumentazioni tecniche, documenti storici, modelli, relativi al passato del London Transport.
Di architettura vittoriana (fino al 1974 accoglieva il Mercato dei Fiori di Londra a Covent Garden) gli ambienti sono molto suggestivi: gli spazi, grandi e ariosi, con capriate e archi leggerissimi in ferro, sono anch'essi tutti da ammirare. In un'atmosfera vivacissima e variopinta, e in modo quasi giocoso, essi presentano materiali e propongono argomenti che, per il loro carattere essenzialmente tecnico, potrebbero altrimenti non interessare a sufficienza i non addetti ai lavori.
E invece ciò non succede affatto: il visitatore è coinvolto già dal momento dell'arrivo al Museo, con un ambiente a lui familiare negli arredi e nei riti da compiere: l'ingres-

Un Omnibus del 1870 accanto a un moderno metrobus. In alto, il simbolo del Museo

Una stazione londinese di autolinee. A destra, con una piattaforma rialzata una carrozza viene collocata in un padiglione del Museo



MUSEO DI LONDRA

so, infatti, ricreato sul modello dei passaggi automatici di accesso alle banchine della metropolitana, deve essere superato con l'inserimento in fessura del biglietto di entrata magnetizzato.
A questo punto comincia l'esposizione documentaria della storia dei trasporti: si susseguono i pannelli con le immagini delle prime carrozze a cavalli ed i modelli, accuratissimi, dei vecchi mezzi di trasporto pubblico; vengono presentati curiosi meccanismi e strumentazioni; e sono illustrati i diagrammi di crescita della città di Londra, e il contemporaneo estendersi della sua rete di servizi di collegamento.
Ma ciò che colpisce lo spettatore è la dinamicità delle varie situazioni che comportano la sua partecipazione attiva: spesso compare, ammiccante, l'invito a far uso di uno strumento di manovra, o una cabina di controllo del traffico metropolitano per sperimentarne i modi di funzionamento, così come c'è la possibilità di immergersi, con l'aiuto di piccoli schermi individuali e di audiovisivi, nell'atmosfera di un filmato d'epoca.
La spiegazione di tono rigorosamente tecnico e l'esposizione del veicolo tutto da esplorare, la foto della inaugurazione ufficiale di un tratto di linea e il meccanismo da manovrare, si alternano continuamente, stimolando l'interesse del visitatore.

Un treno della Central Line e un treno delle Ferrovie inglesi, in una foto del 1953

Un interessamento affettuoso

Senza dubbio gran parte del fascino di questi spazi nasce dalla presenza dei vecchi mezzi di trasporto, che del passato conservano tutto l'incanto, senza avere nulla di polveroso o di austero. Una tradizione antica e non perduta del colore (che continua, anche oggi, a far tingere di rosso gli autobus, di nero i taxi...), ha fatto un uso straordinario di tonalità estremamente vivaci, di rossi e di gialli sgargianti appena smorzati da neri lucidissimi.
Al di là dell'interesse di ciascuno dei veicoli, è molto efficace il fatto che vengano esposte anche le attrezzature specifiche; infatti lo spazio attorno ad ognuno di essi ha tutta una serie di immagini e di accessori di riferimento; per esempio, accanto ai due rossi modelli di trolley-buses (i nostri filobus), che fino alla fine degli anni '50 circolavano per le vie di Londra, è esposto il tipo di attrezzatura aerea che essi montavano per la presa di corrente e il suo meccanismo di funzionamento.
Gli spazi si fanno addirittura illusori quando, attorno al mezzo di trasporto, viene ricreato lo stesso tipo di ambiente in cui esso si muoveva abitualmente: un arcone in ferro lavorato sembra essere davvero l'entrata di una stazione vittoriana della metropolitana; e all'interno, il binario, la locomotiva e il vagone visitabile, la panchina, la ghiaia, le luci e i segnali, i posters dell'epoca, non fanno che aumentare la sensazione di trovarsi quasi in un gioco, del quale si è portati inconsciamente a cogliere tutte le suggestioni; un sottile allestimento, portato sino all'estremo arriva a ricreare i rumori di fondo, il lampeggiare dei semafori e delle luci di segnalazione, il tutto teso a catturare il visitatore nel gioco delle sensazioni.
Sono cose importanti, ma — soprattutto — ci sembra rilevante il modo in cui si porta il pubblico a coinvolgersi con esse: è il modo tipico, quasi affettuoso, di una città che ai trasporti ha sempre dedicato la massima attenzione. □

RICORDI

Nacque da un amore romantico la Mori-Arco-Riva

Era bella Luigia de Lindegg, la figlia del Barone e Consigliere Imperiale Giuseppe de Lindegg del Casato di Rovereto?
Non lo sappiamo. Certamente era sensibile, romantica, non conformista e, quando ebbe inizio la vicenda che decise la sua vita, aveva venticinque anni. Questo basta per farla ricordare con simpatia.
Ecco dunque la nostra Luigia, una sera d'estate del 1888, recarsi in carrozza alla stazione di Valdoies, per attendere il padre in arrivo col treno da Vienna.
L'attesa nelle stazioni è sempre un tantino noiosa e la giovane rivolse la sua attenzione ad alcune pitture che ornavano le pareti della stazione, usanza ancor oggi diffusa in molti edifici del Tirolo.
Queste pitture erano opera di un giovane ferroviere, Otto Karl Stöber, di origine slesiana, trent'anni, numerosi anni trascorsi nell'esercito, assunto da poco alla Südbahn (Ferrovia Meridionale).
La linea della Val Pusteria, di recente costruzione, ha bisogno di nuovo personale ed eccolo a Vandoies, allora borgo sperduto di una valle bellissima ma tanto isolata.
Ecco quindi il nostro antico collega occupare il proprio tempo libero dando sfogo alla sua passione per la pittura senza immaginare quanto ciò avrebbe cambiato la sua vita.
"Galeotto fu il libro e chi lo scrisse" e galeotte furono le pitture affrescate dal giovane Stöber che gli diedero il pretesto ed il coraggio di avvicinare la ragazza, il cui rango era chiaramente tanto superiore al suo.
All'arrivo del treno i destini dei due giovani erano già segnati e tutta l'autorità del padre non riuscì a mutare la scelta di Luigia per il modesto impiegato delle ferrovie senza nome né titoli.
Evidentemente però il Barone era un padre comprensivo ed affettuoso. Non essendo riuscito a convincere la figlia si adoperò perché il futuro genero avesse uno "status" più consono alla nuova parentela.
"Almeno Capo Stazione Titolare" dovette pensare il Barone. Certamente i severi ordinamenti della Südbahn non consentivano carriere troppo rapide.
De Lindegg si ricordò allora di un progetto che stava incontrando difficoltà circa una ferrovia privata da Mori a Riva del Garda.
Il diffondersi, nella seconda metà dell'800, del turismo di "elite" aveva reso le località di Riva del Garda ed Arco (le più meridionali dell'Impero) assai apprezzate per il loro clima tipicamente mediterraneo.
I famosi versi di Goethe (Conosci il Paese dove fioriscono i limoni?) tornavano certo alla mente di ogni tedesco romantico quando, non ancora del tutto oltrepassata la barriera alpina, si affacciava nella conca benacense.
Nacque perciò nella zona l'aspirazione ad avere un collegamento ferroviario con la ferrovia del Brennero. Il progetto che godeva di maggior credito era opera dell'Ing. Stummer di Traunfels, ma le rivalità municipali fra Riva ed Arco mandavano le cose per le lunghe sconsigliando anche i finanziatori a farsi avanti.
L'autorità e le buone relazioni del Barone de Lindegg appianarono i contrasti, convinsero i finanziatori ed il governo di Vienna, favorevole soprattutto per l'adozione dello scartamento di 76 cm (in uso per le ferrovie militari) data la vicinanza della linea di confine.
Le caratteristiche di questo scartamento consistono principalmente nella possibilità di realizzare percorsi con curve a raggio strettissimo superando quindi agevolmente grossi dislivelli.

Ritratto ad olio di Otto Karl Stöber, primo Capo Stazione di Riva

Il percorso della nuova ferrovia aveva origine dalla stazione di Mori (linea Verona-Brennero) da dove, fiancheggiando in parte la strada, si dirigeva verso il lago di Loppio, ora disseccato in seguito ai lavori della galleria Adige-Garda, poi con uno spettacolare tornante si infilava fra i grossi macigni della frana post-glaciale che caratterizza il passo di San Giovanni, modesta sella che porta a Nago ed alla vallata del Sarca.

Per scendere agevolmente a Riva, piegando verso la montagna, scendeva ad Arco lungo la strada della Maza e di qui andava a terminare a Riva (stazione principale della linea) assai vicino alle rive del lago.

L'inaugurazione della M.A.R. (Mori-Arco-Riva) ebbe luogo il 28 gennaio 1891. Il treno inaugurale trovò a Riva ad attenderlo Otto Karl Stöber, Capo Stazione Titolare doppiamente felice, perchè la posizione raggiunta rappresentava la premessa a quelle nozze tanto sospirate. Il che infatti avvenne l'anno successivo.

Dirigenti e ferrovieri della M.A.R. in posa davanti a una locomotiva

Ma il matrimonio, purtroppo, non ebbe fortuna e questa simpatica storia d'amore ha un finale assai triste.

Prima una brutta caduta causò a Luigia un parto prematuro e la morte del primo figlio. Poi, qualche anno dopo, un secondo parto causò la morte della madre e della sua creatura.

Nel giro di soli quattro anni il destino aveva ripreso a Stöber tutto quello che gli aveva accordato.

Il colpo era stato tanto grande che la permanenza a Riva gli divenne insopportabile. Nel 1898 trovò un posto quale Capo Stazione presso una ferrovia privata dell'Austria orientale. Poté anche rifarsi una famiglia ma per breve tempo. Morì nel 1905 a soli 46 anni. Era un uomo colto, intelligente e di animo retto.

Anche la M.A.R. ebbe vicende alterne. Dopo un primo periodo di grande importanza turistica, attorno al 1910, venne intensamente utilizzata per il trasporto dei materiali destinati alla costruzione delle fortificazioni che l'Austria stava apprestando alla frontiera meridionale.

Nel 1915, allo scoppio della guerra, la M.A.R. venne tagliata in due dalla linea del fronte e, per forza di cose, cessò il suo servizio. Gran parte del materiale rotabile era stato già destinato ad altri compiti dall'esercito austriaco.

Al termine della guerra, la linea passò all'amministrazione italiana e successivamente venne ripristinata e ampliata raggiungendo Rovereto.

L'inaugurazione della nuova linea, la cui denominazione da M.A.R. mutò in R.A.R. (Rovereto-Arco-Riva), avvenne il 19 maggio 1925: 10 anni dopo la sospensione.

Ma il collegamento con Rovereto non diede i frutti sperati. Il trenino era molto lento, impiegava più di un'ora e trenta per i 29 km del percorso. Invece di ammodernare mezzi e tracciato, come da più parti si chiedeva, si preferì lasciar degradare il servizio fino al punto che, quando, il 21 ottobre 1936, questo venne soppresso e sostituito con servizi automobilistici, nessuno ebbe a protestare. D'altra parte non erano certo i tempi più adatti, quelli, per elevare proteste.

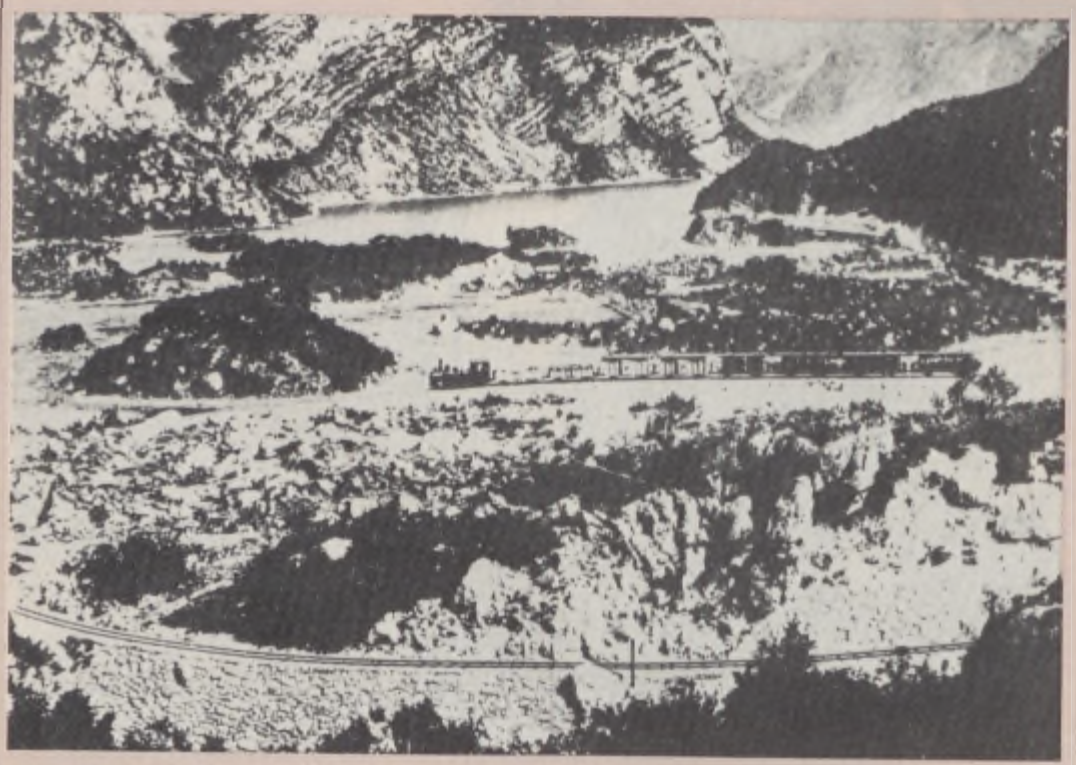
Fu il primo "76" soppresso in Italia, ramo secco "ante litteram". Nel Museo Civico di Riva (chiuso attualmente per restauri), con altri ricordi della M.A.R., è conservato un ritratto ad olio di Otto Karl Stöber, "primo Capo Stazione della i.r. privilegiata ferrovia Mori-Arco-Riva". Vi è raffigurato in divisa, sciabola e decorazioni. Sullo sfondo la stazione di Riva ed il Monte Brione.

Un insieme di una certa imponenza, solo in parte mitigata da un paio di lenti a pince-nez.

Il tracciato della vecchia ferrovia è rimasto pressoché intatto da Mori a Nago, trasformato oggi in strada campestre. Per chi voglia rendersi conto del suo interesse paesaggistico e spettacolare è consigliabile una escursione, magari a piedi. Sulla vicina strada c'è sempre il pullman nel caso sopraggiungesse la stanchezza.

Chi poi fosse interessato a maggiori notizie legga il bel libro di Giacomo Nones "Mori-Arco-Riva, storia di una ferrovia", Reverdito Editore, Trento, 1975.

Renzo Pocaterra



Un convoglio della M.A.R. percorre il grande tornante sopra il lago di Loppio

di G.B. Pellegrini

Rivalutazione delle pensioni statali

Sul tema in oggetto, diffusamente trattato nel numero dello scorso aprile, continuano a pervenire reiterate richieste di notizie (**Ernesto Barazzetti** da Brescia, **Ignazio Patalano** da Messina, **Aurelio Guglielmetti** da Milano, **Lucio Dinicolò** da Caltanissetta, **Elio Bagnoli** da Carpi). Purtroppo, era facile prevedere che, dopo la conclusione dei lavori da parte della Commissione tecnica di Palazzo Vidoni, il relativo progetto di legge avrebbe incontrato delle difficoltà per oltrepassare il filtro dei Ministri finanziari e giungere all'approvazione del Consiglio dei Ministri. Peraltro, mi auguro che, al momento in cui queste note saranno lette, gli anzidetti ostacoli siano stati superati e la vicenda si trovi nella fase parlamentare. A ciò inducono le recenti dichiarazioni dell'attuale Ministro per la Funzione pubblica rese davanti alla Commissione affari costituzionali della Camera dei deputati.

Nell'occasione, il Ministro ha rappresentato che l'apposita Commissione ha affrontato il problema della perequazione delle pensioni cosiddette d'annata, presentando uno schema di disegno di legge che, distintamente per ciascun comparto del pubblico impiego, stabilisce di quanto le pensioni in corso — e con riferimento all'anno in cui sono state costituite — devono attualmente essere aumentate per divenire uguali alla pensione corrisposta al dipendente cessato dal servizio, con la stessa qualifica ed anzianità, subito dopo l'entrata in vigore della Legge 11 luglio 1980, n. 312 (dipendenti statali in genere) e corrispondenti disposizioni per gli altri settori (per i ferrovieri la Legge n. 42 del 1979); ha poi aggiunto che il predetto schema di disegno di legge, il cui onere è di poco maggiore ai mille miliardi l'anno, presto sarebbe stato presentato al Consiglio dei Ministri.

Sul punto, altri sostengono che la copertura necessaria per il suddetto provvedimento dovrebbe essere prevista dalla "Legge finanziaria" per il 1982. Vedremo insieme come la vicenda si concluderà, non senza prima ricordare che lo stesso Ministro ha concluso il proprio intervento in seno alla Commissione affari costituzionali informando i parlamentari di avere posto allo studio un idoneo sistema di aggancio dei trattamenti pensionistici del pubblico impiego alla dinamica salariale, onde evitare che, nel tempo, si creino nuove sperequazioni.

Disposizioni in tema di pensioni INPS

Assolvendo all'impegno preso il mese scorso, informo i numerosi amici interessati a tali questioni che il Parlamento, in sede di conversione in legge del D.L. n. 402 del 29 luglio 1981, ha apportato significative modificazioni in favore degli assicurati e dei pensionati INPS, ridimensionando notevolmente le disposizioni restrittive in esso contenute.

Prima di esporre le novità normative introdotte nel sistema pensionistico obbligatorio, sia pure limitatamente a quelle che possono riguardare i numerosi ferrovieri in attività ed in quiescienza partecipi del sistema medesimo, devo ritenere che quanto ho avuto modo di riferire su tale argomento nel numero precedente e ciò che, qui di seguito, mi accingo a scrivere siano sufficienti a risolvere i problemi personali prospettati dai seguenti amici: **Otello Ambrosini** da Padova, **Mario Rossi** da Cerchio, **Giovanni Genovese** da Roma, **Luigi Costa** da Rapallo, **Luigi Chemi** da Scilla.

La notizia più attesa da tanti pensionati concerne la restaurazione delle disposizioni precedenti in materia di integrazione al trattamento minimo.

Detta integrazione, beninteso quando spetta, continuerà ad essere concessa indipendentemente dal reddito goduto dal pensionato. Le limitazioni reddituali previste, dapprima dal D.L. n. 245 (tre o cinque volte il minimo di pensione), sono state eliminate. Pertanto, ove la legge regolante il diritto al trattamento minimo ovvero le sentenze costituzionali n. 230 del 1974, n. 263 del 1976 e n. 34 del 1981 consentano la concessione di tale beneficio, anche se si è titolari di più pensioni, allo stato odierno l'integrazione al minimo deve essere corrisposta, senza tener conto degli altri eventuali redditi goduti dal richiedente.

In questo senso va intesa la risposta ai quesiti pervenuti sull'argomento; come certamente i lettori ricorderanno, nella precedente rubrica avevo sottolineato che era opportuno attendere la legge di conversione del decreto legge; mi era, infatti, sembrato inutile inoltrarmi in spiegazioni alquanto labirintiche, quando poi la legge avrebbe potuto modificare le disposizioni inserite, quasi all'insaputa di tutti, come appunto è avvenuto.

Tuttavia, ora che in tema di integrazione al minimo è tutto tornato come prima, non è da credere che non sia più preventivabile un ulteriore intervento legislativo inteso a regolamentare in modo univoco una normativa che, attualmente, permette ancora alcune discriminazioni. Invero, lo stesso Parlamento, durante il dibattito, non ha lasciato cadere il problema, avendolo soltanto rinviato al momento in cui sarà esaminata la legge di riforma del sistema previdenziale generale.

Notizie non buone, invece, per i ferrovieri interessati alla prosecuzione volontaria nell'assicurazione generale obbligatoria, evidentemente ottenuta prima del 1° luglio 1972, dato che il pesante aggravio dei contributi volontari è stato confermato dal Parlamento.

Infatti, dal 1° aprile 1981 tali contributi sono stati rapportati ad una nuova tabella di retribuzione fissata dal decreto n. 402 (le vecchie tabelle sono perciò decadute); i contributi vanno dalla prima alla 47ª classe: ad ogni classe fa riscontro una retribuzione settimanale media, sulla quale viene calcolato l'importo del contributo. La prima classe ha una retribuzione media di lire 4.100, mentre l'ultima ne ha una di lire 351.500 a settimana. Sulla prima classe, però, non è consentito il versamento dei contributi, in quanto la legge ha confermato che l'importo minimo da versare è quello relativo alla decima classe.

La volontaria minima passa quindi da lire 3.367 a ben lire 8.569 a settimana: a questo contributo corrisponde una re-

Movimenti dell'alta dirigenza

Esodi, nuovi incarichi e promozioni sono di recente venuti a modificare il panorama dell'alta dirigenza aziendale. Ecco il quadro aggiornato.

Hanno lasciato il Consiglio di Amministrazione il Consigliere Avv. Giuseppe Cutrona, per raggiunti limiti di età e il Consigliere Dott. Giovanni De Chiara.

Sono subentrati nel Consiglio, l'Ing. Mario Zaccaria e l'Ing. Giovanni Cecchin.

Inoltre, il Consiglio del Ministri, su proposta del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, ha nominato con decorrenza 6 dicembre i seguenti Dirigenti Generali: l'Ing. Franco Paolo Arsena, Ing. Luigi Ballatore, Ing. Giovanni Cecchin, Ing. Giovanni D'Ippolito, Ing. Carlo Focacci, Ing. Giuseppe Massaro, Ing. Luigi Parisella, Ing. Silvio Rizzotti, Ing. Gianfranco Tiberi.

tribuzione media utile a pensione di lire 32.250. Che cosa succede dunque ai prosecutori volontari che attualmente stanno versando su classi di contribuzione inferiori alla decima? Succede che essi non possono più versare su tali classi e devono automaticamente sentirsi autorizzati a versare la decima, ormai divenuta la classe minima. Chi versava, perciò, dalla quinta (finora classe minima) alla nona classe deve adeguare il contributo a quello della decima (cioè, ripeto, a lire 8.569 a settimana).

Ricongiunzione dei periodi assicurativi

L'intestazione che precede è quella della Legge 7 febbraio 1979, n. 29, in ordine alla quale sono pervenuti in redazione numerosi quesiti (**Renato Mattone** da Roma, **Francesco Scagliola** da Torino, **Carlo Monchiero** da San Remo, un **gruppo di pensionati piemontesi** da Torino, **Angelo Angeli** da Quiesa, **Rino Brambilla** da Cassano d'Adda, **Franco Gavelli** da Lugo, **Maria De Nuccio** da Marzanello, **Mauro Nicolik** da Genova, **Gino Soave** da Bolzano).

In effetti, si tratta di un provvedimento di particolare importanza destinato ad avere riflessi di notevole rilievo in campo previdenziale, in quanto prevede la possibilità di realizzare il conseguimento di una unica pensione da parte dei lavoratori che sono stati iscritti a diverse gestioni pensionistiche, mediante la ricongiunzione delle posizioni assicurative sia nella gestione dell'assicurazione generale obbligatoria che in gestioni o trattamenti previdenziali diversi, quale il Fondo pensioni delle F.S.

Se finora mi sono astenuto dal parlarne, ciò è dipeso dal fatto che per le specifiche esigenze dell'ordinamento pensionistico pubblico sono stati necessari ulteriori criteri applicativi, fissati poi dall'art. 4 della legge 7 luglio 1980, n. 299.

Ovviamente, l'argomento richiede ampio spazio, per cui dovrò dedicarvi alcune prossime rubriche.

Al momento, mi preme precisare che, definite tutte le disposizioni operative sia da parte del Ministero del tesoro che dell'Azienda F.S., ormai è imminente l'avvio della fase lavorativa della domande già presentate dai ferrovieri interessati, ammontanti a non meno di sessantamila.

Devo, altresì, chiarire che, allo stato attuale della normativa, la validità della domanda è subordinata ad alcune condizioni, quali: 1) il dipendente si sia trovato in attività di servizio il 24/2/1979, data di entrata in vigore della legge n. 29; 2) non sia avvenuta liquidazione di alcun trattamento a carico della gestione previdenziale trasferente per i servizi di cui si è chiesta la ricongiunzione; 3) non esistano precedenti riconoscimenti di servizi effettuati o da effettuarsi secondo le norme contenute nel T.U. n. 1092 del 1973 o in disposizioni analoghe; 4) sussista per i superstiti la possibilità di conseguire il diritto alla pensione di riversibilità

Da ultimo, va detto che la domanda non ha carattere vincolante, essendo ammessa la rinuncia all'esercizio della facoltà di ricongiunzione dopo che all'interessato è stato comunicato l'ammontare dell'onere a suo carico; ma di tutto ciò si parlerà diffusamente in altra occasione.

Risposte individuali

Comunico al sig **Gino Bilanzuoli** da Polla che l'Ufficio competente ha acquisito dall'U.P.C. di Napoli il foglio matricolare relativo al servizio di assuntore prestato con iscrizione al Fondo di previdenza dal 1/2/58 al 1/7/68. Peraltro, allo scopo di evitare l'adozione di due provvedimenti, il che avrebbe comportato un allungamento dei tempi per la definitiva regolarizzazione della sua posizione pensionistica, si farà luogo alla valutazione del periodo anzidetto (il servizio utile complessivo per la pensione passerà così da anni 33 ad anni 43) in sede di applicazione della Legge n. 885 del 1980. Ciò avverrà prossimamente, dato che — ultimato il lavoro inerente alla sistemazione delle posizioni pensionistiche degli esonerati durante il periodo 2/7/1977-1/10/1980 — ha avuto già inizio la fase di regolarizzazione delle pensioni decorrenti dal 2/7/1979, le cui liquidazioni originarie non siano state calcolate sulla base degli stipendi disposti dalla citata legge n. 885.

Per la valutazione in pensione del servizio pre-ruolo reso dal sig. **Luigi Marsano** da S. Margherita Ligure, si attende che il competente Ufficio dell'INPS trasmetta all'Ufficio pensioni l'apposito modulo attestante se per il periodo anzidetto (10/8/1942-31/12/1947) risulti o meno costituita la posizione assicurativa e, nell'affermativa, se i contributi stessi abbiano dato luogo, oppure no, a liquidazione di trattamento da parte dell'Istituto previdenziale. Anche in questo caso, il computo del servizio da contrattista avverrà contestualmente all'applicazione delle tabelle stabilite dalla Legge n. 885, considerato che l'esonero è avvenuto in data 18/8/1980.

In favore della sig.ra **Amelia Berti Riccelli** da Mignanego è in fase di definizione il nuovo provvedimento di quiescenza che eleva la durata del servizio utile da anni 13 a anni 26 ed il conseguente trattamento base da annue lorde lire 1.311.000 ad annue lire 2.376.500; naturalmente, poiché l'esonero dal servizio decorre dal 1/9/1978, il predetto trattamento dovrà ancora essere modificato in attuazione della Legge n. 885.

Confermo agli amici **Ezio Giovannelli** da Luino, **Raffaele Miele** da Caserta e **Walter Paganelli** da Torino che le loro posizioni pensionistiche sono state definitivamente sistemate ed i nuovi ruoli di pagamento sono stati trasmessi alle rispettive D.P. del tesoro, nell'ordine, con R.51 n. 481 del 3/7/81, R.51 n. 550 del 3/7/81 e R.51 n. 714 del 27/7/81; evidentemente, se ancora non percepiscono l'importo aggiornato del rateo mensile (e neppure i relativi arretrati), ogni sollecitazione va rivolta alle prefate Direzioni provinciali.

Le notizie lette dal sig. **Giuseppe Spadaro** da Cefalù — in merito ad iniziative tendenti ad estendere ai ferrovieri militarizzati durante l'ultimo conflitto le provvidenze previste per gli ex combattenti dalla Legge n. 336 del 1970 — non possono che riferirsi a proposte d'iniziativa parlamentare, ma non governative: tenuto conto del particolare momento economico attraversato dal Paese, non vedo come le iniziative stesse possano approdare a positive conclusioni.

La fotocopia della domanda presentata all'OPAFS dal sig. **Sabatino Petrella** da Avezzano, per il computo della 13ª mensilità nell'indennità di buonuscita, appare regolarmente compilata. Può darsi che l'avvio diretto all'Ente previdenziale, anziché all'U.P.C. di Roma, abbia fatto perdere un po' di tempo. In ogni modo, considerata la data di esonero, il pagamento in suo favore dovrebbe essere prossimo.

Estratte a sorte le obbligazioni FS/gennaio 1982

Il 20 novembre alle ore 9,30, presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, sono state effettuate pubblicamente, in base ai relativi piani di ammortamento, le estrazioni a sorte delle serie di obbligazioni, da rimborsare il 1° gennaio 1982, come di seguito indicato:

— obbligazioni "Amministrazione delle Ferrovie dello Stato" 10% - 1975/1985: estrazione a sorte di n. 11 serie intere per complessivi L. 11.000.000.000;

— obbligazioni "Amministrazione delle Ferrovie dello Stato" 10% - 1977/1987 1ª emissione: estrazione a sorte di n. 9 serie per complessivi L. 9.000.000.000;

— obbligazioni "Amministrazione delle Ferrovie dello Stato" 10% - 1978/1988 1ª emissione: estrazione a sorte di n. 8 serie intere per complessivi L. 8.000.000.000.

Per ulteriori informazioni, gli interessati potranno rivolgersi al Servizio Ragioneria DG o agli Uffici Ragioneria Compartimentali.

Questo mese aggiorniamoci in materia di...

a cura di Francesco De Angelis

Consultazioni elettorali e referendum - Residenza del personale F.S.

Nel comunicare che il Ministero del Tesoro — Ispettorato Generale per gli ordinamenti del personale — ha precisato che sussiste per i pubblici dipendenti, compresi quelli delle Aziende Autonome, l'obbligo della residenza nella sede di servizio, la lettera circolare P.2.1.6/29-50805 del 15.9.1981 ha evidenziato che scopo dell'art. 45 S.G. — obbligo di residenza — è quello di garantire il rispetto dell'orario di servizio e l'adempimento delle prestazioni di lavoro. Poiché detta circostanza viene meno in caso di consultazioni elettorali e referendum, è stato disposto che dovrà essere rivolto, ai dipendenti che ancora non avessero ottemperato a tale obbligo, invito a regolarizzare la loro posizione, con l'avvertenza che, in caso contrario, saranno adottati provvedimenti di carattere sanzionatorio.

Accertamenti professionali.

Con legge 6.10.1981, n. 564, pubblicata sulla G.U. n. 281 del 13.10.1981 sono state apportate integrazioni e modifiche al trattamento normativo del personale ferroviario.

Tale provvedimento prevede, tra l'altro, particolari disposizioni circa la decorrenza giuridica ed economica da assegnare a coloro che abbiano superato o supereranno gli accertamenti professionali relativi al periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1981.

Conseguentemente, con Lettera circolare P.8.1.4 del 5.10.81 è stata fatta presente la necessità assoluta di chiudere definitivamente gli accertamenti professionali in corso entro la suddetta data del 31 dicembre p.v., allo scopo di non venir meno alle giuste aspettative del personale interessato ed in ossequio alle direttive già impartite dal Direttore Generale.

È stato fatto rilevare come, dalla norma in questione, scaturisca, in sostanza, un precetto di comportamento che, in caso di ritardi nelle procedure concorsuali, può condurre a configurare responsabilità anche di carattere patrimoniale a carico dei responsabili.

Il ripetuto provvedimento legislativo, conferma, altresì, la regolarità delle procedure già contemplate nei bandi degli accertamenti professionali in corso, con particolare riguardo alla formulazione delle graduatorie compartimentali e di impianto, per cui, è stato ribadito, può e deve procedersi subito, senza incertezze, ai passaggi di profilo degli aventi titolo, non appena definite le graduatorie relative.

In tale situazione non risultano più proponibili motivi di conflittualità, volti a sostenere richieste di proroghe nell'effettuazione degli accertamenti professionali in atto, atteso l'obbligo, implicitamente fatto dalla legge, di rispettare il termine del 31 dicembre p.v., obbligo che non può pertanto essere disatteso.

Le autorità aziendali competenti sono state, quindi, interessate a porre in essere ogni accorgimento organizzativo volto a garantire il tempestivo smaltimento delle procedure concorsuali, invitando tra l'altro i Presidenti delle Commissioni esaminatrici ad intensificare lo svolgimento delle prove e ad abbreviare conseguentemente il diario relativo soprattutto quando il medesimo fosse stato fissato a date cadenti oltre il mese di novembre p.v. Ciò in quanto è necessario poi assolvere alle ulteriori incombenze procedurali per consentire il perfezionamento di tutti i passaggi di profilo entro la fine del corrente anno.

Per quanto attiene in particolare la valutazione dei titoli, è stato raccomandato di dare tempestivo avvio alla revisione delle singole posizioni, tenendo presente quanto più volte precisato circa le abilitazioni d'obbligo, che, stante la riserva di cui all'art. 7 del D.M. luglio 1979, n. 2078, sono al momento da considerare alla luce della precedente normativa, con riferimento quindi alle varie disposizioni legislative e regolamentari relative alle nomine a stabile ed agli avanzamenti di carriera ivi comprese le Deliberazioni del Consiglio di Amministrazione nn. 3 e 10/1059, n. 1/1977 e successive modificazioni ed integrazioni.

NORMATIVA

Dalla metà del mese di settembre alla metà del mese di ottobre sono state emanate le seguenti circolari dalle Unità del Servizio Personale:

P.0M 1.S.5.-AG-5.0/747/0.9 del 23.9.1981
— 6° Censimento generale dell'Industria, del Commercio, dei Servizi e dell'Artigianato.

P.0.1/P.M.415.P.G./748/7.9 del 29.9.1981
— Legge 6-2-1979, n. 42, art. 9.

P.2.1.2/COAP-605/749/2.6 del 12.10.1981
— Lavoratrici madri.

Lavoratrici madri

Al fine di assicurare univocità di indirizzo circa le modalità da seguire per l'assunzione ed il trattamento economico da attribuire nei confronti di candidate che si trovino nelle condizioni di "pre" e di "post" parto in cui, in base all'art. 4 della legge 30.12.1971, n. 1204 sulla "tutela delle lavoratrici madri", è previsto l'allontanamento obbligatorio dal lavoro, la circolare P.2.1.2/COAP-605/749/2.6 del 12.10.81 ha disposto quanto segue.

Non si dovrà procedere all'ammissione in servizio ferroviario di un'assumenda che si trovi in una delle condizioni di cui alle lettere a) "durante i due mesi precedenti la data presunta del parto"; b) "ove il parto avvenga dopo tale data , per il periodo intercorrente fra la data presunta e la data effettiva del parto"; c) "durante i tre mesi dopo il parto, ecc. ..." del citato art. 4, anche se nei suoi confronti è stato disposto provvedimento di nomina in prova.

Pertanto l'interessata non potrà prestare "promessa solenne", né nei suoi confronti si potrà procedere alla compilazione del modello P.42 (immatricolazione del personale).

L'assumenda in questione, ferma restando la decorrenza giuridica di assunzione fissata nel provvedimento di nomina in prova, dovrà essere invitata con apposita comunicazione e previo eventuale nuovo accertamento sanitario ad assumere servizio il giorno seguente alla scadenza dei tre mesi successivi al parto.

L'interessata in stato di gravidanza non sottoposta ad accertamento schermografico del torace in sede di visita di assunzione dovrà comunque essere invitata presso un Ufficio Sanitario delle F.S. a praticare detto accertamento prima dell'immissione in impiego. Resta inteso che la decorrenza economica coinciderà con la data di effettiva immissione in impiego.

Qualora, invece, si verifichi il caso di una candidata che si presenti ad assumere servizio almeno un giorno prima dei due mesi precedenti la data presunta del parto, la medesima sarà comunque immessa in impiego e conseguentemente presterà la "promessa solenne" e verrà compilato il modello P.42.

Ovviamente all'inizio del periodo in cui è prescritta l'astensione obbligatoria dal lavoro l'interessata dovrà essere allontanata dal servizio.

In quest'ultimo caso alla neoassunta spetterà il trattamento economico stabilito dalla sopra citata legge 30 dicembre 1971, n. 1204.

A Foligno la Settimana nazionale del tempo libero

Fotografia e Cinema a formato ridotto, Artigianato, Pittura Estemporanea, Tiro al Piattello, Tennis, Calcio, Bocce, Pesca, Bridge, nonché un saggio di Danza Classica ed una serata di Musica e Poesia. Questo il compendio delle manifestazioni svoltesi a Foligno nell'ambito della "Settimana Nazionale del Tempo Libero". Le presenze sono state centinaia, le opere relative alle iniziative culturali hanno ampiamente superato il migliaio. Ma talvolta non sono soltanto i dati statistici a contare. Talvolta — e questo ci sembra il caso — sono altri i valori che emergono e si affermano in questo genere d'iniziative. Cosa sarebbe in effetti il D.L.F., se le sue strutture e soprattutto i suoi uomini si limitassero a fornire ai soci dei semplici, aridi servizi, senza l'apporto del calore umano, dell'amicizia, della solidarietà?

Senza questo apporto il D.L.F. non avrebbe — non potrebbe avere — quel valore insostituibile che concretamente riveste per tantissimi ferrovieri e per i loro familiari: non freddo, impersonale organismo preposto alla gestione del tempo libero dei lavoratori, ma Sodalizio, in tutta l'antica, autentica e bella accezione della parola.

I responsabili del DLF di Foligno, ciascuno nel suo settore, hanno profuso il massimo del loro impegno organizzativo, proprio nel tentativo — riuscitissimo secondo noi — di affermare quei valori di cui si parla, in fondo senz'altra gratificazione che la consapevolezza di aver portato un mattone alla socialità e alla crescita culturale.

I soci che vivono concretamente e creativamente la vita del D.L.F. hanno da parte loro dimostrato, col livello medio delle opere presentate per i settori culturali e con il sano agonismo dimostrato nelle gare sportive, di essere già partecipi di questo patrimonio di umanità. Nelle opere fotografiche e pittoriche, nei filmati, nelle diverse espressioni dell'artigianato, questa umanità si avverte sempre presente, in forme a volte giocose, a volte drammatiche, dolenti o angosciate, ma sempre bisognosa di comunicarsi agli altri, in un confronto-scambio di sensazioni, sentimenti, esperienze da cui non si può uscire che arricchiti.

Pertanto, settimane culturali, sportive e turistiche di questo tipo costituiscono, a nostro parere, occasioni da non perdere, occasioni da ripetere, promuovere e incrementare.

Diamo qui di seguito una sintesi dei risultati delle singole manifestazioni.

CONCORSO NAZIONALE CINEMA A F.R.:

1° premio ex aequo: Germone Rizzo Tranacere con l'opera "Là nell'ombra" e Giuseppe Romeo con l'opera "Vita all'aperto".

CONCORSO NAZIONALE FOTOGRAFIA E DIAPOSITIVE

B. e N.: 1° premio ex aequo: Sergio Silva con l'opera "Elena" e Anselmo Massarenti con l'opera "Poesia".

Colorprint: 1° premio ex aequo: Rita Dalfi Tanzi (opera "Autunno") e Carlo Setti (opera "Piccolo clown").

Diacolor: 1° premio ex aequo: Dante Carlo Ceci (opera "I due profili") e Salvatore Ducato (opera "Surf").

MOSTRA NAZIONALE DI ARTIGIANATO

Legno: 1° premio ex aequo: Alvio Ottaviani e Vincenzo Lattanzi.

Metallo: 1° premio ex aequo: Felice Michelini e Rino Mughetti.

Scultura: 1° premio ex aequo: Umberto Tosi e Renzo Renzini.

Grafica: segnalato Sergio Timi.

Modellismo: 1° premio ex aequo: Francesco Scolastra e Ivo Dominici.

Merletti: 1° premio ex aequo: Giuliana Cola e Manuela Urbani.

Fermodellismo: premio speciale G. Carlo Mastrini e Mario Vitali Roscini.

CONCORSO NAZIONALE DI PITTURA ESTEMPORANEA

1° premio: Mario Braidotti, 2° Ernesto Belloni, 3° Nilo Cabai, 4° Marcello Minelli, 5° Corrado Epifani, 6° Vittorio Frappi, 7° Roberto Ricci, 8° Luigi Pastorelli, 9° Vincenzo Antonini, 10° Venezia Ponti.

GARA NAZIONALE DI TIRO AL PIATTELLO-FOSSA

Individuale: 1° Giuseppe Mabelli, 2° Nazzareno Fradiani, 3° Bruno Moroni, 4° Rolando Borghi, 5° Riccardo Rinaudo, 6° Mario Berto, 7° Bruno Landi, 8° Sergio Manetti, 9° Werter Biagini, 10° Enzo Natali.

A squadre: 1°Biagini-Bascucci-Moroni, Dlf Rimini; 2°Manetti-Borghi-Neri, Dlf Firenze; 3°Sdei-Natali-Cerretti, Dlf Foligno b); 4° Picone-Landi-Bartoli, Dlf Foligno c); 5° Pianelli-Fradiani-Filipponi, Dlf Falconara.

Virginio Pantano

Qua e là per i D.L.F.

La festosa tradizionale manifestazione conclusiva che ha riunito i vincitori del concorso compartimentale per il decoro e l'abbellimento degli impianti — 1980 e 81 - si è tenuta il 17 ottobre presso il Cinema Delle Palme del DLF di S. Benedetto del Tronto. Il Direttore Compartimentale, 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, il decoro e l'abbellimento floreale. In particolare si è inteso riconoscere l'impegno e lo sforzo dei dipendenti in servizio in località disagiate. 102 sono stati gli impianti che hanno partecipato al concorso, ripartiti in 60 Stazioni, 28 Fermate e 14 Impianti vari. Sono risultati primi classificati: Grottammare, Jesi e Riccione fra le stazioni; Tortoreto Lido, Fossombrone e Pollenza fra le Fermate; SSE Roseto, D.L. Fabriano e Zona 121 T.E. Falconara fra gli impianti vari. L'Ufficio Relazioni Aziendali FS, Associazioni turistiche, Istituti di Credito ed Enti vari hanno messo a disposizione un gran numero di premi.

Un momento della premiazione a Sottomarina

"Pierini Pescatori": così vengono chiamati affettuosamente i bambini che si dedicano alla pesca. E proprio un gruppo di vivacissimi "Pierini", accompagnati dai loro genitori, è stato protagonista di una simpatica giornata a Sottomarina, organizzata dal Dopolavoro di Venezia in occasione della Giornata del Ferroviere.

Al termine della gara, pesato il pesce, c'è stata la proclamazione dei vincitori: ai primi tre classificati il DLF ha assegnato altrettante piccole coppe; a tutti "Voci della Rotaia" ha offerto dei doni-ricordo.

Positiva conclusione della gita socio-culturale organizzata dal D.L.F. di Portogruaro per i propri soci e familiari in Toscana e protrattasi per tre giorni. Al viaggio, che completava l'intensa e interessante attività turistica del sodalizio veneto friulano tra ferrovieri, hanno preso parte ben 180 persone.

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

Blocco elettrico: regime o sistema?

Negli stampati F.S., trattando del blocco elettrico, si adopera a volte la parola Regime e a volte la parola Sistema.
Ne diamo qualche esempio:

1°) *Regolamento per la circolazione dei treni*: "La circolazione dei treni può essere regolata: a) col regime del blocco elettrico (manuale od automatico)". L'identica formulazione è contenuta nella *Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive* e nella *Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello*;

2°) *Regolamento sui segnali*: "Tutte le linee sono esercitate col regime del *blocco telefonico* o col regime del *blocco elettrico (manuale od automatico)*";

3°) *Istruzione per il servizio dei deviatori*: "La circolazione dei treni può essere regolata: a) col regime del blocco telefonico; b) col regime elettrico (manuale od automatico)... ...Col sistema del blocco elettrico le linee sono suddivise in tratti, detti sezioni di blocco, delimitati da segnali fissi...";

4°) *Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico* (Parte III — Blocco automatico): "Il sistema di blocco automatico provvede ad assicurare il distanziamento dei treni a mezzo di segnali comandati o controllati da appositi apparecchi azionati dai treni stessi.";

5°) *Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico* (Parte IV — Blocco elettrico manuale tipo F.S.): "Su alcune linee o tratti di linea indicati nell'orario di servizio è in funzione il sistema del blocco elettrico manuale mediante il quale si provvede ad assicurare il distanziamento dei treni. Tali linee o tratti di linea si dicono esercitati col *sistema del blocco elettrico manuale*...".

Nel testo delle predette pubblicazioni, eccettuata l'*Istruzione per il servizio dei deviatori* (nella quale Regime e Sistema di blocco coesistono), risulta inclusa solo una delle due maniere: il lettore, che si imbatte ora nell'una ora nell'altra (a seconda del volumetto consultato), intende bene che si vuole designare la stessa cosa e si persuade che fra i suddetti termini non esiste alcuna differenza. Tuttavia fra sinonimi o parole affini, benché l'espressione pratica tenda ad alleggerire e a livellare il patrimonio linguistico, c'è sempre qualche sfumatura di significato, così come fra Regime e Sistema di blocco c'è una differente gradazione di genericità, che fa propendere per Sistema di blocco (che si appoggia ad una tradizione ormai secolare) la nostra preferenza.

Con l'uso generico di Regime, che ritroviamo in Regime di esercizio, Regime di circolazione e sim., si è voluto denotare un qualsiasi procedimento idoneo per assicurare il distanziamento e la protezione dei treni in marcia, anche se privo, come nel caso del blocco telefonico, di quelle particolari caratteristiche o "principi informatori" che contraddistinguono un Sistema di blocco elettrico propriamente detto.

Vero è infatti che fin dalle origini il Sistema di blocco, comunque strutturato, ha avuto fondamento nella suddivisione della linea in tratte o "sezioni di blocco", destinate ad essere impegnate da un solo convoglio o da un singolo mezzo di trazione. Il primo di tali impianti fu realizzato nel 1844 da W. Fothergill Cooke sulla linea Narwich-Yarmouth.

Quasi tutti i dizionari linguistici registrano la dizione Sistema di blocco: nel Battisti-Alessio (*Dizionario etimologico italiano*) si sostiene che Sistema di blocco cominciò a diffondersi nella nostra lingua fin dal 1877, come traduzione dell'inglese Block system (1864); nel *Vocabolario Nomenclatore* (1912) di P. Premoli, troviamo così annotato: "*Block-system* (sistema di blocco), denominazione inglese, valsa nell'uso, per indicare gli apparecchi destinati ad evitare gli scontri ferroviari, impedendo che un treno si inoltri in un tratto di linea sulla quale si trovi un altro treno". □

L'INIZIATIVA PER GLI HANDICAPPATI

La seconda campagna per la sottoscrizione al Fondo di Solidarietà che abbiamo lanciato alcuni mesi or sono comincia a dare i suoi frutti. È stato superato il traguardo dei 10 milioni mensili nel luglio scorso (dato più recente) e precisamente 10.132.825, pari a lire 121.600.000 circa l'anno.

Frattanto, il numero degli handicappati negli elenchi della Commissione Esecutiva sono andati via via aumentando considerevolmente, fino a raggiungere le 1.839 unità. Conseguentemente i contributi saranno inferiori a quelli che fu possibile corrispondere lo scorso anno. Per il 1981 coloro che sono stati assegnati alla 1ª categoria (handicaps gravi e gravissimi) riceveranno 500 mila lire, gli appartenenti alla 2ª categoria (handicaps meno gravi) avranno 200 mila lire. La somma complessiva occorrente — lo rammentiamo — non è formata soltanto dal ricavato della sottoscrizione, ma soprattutto dal contributo aziendale, che è pari a circa 400 milioni l'anno.

Gli elenchi da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione sono quasi pronti, perciò è prevedibile che i contributi verranno corrisposti a partire da dicembre.

Per quanto riguarda il 1982, la Segreteria della Commissione avverte che la raccolta dei moduli-domanda appositamente predisposti per il contributo verrà effettuata dai Gruppi di Lavoro Compartimentali, che fanno capo ai Redattori di "Voci della Rotaia", il cui elenco viene ogni mese pubblicato dalla rivista. Perciò tutti gli interessati dovranno rivolgersi e inoltrare le domande ai suddetti Gruppi, i quali provvederanno a trasmettere le domande stesse alla Commissione entro il 30 giugno 1982. E così avverrà anche per gli anni successivi.

Concludiamo, come sempre, questa nota con i nostri ringraziamenti a coloro che hanno versato contributi extra-sottoscrizione al Fondo di Solidarietà. Questo mese ringraziamo particolarmente: gli amici di Bari che ci hanno trasmesso la somma di lire 115 mila tramite il nostro Redattore Antonio Bozzi; il Presidente del G.A.F.E., Gruppo Etruria Amici della Ferrovia, che ci ha inviato la somma di lire 300 mila; il personale del Reparto d'Esercizio 11/E di Barletta, che ci ha inviato un assegno di 43 mila lire per onorare la memoria della madre di Cosimo Dilillo, dipendente di quel reparto; infine l'ing. Antonio Liverani del Servizio Impianti Elettrici, che ha voluto devolvere al Fondo la somma ricavata dalla vendita del libro di poesie, dal titolo "L'ultima meta", del figlio Andrea, recentemente scomparso, per onorarne nel modo più degno la memoria.

Scambio di corrispondenza e cartoline

Carmen Bouza Fernandez
c/Somozas n. 36
Jubia (El Ferrol del Caudillo) - SPAGNA

chiede di poter iniziare uno scambio di corrispondenza e di cartoline con ragazze italiane. Lingua: spagnolo, francese o italiano, a scelta.
Carmen Fernandez ha 33 anni e i suoi hobby sono la lettura, i viaggi, il cinema e, naturalmente, le collezioni di cartoline.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Fiocco Rosa in casa del collega Galileo Quintabà per la nascita dell'attesa primogenita, Valentina. Alla piccola ed ai felici genitori i più affettuosi auguri di ogni bene.

Commiato. Auguri di lunga e serena quiescenza al Segr. Sup. 1° cl. cav. Franco Camangi, Capo della Segreteria dell'Ufficio Ragioneria, che ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età.

I nostri lutti. All'età di 91 anni è scomparso a Senigallia dopo brevissima malattia il cav. Dante Sellani, un nome questo che ricorderà ai meno giovani la figura di un ottimo Capo Stazione, andato in quiescenza dopo 38 anni di servizio, ed a tanti altri ferrovieri e loro figlioli l'instancabile Economo dei Collegi e delle Colonie di Senigallia e Riccione che per circa 25 anni lo hanno visto prodigarsi con passione, competenza e scrupolosa onestà.
Si è spento ancora a Senigallia il cav. Lorenzo Martina, Capo Stazione a riposo. Alla moglie Angelina e alla figlia Fausta giungano i sensi del nostro più profondo cordoglio.

Bari

La cicogna ha portato Antonia e Anna Rita a Raffaele Miloni, Manovratore di Bari C.; Adriano a Domenico Donvito, Deviatore di Bellavista; Pasquale a Michele Faccilongo, Aus. di Bari Marittima; Dario a Donato De Cesare, Conduttore del DPV di Foggia; Giambattsta a Donato Papagni, Guardiano del 20° Tronco Lavori di Molfetta; Nicola ad Agostino Scaltrito, Op. Qual. 24° Tronco Lavori di Gioia del Colle; Giuseppe a Ferdinando Distaso, Guardiano del 6° Tronco Lavori di Foggia, Silvia a Paola Malerba, Segr. Sup. dell'Ufficio I.E.; Domenico ad Angelo Del Curatolo, Capotecnico del Rep. 11/TE di Barletta; Enrico a Potito Santodirocco, Op. Qual. della Zona 23 di Foggia, Annalisa ad Antonio Filannino, Aus. del Rep. 11/E di Barletta.

Lunga e serena quiescenza. A Matteo Scarano, Capotreno del DPV di Foggia; a Nunzio Gagliardi, Op. Qual. dell'Officina G.R. di Foggia; a Mario Viola, Conduttore del DPV di Foggia; a Francesco Rotondo, Macchinista del D.L. di Bari; a Giuseppe Pippo, Macchinista del D.L. di Foggia; a Salvatore Birtolo, C.S. Sup. di Francavilla F.; a Nicola Labellarte, Guardiano del 22° Tronco Lavori di Bari; a Gaetano Micchetti, Segr. Sup. 1° cl. dell'Ufficio Trazione; a Gaetano Simone, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria, e a Vincenzo Salvatore, Appl. Capo r.e. dell'Ufficio Sanitario.

Le nostre condoglianze. Alla famiglia Fogliano per la scomparsa del Guardiano Francesco Antonio del 16° Tronco Lavori di Grassano; alla famiglia Naricisi per la morte dell'Op. Qual. Antonio della Zona 43.4 TT di Taranto; alla famiglia Pipli per la scomparsa del Commesso Pierino dell'Officina G.R. di Foggia; alla famiglia Neroni per la dipartita dell'Aus. Spartaco del D.L. di Bari.

Fiori d'arancio. Per la rag. Lucia Triggiani e il geom. Attilio Vescovo, figlio del cav. Lorenzo, Segr.Tecn. Sup. 1ª cl. a riposo.

Hanno festeggiato il 50° anno di matrimonio Angela Stasi e Orazio Milano. Lieto, lo annuncia il figlio Antonio, Ausiliario della stazione di S. Basilio Mottola.

Congratulazioni a Nicola Di Leo, C.S. dell'Ufficio Movimento insignito Cavaliere al merito della Repubblica Italiana.

Giovambattista Lardella, Capostazione Sup. a riposo, è stato eletto presidente dell'Associazione Nazionale Coniglicultori Italiano. Congratulazioni.

Bologna

I colleghi della Zona IE di Ostiglia salutano cordialmente Lino Mantovani ed Ivo Cotifava - Tecnici IE - che di recente hanno lasciato il servizio ferroviario. Anche Lidia Broggio - Guardiano tr. 23° di Ferrara; Umberto Ferrari - Guardiano 4° tr. di Reggio Emilia; Angelo Pancaldi - Tecn. del Rep. 13/E di BO S. Donato; Luigina Previato - Guardiano 25° tr. di Rimini e Guido Saviotti - Capo Treno del D.P.V. di Faenza - hanno lasciato il servizio per limiti di età. A tutti gli auguri di "Voci".

Fiocco azzurro in casa di Gianni Bertelli - Op. Qual. del Rep. 26/E di Crevalcore - per l'arrivo del secondogenito Enrico. Congratulazioni vivissime alla mamma Angiola ed alla sorellina Elena, dagli amici di Ostiglia.

A Rimini esiste una simpatica tradizione. Le manifestazioni per la "Giornata del Ferroviere" comprendono anche il saluto di commiato ai colleghi dell'impianto posti in quiescenza nell'anno. Questa volta è toccato a Giuseppe Bianchi - Dev. Capo -, Romeno Tamagnini - Capo Gest. Sup. e Mario Tonini - Ass.te Capo. Con gli auguri di rito, ai quali aggiungiamo anche i nostri, è stato loro offerto il dono tradizionale: un artistico portachiavi d'argento, a ricordo degli amici e degli anni di lavoro in comune.

Renato Gigliotti - Manovale di BO S. Donato - si è unito in matrimonio con Isabella Strangis; Sergio Sergi - A. Macch. del D.L. di BO S. Donato - con Maria Morello ed Antonia Cristina Manzo - Ass. di Staz. di Piacenza - con l'Op. Qual. Antonio Mobile. Felicitazioni vivissime!

Cagliari

Un dibattito sullo studio dell'ingegnere Filippo Manunza, già Capo dell'Ufficio Trazione di Cagliari e di Ancona, dedicato a Cagliari nella strategia dei trasporti, si è svolto nel salone della Camera di Commercio del capoluogo sardo. Il lavoro di Manunza che costituisce il primo "quaderno" del Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Cagliari affronta un problema di grande attualità in vista della realizzazione del porto container.

Anche la Stazione di Cagliari allineandosi ai più importanti impianti della rete nazionale, ha un Ufficio Informazioni. Si alternano nel servizio giornaliero tre agenti che danno informazioni in italiano, in inglese e in francese.

La giornata nazionale del donatore di sangue anche quest'anno è stata particolarmente curata dall'AVIS con diverse manifestazioni di propaganda tra i giovani nel settore scolastico e tra i lavoratori nel settore dei servizi e dell'industria. Sono stati premiati con medaglia d'oro molti concittadini, tra cui segnaliamo due colleghi: Antonio Marini e Luigi Zuddas entrambi dell'Ufficio Commerciale. Ad essi vadano le nostre congratulazioni.

Firenze/Unità dist.

I nostri lutti. Gli amici della Divisione Contabilità Prodotti, addolorati per il decesso del loro collega Raffaele Lucci, desiderano ricordarlo e porgere alla famiglia sincere condoglianze.
Le più sentite condoglianze anche alla signora Patrizia Parigi dell'Ufficio Rag. M.T. che ha perduto il padre e ai familiari del Segr. Sup. Gino Rofi, Fedro Zini e al Commesso Piero Soldani, della Div. Contabilità e Prodotti, per la morte della madre.

Marcia nuziale. Si è recentemente sposata la Segretaria dell'Ufficio Rag. M.T. Liviana Barducci. Di cuore, a lei e al marito, tanti sinceri auguri.

Lunga e serena quiescenza gli amici dell'Ufficio Rag. M.T. augurano al Segretario Superiore Giotto Nardi che in questi giorni ha terminato il suo servizio ferroviario.

Cicogna Express. È nato Duccio all'amico Piero Soldani della Divisione Contabilità Prodotti. Al bambino e ai genitori tante felicitazioni.

Felicitazioni sincere anche al Segr. Sup. Elvio Verdi della DCP diventato ancora una volta nonno per merito di Matteo.

Felicitazioni sincere al Segr. Sup. 1° cl. Alvaro Giunti dell'URMT e al Segr. Sup. Valerio Borghi della DCP per l'onorificenza di Cavaliere recentemente conferitagli.

Firenze/Mat. e Traz.

Auguri vivissimi all'ing. Eduardo Cardini, Direttore del Servizio Materiale e Trazione, al quale — su proposta dell'On. Ministro — è stato conferito l'ambito riconoscimento di "Grande Ufficiale".

Un gradito ritorno. — Un cordiale augurio di buon lavoro al Dirigente Generale, ing. Giuseppe Maffei, già Direttore Compartimentale di Napoli, che è stato destinato presso la Sede Centrale del Servizio Mate-

I redattori compartimentali

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel. 3301
Bari: Antonio Bozzi	Tel. 2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel. 3238
Renzo Pocaterra	Tel. 2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel. 739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel. 2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel. 3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi	Tel. 3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel. 3633
Milano: Luigi De Luca	Tel. 2730
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel. 4225
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel. 3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel. 3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel. 6483
Torino: Renzo Marello	Tel. 2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel. 323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel. 3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel. 3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel. 5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel. 38883

riale e Trazione come sostituto del Direttore.

È improvvisamente deceduto a Pisa il Macchinista in pensione Aristodemo Pisani. Ai familiari le condoglianze di "Voci". Sentite condoglianze anche all'ing. Enrico Mingozzi dell'Ufficio Centrale 3° per la perdita del padre.

Genova

La cicogna ha portato Enrico in casa dell'Operaio Qualificato Renato Scaglia del Reparto 21/E di Ovada; Chiara in quella di Domenico Barigione, Ausiliario IE dello stesso Reparto; Fabiana in casa della signora Antonietta e del Manovratore Marco Facino di Genova P.P. Ai pargoletti e ai genitori auguri e congratulazioni.

Il Capo Gestione Superiore Carlo Vallini, per lunghi anni in servizio alla Gestione Autonoma di Genova Marittima ed ora a Follonica, è stato insignito dell'onorificenza di cavaliere al merito della Repubblica. All'ottimo Vallini le nostre congratulazioni e il nostro ricordo.

Fernando Ferrarini ed Enrico Malan, coppia ormai molto nota di filatelici ventimigliesi, hanno partecipato con successo alla Mostra Filatelica organizzata a Livorno nel 1° centenario dell'Accademia Navale. Le nostre più vive congratulazioni.

Il Macchinista T.M. Armando Giorgi colleziona sempre nuovi successi in campo letterario: ha vinto di recente il 2° Premio "Ticino" svoltosi a Lugano con la poesia "Tu chiedi". Vivissime congratulazioni. Anche il dott. Romualdo Faggioni, funzionario a riposo, si segnala nella poesia quale vincitore di uno dei premi "Città di Levanto 1981" ed autore di un libro di versi intitolato "Il treno".

Il Capo Stazione Superiore Luigi Ruffini, titolare di Framura, si è spento a Padova dopo lunga malattia. Formuliamo ai familiari tutti i sensi del nostro cordoglio. Sentite condoglianze anche al Segretario Tecnico Superiore, geom. Rocco Marcello, dell'Ufficio Lavori, e alla sorella Angelina, Applicato Capo dell'U.P.C., cui è mancato di recente il padre, e all'Applicato Capo Rosalba Repetto, pure dell'U.P.C., per la morte della sorella.

Milano

È deceduto il Capo Tecnico a r. dell'Ufficio Lavori Comp.le di Milano Anselmo Baia in servizio per 20 anni nel Compartimento.
Alle figlie e alla moglie le nostre più sentite condoglianze.

Il Tecnico I.E. Pietro Rech è morto per un incidente sul lavoro nell'impianto di Gallarate.
Alla famiglia del collega, così duramente colpita, giungano le nostre più sentite condoglianze.

Napoli

Lauree. Giuseppina Laurita, figlia del Segr. Tecn. Sup. 1° cl. a r. Antonio, ha conseguito la laurea in Filosofia con la massima votazione e la lode. Pure col massimo dei voti e la lode si è laureato in Medicina e Chirurgia Maurizio Capece, figlio del Capo Tecn. Sovr. Raffaele, Capo del Rep. I.E 12/E di Napoli C.le. Complimenti vivissimi.

Nozze. Si sono uniti in matrimonio la sig.na Filomena Sannazzaro ed il Segr., dott. Bernardo Arsenio, dell'Officina G.R. di S. Maria La Br.; la sig.na Melina Napolitano ed il Capo Tecn. della stessa Officina Donato Marchione: la sig.na Clementina Zimo ed il Capo Tecn. Angelo D'Antonio, pure dell'Officina G.R. di S. Maria la Br.; il Segr. dell'U.P.C. M. Daniela Inserra ed il sig. Lucio Cavaliere; il Tecnico Angelo Gagliardi del Rep. I.S. di Napoli C.le e la sig.na Patrizia Medugno; il Capo Tec. Bruno Ermete Nicola De Luca dell'Officina G.R. di S. Maria La Br. e la sig.na Michela Fusco. I nostri più cordiali auguri.

Nascite. Ester è nata ad Angela Iovane, moglie dell'Op. Qual. Gennaro Russo, della zona I.E. 15/1 di S. Maria Capua Vet.; Elisa invece è nata in casa del Capo Tecn. dell'Officina G.R. di S. Maria La Br. Vincenzo Villamina. Felicitazioni.

Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: il Commesso Nicola Ciampi dell'Uff. Mov. Comp.le; il Macch. Giuseppe Cefalo del Dep. Loc. di Napoli C.Fl.; il Capo Tecn. Sup. Ciro De Martino della Sq. Rialzo di Napoli Sm.to; l'Ausil. Alessandro Di Micco della Staz. di Napoli C.le; il Manovr. Raffaele Garofalo della Staz. di Torre Ann.ta C.le; il Macch. T.M. Emilio Napoli e l'Assist. Capo Giuseppe Citro, rispettivamente della Rimessa Locom. e della Staz. di Battipaglia; il Dev. Eduardo Grimaldi, della Staz. di Nocera Sup.; l'Ausil. Domenico Imperatore del Dep. Locom. di Benevento; i Macch. Luigi Ronga e Matteo Sabatino del Dep. Locom. di Salerno; il Capo Per. Viagg. Sovr. Luigi Bilancia del D.P.V. di Salerno; il Segr. Sup. dell'Uff. Rag. Almerindo Nocca ed il Capo Tr. Carmine Palladino del D.P.V. di Napoli C.
A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: l'Appl. Tecn. dell'Ufficio Traz. Benedetto Vicinanza; l'Aiuto Macch. Elio Picariello; il padre del Segr. Sup. dell'U.P.C., dott. Paolino Di Salle; la mamma del Capo Tecn. Roberto Moricone dell'Officina G.R. di S. Maria La Br; il padre del Capo Tecn. dello stesso Impianto, Mario De Santis. Le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Fiori d'arancio. Si sono uniti in matrimonio la collega Anna Ciulla, Segretario presso l'Ufficio Impianti Elettrici e il dott. Lillo Bufalino.
Si sono anche uniti in matrimonio i Segretari dell'Ufficio Personale Compartimentale, rag. Salvatore Ferrara, e la sig.na Brigida Chiappara ed il rag. Ignazio Volpe e la signorina Angela Conti. Auguri affettuosi.

Cicogna express per Adele Gallo, dell'Ispettore Principale dott. Michele, dell'Ufficio Lavori Compartimentale; per Erika Collura del Segretario Superiore di 1ª classe rag. Luigi, dell'Ufficio Ragioneria; per Valentina Di Bella, dell'Ispettore Capo Aggiunto ing. Corrado, dell'Officina GR di Catania Acquicella; per Stefano Togaro, nipote del Deviatore Filippo Lo Presti, della stazione di Tusa e, infine, per Ignazio Ganci, primogenito del rag. Domenico, Segretario all'U.P.C.

Esoneri. Il 12 settembre u.s. i colleghi dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale hanno simpaticamente salutato il Segretario Superiore di 1ª classe, cav. Antonio Cardo Santo, che ha lasciato il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età.

Onorificenza. Sono stati insigniti di onorificenza all'Ordine del Merito della R.I.: di Commendatore: il Revisore Superiore di 1ª classe Ignazio La Barbera, dell'Ufficio Movimento; di Ufficiale: il Macchinista di 1ª classe a riposo Antonio Mauso, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Messina; di Cavaliere: il Segretario Superiore di 1ª classe Nicolò Monti, dell'U.P.C., il C.P.V. Sovr. Antonino Gambino, dell'Ufficio Movimento, il C.P.V. Giovanni Monte, dell'Ufficio Ragioneria. Congratulazioni.

I nostri lutti. Sono deceduti: il C.S. Sup. Benito Scordi, del 1° Reparto Movimento linea di Palermo Centrale; il Segretario Superiore Giovanni Di Salvo, dell'Ufficio Ragioneria; l'Assistente di Stazione Pietro Minardo, della stazione di Catania Centrale; la moglie del Segretario Superiore di 1ª classe, dott. Giorgio Milazzo, dell'Ufficio Movimento Compartimentale.
Ai familiari esterniamo i nostri sensi di solidarietà.

CASA NOSTRA

L'Ausiliario Tommaso Contarino, in servizio presso il Deposito Locomotive di Catania, è stato ordinato sacerdote.
Il neo-sacerdote, assunto in ferrovia il 10 febbraio 1972 con la qualifica di Manovratore ha sempre prestato lodevole servizio tanto che, col 1° gennaio 1977, venne promosso per merito comparativo Manovale Specializzato. Egli, al termine della cerimonia, nel ringraziare i colleghi intervenuti, ha assicurato che anche dopo l'investitura continuerà a svolgere la sua attività lavorativa alle dipendenze della nostra Azienda.

Reggio Calabria

L'Assistente Capo Aurelio Codispoti, in servizio presso la stazione di Reggio Calabria, è diventato nonno di una bambina, di nome Debora. Auguri alla piccola, al nonno e ai genitori, Aurelio e Grazia Codispoti.

Si è laureata brillantemente in Medicina e Chirurgia Brunella Brusillo figlia del C.S. Sup. Francesco della Dirigenza Unica di Cosenza. Auguri.

Roma/Impianti

Binario X. I complimenti più vivi a Luigi Guglielmi, figlio del C.G. Sovr. Liberato, Vice-Titolare della Gestione Merci di Roma S. Lorenzo, che si è laureato in Ingegneria Meccanica dei Trasporti con il punteggio di 110/110.

Fiori d'arancio. Nella Chiesa di S. Francesca Romana, Antonio Simeoni, Conduttore presso il Dep. P.V. di Roma T/ni e la signorina Daniela Zerbili hanno celebrato il loro matrimonio.
In quel di Palestrina, si sono detti "sì" Carlo Diecetti, figlio dell'Ausiliario di Staz. Luigi, e la signorina Rosella.
Amore a vita si sono promessi anche l'Ausiliario Antonio Di Vizio e la signorina Anna nella Chiesa di S. Maria Assunta in Piedimonte S. Gennaro.
Ai colleghi che hanno "messo su famiglia" l'augurio di una vita coniugale serena.

Cicogna Express. Momenti di gioia nelle famiglie del Dev. Filippo Pierluigi e dell'Ass. Pasquale Marsella, entrambi della stazione di Roma Trastevere, ai quali la cicogna ha portato Simona e Lucio.
Si chiama Alessio il continuatore della stirpe degli Arcaro che rischiava di esaurirsi per mancanza di eredi maschi. Ne sono doppiamente felici i genitori, Maria e Gianfranco, Operaio Qual. presso l'Istituto Sperimentale, ed il nonno Luigi, Segret. Sup. presso l'Ufficio Ragioneria di Roma.
A tutti giungano i nostri auguri.

Commiato. Il C. Gest. Sup. Ciro Dentale, dopo oltre 39 anni di proficuo lavoro, ha lasciato l'Azienda per godere della meritata pensione. All'amico Ciro gli auguri dei tanti colleghi ed amici di Roma Termini e di Roma S. Lorenzo che lo hanno avuto come compagno per tanti anni.
Con un record di 40 anni di ininterrotto ed encomiabile servizio, è andato in pensione il Tecnico Silvano Nuccetelli del Reparto 46 I.E. di Roma Termini, conosciuto in tutti gli uffici di Roma T/ni come "l'uomo dal tocco magico", per le singolari virtù terapeutiche che esercitava nella riparazione degli apparecchi e centraline telefoniche.

I nostri lutti. È recentemente venuto a mancare Giuseppe Leonardi, Manovratore Capo presso il Parco Prenestino, amato e apprezzato da tutti i colleghi.
Molto rimpianto per l'immatura scomparsa ha lasciato anche il C.S. Sovr. Cosmo Fabrizi, per molti anni Capo Stazione a Roma Termini e Capo-Scalo al Parco Prenestino.
Alle famiglie dei colleghi deceduti il cordoglio di "Voci".

Roma/Servizi

Affari Generali

Federico De Filippi e Riccardo Fortuna, Tecnici del Servizio A.G., sono stati nominati Cavalieri. Congratulazioni vivissime.

Commerciale e Traffico

Fiori d'arancio. Nella suggestiva Chiesa di Santa Francesca Romana si sono uniti in matrimonio la sig.na Maria Grazia Grizzaffi, Segretario e il signor Massimo Genchi. Alla coppia auguri di tanta felicità.

Fiocco azzurro. È giunto, festeggiatissimo, in casa dei colleghi Iole Pedicini, Segretario e Angelo Perella, C. Gestione, un grazioso maschietto, Nicola.
Ai felici genitori e al piccolo tante felicitazioni ed auguri.

Lutti. Profondo cordoglio ha destato l'improvvisa scomparsa di Goffredo Giacomini, Segr. Superiore presso l'Ufficio Tariffe Merci.
I colleghi e quanti hanno avuto modo di conoscerlo e stimarlo porgono alla famiglia le più sentite condoglianze.

Si è brillantemente laureata in Giurisprudenza Serena Gentili, Segretario Amministrativo. Rallegramenti vivissimi e auguri.

Impianti elettrici

È arrivata Linda in casa del Segretario Maurizio Tanturri dell'Ufficio C.le 5°. Auguri alla neonata, al papà ed alla mamma, sig.ra Stefania.
Tanti auguri anche al collega Pierluigi Caponera e alla moglie Daniela per la nascita della figlia Laura.

È improvvisamente e prematuramente scomparso, a soli 43 anni, il Segr. Sup. dell'Ufficio C.le 5° Giuseppe Cascioli. Apprezzato e stimato da colleghi e superiori, sempre disponibile, nella sua veste di delegato sindacale, ai problemi aziendali ed alle istanze del personale, Cascioli lascia un vuoto incolmabile. In questo triste momento tutti gli amici si stringono attorno alla moglie, sig.ra Anna, ed ai giovani figli Alessandro e Letizia, esprimendo le più sentite condoglianze.

Lavori

È venuto improvvisamente a mancare il Segr. Sup. 1ª Cl. Manlio Colapaoli. Sentite condoglianze da parte dei colleghi alla famiglia dello scomparso.

Nastro azzurro in casa del Segr. Giuseppe Ercolani per la nascita del secondogenito Massimiliano. Vivissime felicitazioni da parte dei componenti l'Ufficio C.le 4° al collega e alla consorte, sig.ra Maria.

Movimento

Quiescenza. Auguri vivissimi di lungo e sereno pensionamento al Segretario Superiore di 1ª classe, cav. Elvio Bernardi, che si è occupato per molti anni dello scambio dei veicoli con le ferrovie concesse, in qualità di Capo Reparto.

Torino

Cambio della guardia al Comando del 2° Battaglione Genio Ferrovieri con il passaggio di consegne fra il Ten. Col. Francesco Tarantini, trasferito ad altra sede ed il p.g. Eugenio Livani, al quale porgiamo un cordiale benvenuto; ad entrambi i valenti Ufficiali auguriamo inoltre buon lavoro nei loro rispettivi nuovi incarichi.

Il C.S. Sovr. cav. Pasquale Romano ha lasciato la dirigenza della Delegazione FS di Modane per assumere quella di Chiasso; anche a questo caro collega formuliamo i più sinceri auguri affinché nella nuova sede possa estrinsecare appieno quella esperienza professionale e di schietto rapporto umano che ha sempre caratterizzato la sua attività.

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Segr. Sup. 1° cl., rag. Isidoro Silvestrini, Capo del Rep. Disciplina dell'Uff. Personale; il Tecn. Duilio Actis Perino dell'OGR e Alberto Ugo, Capo Gestione Superiore dell'Impianto di Torino Smistamento. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nunziale all'OGR per il fermatrimonio fra l'Appl. M. Rosaria Manese ed il collega Appl. Tecn. Gaetano Branciforti; nello stesso impianto fra l'Op. Q. Santi Bertolotti e la sig.na Angela Albano. Ai giovani sposi ogni bene e felicità.

Cicogna Express. Al DL di Cuneo Manuela all'A.M. Costanzo Mattalia, Fabrizio all'Op. Q. Giuseppe Peironi e Mauro al Macch. Assunto Tealdi; all'OGR Domenico all'Op. Q. Ignazio De Bari, Raffaella all'Op. Q. Paolo Cariello e Giovanna all'Op. Q Gennaro Pignataro. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. Ad appena trentasei anni di età è deceduto in attività di servizio il Tecn. Gian Mario Conti, dell'OGR; lascia la consorte ed una bambina in tenera età, alle quali porgiamo i sensi del nostro cordoglio. Sentite condoglianze anche al C.Sq. M.li Marco Formento del DL di Cuneo, per la morte del padre, sig. Giuseppe.

Trieste

Apprendiamo con compiacimento che il Capo Gestione Sup.re Giordano Braidotti, addetto allo schedario dell'Ufficio Movimento, è diventato nonno. La casa del figlio Roberto, infatti, è stata allietata dalla nascita di un bel maschietto, Enrico.
Fiocco rosa sulla porta dall'Applicato dell'Ufficio Lavori Edoardo Pittino per la nascita di una graziosa bambina di nome Sara.
Ai piccoli, ai felici genitori e all'esultante nonno Giordano, giungano auguri sinceri.

L'ispettore Capo Aggiunto Ing. Mario Goliani, Capo della Sezione 2ª del locale Ufficio Impianti Elettrici, è stato trasferito alle dipendenze del Servizio I.E., per assumere un importante incarico nel Settore degli Impianti di Sicurezza.

Lutto in casa del 1° Dirigente Luigi Silveri, Capo della Divisione del lo-

cale Ufficio Movimento, per la morte del padre, sig. Ottavio, già dipendente della nostra Azienda.
È deceduto il Tecnico Antonio Lenardon, della Zona I.E. di Portogruaro, lasciando la moglie e i giovani figli.
Al caro Silveri ed alla famiglia del collega Lenardon, giungano le nostre condoglianze.

Sono stati di recente collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio il Segretario Sup. Giuseppina Bondi, Capo Reparto Mense e D.L.F. dell'Ufficio Personale Comp.le; il Capo Tecnico Sup.re Dario Danelutti, Titolare della S.S.E. di Udine; l'Operaio Qualificato della S.S.E. di Udine Luigi Florit; il Tecnico I.E. Gino Guadagnini del Reparto Comp.le I.E. di Trieste C.le; l'Applicato Capo Giorgio Starri della Zona I.E. 43/1-Telefoni di Trieste C.le; i Tecnici I.E. Giuseppina Innocente e Mario Filaferro, rispettivamente delle zone I.E. 14/3 di Portogruaro e 15/3 di Moggio Udinese; i Segretari Superiori del locale Ufficio Ragioneria Elio Antole, addetto al Reparto Cassa, e Mario Casulli, addetto al Reparto Liquidatori; il Segretario Sup. di 1ª cl. Alvaro Vici, Capo Reparto Contabilità Generale e Statistica del locale Ufficio Ragioneria e l'Applicato Capo Mario Pisanelli del Centro Meccanografico dell'Ufficio Ragioneria; il Capo Stazione Sup.re di Palazzolo della Stella, Bencio Slepoi, cui va una particolare menzione per essere rimasto alle dipendenze dell'Azienda per oltre 41 anni; il Capo Gestione Sup.re Duilio Maiola, Titolare dell'Agenzia Doganale di Trieste C.le; il Segretario Sup.re di 1ª Cl., geom. Luigi Moretti, Capo Reparto Fabbricati del locale Ufficio Lavori e il Segretario Sup.re di 1ª cl., p.i. Giuseppe Cerqueni, Capo Reparto Opere ed Impianti Speciali dell'Ufficio Lavori.
Ai cari amici giungano auguri di lunga e serena quiescenza.

Il Direttore Generale ha recentemente conferito un elogio all'Assistente Capo Stazione, Mario Saitta, in servizio presso l'impianto di Villa Opicina.

Venezia

Il più affettuoso saluto augurale al Primo Dirigente, ing. Carmelo Abbadessa, per molti anni Capo della Sezione "Impianti di sicurezza" dell'Ufficio I.E. di Venezia, che dal 1° ottobre ha assunto la dirigenza della Divisione "Nuovi Impianti" del corrispondente Ufficio di Verona.

Congratulazioni al Disegnatore Renato Iotti e al Segretario Mauro Mancinetti, entrambi in servizio presso l'Ufficio Lavori, che si sono laureati in Architettura, lo stesso giorno, presso l'Università di Venezia.

È nato il piccolo Giovanni, figlio dell'Isp. Pr.le, ing. Luigino Zanus dell'Ufficio Lavori. Sempre all'Ufficio Lavori è stato festeggiato l'arrivo di Francesca, figlia dell'Appl. Capo Ermanno Zaccarin. Abbiamo poi avuto notizia della nascita di Vera, figlia del C.T. Gianfranco Renier in servizio all'Ufficio Materiale e Trazione. Tantissimi auguri per il futuro ai neonati e ai loro genitori.

Si sono sposati alcuni colleghi della stazione di Venezia S. Lucia: l'Aus. Staz. Luigino Cestaro con la sig.na Graziella Andreatta; l'Aus. Staz. Renato Chinellato con Lucia Zaffalon; il Manovr. Renato Favaretto con Paola Leandri; il Capo Gest. Remigio Festa con Lucia Dalla Sala; il Manovale Sandro Fiumanò con Silvia Piccolo; il Capo Gestione Giovanni Miceli con Cesira Lo Fè. Alle giovani coppie formuliamo l'augurio di una felice convivenza.

È mancato improvvisamente a soli 39 anni, l'Appl. Attilio Sartor dell'Ufficio Materiale e Trazione. Ai familiari, i sensi della nostra più viva partecipazione.
Condoglianze all'Aus. di Stazione Giuseppina Benetton per la morte del padre, sig. Fioravante; al Disegnatore Antonio Razetti per la morte del padre, sig. Andrea; al Segret. Livio Busolin, al quale è mancata la mamma, e infine, al Segr. Angelo Begolo e al Disegnatore Renato Iotti che hanno perduto entrambi il padre.

Hanno lasciato l'Azienda il Segr. Tecnico Sup. Angelo Faloni dell'Ufficio I.E. e il Manovr. Zeffirino Vani della Stazione di Venezia S. Lucia, ai quali auguriamo una quiescenza lunghissima e serena.

Congratulazioni vivissime alla Sig.ra Maria Militello, moglie dell'Assistente di Stazione, Arcangelo Vicino, del 1° Posto Movimento di Mestre, che è stata premiata alla Rassegna Internazionale di Poesia "Pensiero ed Arte" di Bari per un componimento dal titolo "Smarrimento".

Verona

Ferrovieri operosi. I colleghi della stazione di Valdaora della linea Fortezza - S. Candido, coadiuvati dagli operai dell'11° Tronco Lavori di Brunico, hanno progettato e realizzato una grandiosa fontana. Un particolare ringraziamento a tutti, anche a nome dei viaggiatori.

Lauree. Presso l'Università di Padova si è laureata in Psicologia Anna De Rosa, Applicato in servizio all'Ufficio Impianti Elettrici. Nel formulare i migliori auguri siamo lieti di ricordare che Anna è figlia di Donato De Rosa, Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. a riposo, già in servizio allo stesso Ufficio IE.
Ingegnere Civile presso l'Ateneo di Padova è diventato Maurizio, figlio del Capo Treno a riposo Mario Biotti, già del DPV di Trento. Tanti auguri di successo professionale.

Onorificenza. Con le congratulazioni di tutto il personale della stazione di Mantova segnaliamo che il Capo St. Sup. Giulio Metalli è stato insignito dell'Onorificenza di "Cavaliere al merito della RI" per la lunga e intensa attività ferroviaria. All'amico Giulio vada anche il nostro affettuoso pensiero augurale.

In pensione. Un caloroso augurio di lunga e serena quiescenza da parte di tutti i colleghi della "Pusteria" al Capo St. Sup. Ugo Stabinger, titolare della stazione di Dobbiaco.

Sposi. In servizio presso la stazione di Saletto si sono uniti in matrimonio il Manovale Roberto Turatto con la sig.na Stefania Zambon e il Capo St. Vincenzo Fiorillo con la sig.ra Angelina Ferrigno. Felicitazioni vivissime!

Nascite. Affettuosi auguri da Valdaora a Fabina, figlio del Capo St. Gastone Pascolino e della sig.ra Judith; dall'Officina GR di Vicenza a Michela, figlia dell'Op. Qual. Luigi Manzin; dall'Officina GR di Verona per Damiano, all'Op. Qual. Francesco Dose; Ilaria, all'Op. Qual. Ivano Carletti; Fabiana, all'Op. Qual. Lucio Busti; Fabio, all'Op. Qual. Angelo Lonardi; all'Op. Qual. Silvia, all'Op. Qual. Novello Viviani; Anna Maria, all'Op. Qual. Ezio Pezzo; Igor, all'Op. Qual. Tullio Marcazzan; Luca, all'Op. Qual. Paolo Macchiella. Completiamo l'elenco con gli auguri a Giovanni, figlio dell'Ispett. Principale, dr. Giuseppe Navazio, in servizio presso l'UPC di Verona.

Quest'anno la celebrazione della Giornata del Ferroviere si è svolta a Verona con molta semplicità. Presso la stazione di Verona PN la posa delle corone d'alloro alle lapidi dei ferrovieri caduti in guerra e per servizio, è stata accompagnata dai suggestivi canti del coro ferroviario "Voci della Ferrata". La Messa è stata celebrata presso la sede sociale del DLF dal Cappellano Compartimentale, Don Paglialunga; ha fatto seguito la consegna dei riconoscimenti ai ferrovieri "anziani" e "benemeriti", e degli attestati ai feriti per causa di servizio.
Hanno fatto cornice alla Giornata anche numerose manifestazioni sportive organizzate dalla locale Sezione del DLF e una bellissima mostra micologica, animata dal bravo e instancabile Verza.

I nostri lutti. Grande costernazione fra il personale ha lasciato l'improvvisa scomparsa, a soli 31 anni, di Caterina Favorito, Segretario in servizio presso l'Ufficio Materiale e Trazione. Alla famiglia l'affettuoso cordoglio dei ferrovieri. È mancato improvvisamente in attività di servizio Gino Moro, Operatore presso il centro-stampa comp/le. Alla famiglia il nostro profondo cordoglio. Le nostre condoglianze per lutti in famiglia all'Assistente Capo Paolo Zamperini, all'Ausiliario St. Silvano Sterzi della stazione di Verona PN e al Man.re Guido Cailotto della stazione di Verona PV.

Come rinnovare l'abbonamento

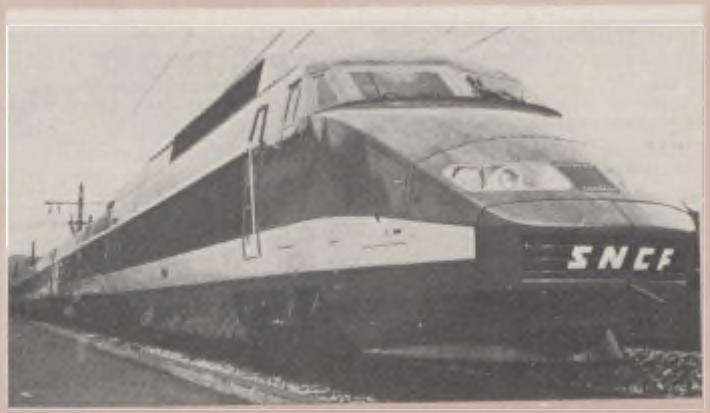
Il 31 dicembre scadrà l'abbonamento a "Voci della Rotaia". Riportiamo qui di seguito le quote fissate per l'anno 1982:

— Pensionati FS	**L. 750**
— Privati	**L. 5.000**
— Dipendenti ferrovie secondarie	**L. 3.000**
— Medici di riparto	**L. 3.000**
— Estero	**L. 10.000**

da versare a mezzo c/c postale n. 00921015 SERV. RAG. FS - PERIODICO AZIENDALE "VOCI DELLA ROTAIA" - ROMA, incollando, possibilmente, sul rètro del c/c la fascetta indirizzo col quale si riceve il giornale.
Ricordiamo che anche per il 1982 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 (L. 1.500) 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'abbonamento, in qualunque momento richiesto, decorre dal 1° gennaio al 31 dicembre dell'anno al quale si riferisce e dà diritto a ricevere i numeri arretrati disponibili dell'annata.

a cura di
Roberto Fusco

Il TGV e i record di velocità



In una splendida giornata di sole, a una temperatura di 4 gradi, giovedì 26 febbraio 1981 alle ore 15,30, il TGV (Train à grande vitesse) della S.N.C.F. ha raggiunto la velocità di 380 km/h (105 m/s) su un percorso di prova della lunghezza di 63 km., tra le località di Villargoix e Carisey.

In questa occasione, ricordiamo i record di velocità su rotaia che hanno preceduto quello del TGV.

1804: la prima locomotiva a vapore del mondo, costruita da Richard Trevithick nel Galles, muove ad una velocità di circa 8 km/h;

1829: la Rocket di George Stephenson raggiunge gli 85 km/h qualche giorno dopo la vittoria riportata al famoso concorso di Rainhill sulla linea Liverpool-Manchester;

1835: una locomotiva Sharps and Roberts marcia a 100 km/h sempre sulla linea Liverpool-Manchester;

1846: la locomotiva Great Western supera i 95 km/h con un carico di 100 tn. tra Londra e Swindon;

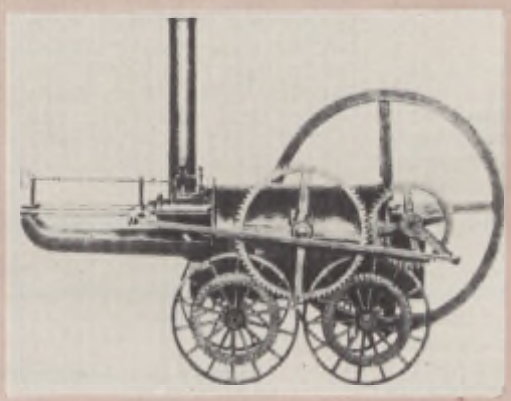
1890: il 21 giugno una locomotiva Crampton, a caldaia Flaman, della Società Paris-Lyon-Mediterranée raggiunge i 144 km/h nel corso di prove a Montereau;

1903: esperimenti in Germania di automotrici a corrente trifase. Velocità: 213 km/h;

1936: un treno a vapore arriva ai 200 km/h tra Berlino e Amburgo;

1939: un ETR 200 delle F.S. raggiunge la velocità di 203 km/h sul percorso Firenze-Milano, mantenendo sui 199 km compresi tra Lavinio (Bologna) e Rogoredo (Milano), la velocità di 175,803 km/h;

1954: il 2 febbraio, la locomotiva elettrica CC 7121 della SNCF, rimorchiando 111 tn., supera i 243 km/h;



In alto, la sagoma aerodinamica del TGV della SNCF

A sinistra, la prima locomotiva a vapore costruita da Trevithick: velocità 8 km/h

In basso, l'elettrotreno ETR 200 che nel 1939 raggiunse la velocità di 203 km/h sulla Firenze-Milano

1955: il 18 marzo, la locomotiva elettrica CC 7107 raggiunge 331 km/h. Il 23 marzo la BB 9004 raggiunge egualmente 331 km/h nelle medesime condizioni (doppio record mondiale delle Ferrovie Francesi).

Occorre ricordare che l'omologazione di un record di velocità su rotaia viene concessa solo se il record sia stato stabilito da un treno classico in corsa su un binario classico. Questa condizione esclude quindi dalla competizione le macchine a cuscino e a sospensione magnetica.

Ferrovie australi

La prima ferrovia della Nuova Zelanda, esercitata a vapore, fu quella lunga 6,8 km. che venne aperta nel dicembre 1863 nell'Isola del Sud tra Christchurch e Ferrymead. Costruita dal governo della provincia di Canterbury, che allora aveva una popolazione di soli 12.000 abitanti, essa fu la prima tratta della ferrovia destinata a collegare Christchurch con il porto di Littelton, distante 10 km. Il progetto richiedeva la costruzione di una galleria lunga 2,4 km che venne completata nel 1867. Il binario aveva uno scartamento di m. 1,600. Un'altra linea, lunga 58 km, con lo scartamento di m. 1,435, venne completata tra Bluff, Invercargill e Winton fra il 1867 e il 1871, ma nel 1870 una legge sui lavori pubblici prescrisse per tutte le future ferrovie del Paese lo scartamento di m. 1,067. Alla fine del 1877 tutte le linee a scartamento largo erano state convertite nel nuovo prescritto scartamento stretto e la costruzione di nuove ferrovie da parte del governo procedette vigorosamente in molte regioni dell'allora colonia britannica, specialmente per collegare numerosi porti con i centri del retroterra. Nel 1880 erano in esercizio 1.902 km. di linee, di cui 1.313 nell'Isola del Sud.

Mestre industrie e pendolarismo

La stazione di Mestre. Attualmente l'impianto è impegnato da circa 330 treni al giorno

di Laura Facchinelli

Nel Compartimento di Venèzia si stanno attualmente esaminando le prospettive della stazione di Mestre, una città che negli ultimi decenni è stata caratterizzata da uno sviluppo economico dalle dimensioni macroscopiche e da una vera e propria esplosione demografica.

Già vent'anni fa si rese necessaria la costruzione di un nuovo Fabbricato Viaggiatori, più ampio, in sostituzione del vecchio edificio ultracentenario, ormai decisamente insufficiente.

L'attuale fabbricato, inaugurato nel marzo del 1963 (nell'occasione "Voci della Rotaia" pubblicò un bell'articolo di Raffaello Campagnari) è costituito da un edificio ad un solo piano nettamente distinto in tre elementi uniti dalla copertura e dalla pensilina sul primo marciapiede: nell'ala verso Padova hanno sede gli uffici ed i servizi relativi al movimento; il corpo centrale dà ampio spazio all'atrio con la biglietteria, le sale d'attesa e servizi vari per il pubblico mentre l'ala verso Venezia è occupata dal bar-ristorante. Si affiancano lateralmente all'edificio due costruzioni per servizi accessori, a completamento del complesso interamente progettato dall'Ufficio Architettura e fabbricati civili del Servizio Lavori e Costruzioni.

Oggi, però, si pone il problema di utilizzare gli spazi disponibili nel modo più funzionale.

La stazione di Mestre è impegnata ogni giorno da circa 330 treni, dei quali 260 svolgono il servizio viaggiatori. Il numero delle persone che utilizzano le sue strutture è stato calcolato in 35-40.000 al giorno, comprendendo, oltre ai viaggiatori in partenza e in arrivo, anche quelli che sostano nell'ambito ferroviario in attesa della coincidenza. Di fronte a un traffico di così vaste dimensioni e considerando i mutamenti che continuamente intervengono nelle componenti sociali ed economiche, si comprende bene come questa stazione si trovi coinvolta nell'interazione di fenomeni eterogenei, spesso contrastanti e in costante evoluzione.

La stazione di Mestre presenta una situa-

zione difficile soprattutto per la conformazione degli spazi urbani ad essa adiacenti. Ponendo attenzione al flusso dei viaggiatori fra la sede ferroviaria e la città nell'ottica di un coordinamento strada-rotaia, risultano sacrificate sia l'area del piazzale Favretti, sia la via Trento e il viale della stazione, che si affiancano alla sede ferroviaria (rispettivamente lato Padova e lato Venezia), separate dal piazzale.

Un progetto di massima elaborato dalla Direzione Compartimentale di Venezia propone la realizzazione di un terminal per i servizi pubblici stradali utilizzando l'edificio oggi adibito alla movimentazione postale (un comodo tunnel mette in comunicazione il piano stradale con i binari) e parte del cortile del Posto di Sosta militare e, inoltre, ricavando spazio mediante la demolizione di taluni fabbricatini di pertinenza della ferrovia lungo l'arteria stradale.

Una soluzione analoga potrebbe essere attuata, con identiche finalità, dalla parte opposta rispetto ai binari di stazione, lato Marghera. Si sta attualmente prolungando il sottopasso: questo intervento, reso possibile dall'aperta disponibilità dell'Amministrazione comunale veneziana, oltre a consentire l'accesso ai binari da entrambi i lati dell'impianto ferroviario, realizzerà un importante collegamento pedonale fra la zona-nord e la zona-sud della città. Proprio l'esistenza di questo punto di congiunzione renderebbe utilizzabile un'eventuale area di sosta lato sud per mezzi stradali pubblici e privati, la quale potrebbe essere dotata di biglietterie, agenzie, servizi di ristoro e altri di interesse per i viaggiatori.

Già si pensa ad un secondo sottopasso dalla parte di Venezia, con uscita da entrambi i lati della sede ferroviaria; ciò per facilitare l'afflusso e il deflusso dei pendolari, i quali potrebbero raggiungere direttamente il terminal automobilistico lato Mestre senza essere costretti a passare per il Fabbricato Viaggiatori, i cui servizi non rivestono specifico interesse per gli utenti abituali. Anche questo secondo sottopasso legherebbe i due lati opposti della città, e già se ne prevede la strutturazione per lo scorrimento di cicli, motocicli e forse anche di mezzi leggeri, mentre è certa — ove l'opera venga realizzata — l'installazione di piste e rampe riservate ai cittadini impediti nella deambulazione.

Un "nodo" propulsore

Per consentire, poi, uno scorrimento veloce sulle strutture viarie adiacenti alla stazione, anche e soprattutto in funzione del terminal, si potrà allargare la via Trento provvedendo a demolire certe piccole costruzioni adibite a servizi ferroviari, servizi che potrebbero essere trasferiti nella costruenda cabina ACEI. Nei pressi della cabina, che presiederà alla manovra degli scambi dell'intero nodo di Mestre, troverà spazio, secondo il progetto, anche il nuovo fabbricato per la movimentazione postale, necessario stante la prevista diversa utilizzazione dell'attuale sede dei servizi postali.

Se dal lato Venezia la sede ferroviaria verrebbe a specializzarsi — come abbiamo detto — per il pendolarismo, dal lato opposto potrebbero convenientemente essere trasferiti, oltre ai servizi postali, anche le gestioni piccole partite, così da concentrare in quella zona le operazioni su carri postali e bagagliai (da collocare in coda nei convogli diretti a Venezia, per consentire spostamenti rapidi).

Fra i due diversi poli di interesse specializzati resterebbe il Fabbricato Viaggiatori, la vera e propria stazione.

Quali le sue funzioni nella nuova prospettiva?

La ferrovia ha sempre costituito un momento di aggregazione delle attività umane, cosicché le zone circostanti, e in particolare quelle adiacenti, appunto, al Fabbricato Viaggiatori, si sono progressivamente orientate in senso dinamico, determinando il sorgere di uffici commerciali, banche, ecc. Oggi, dopo il temporaneo prevalere del trasporto stradale, la stazione ferroviaria torna ad assumere un ruolo di primo piano sotto il profilo socio-economico: per questo motivo, essa deve strutturarsi in modo più complesso.

La stazione di Mestre, in particolare, oltre ad offrire servizi di ristorazione e simili, potrebbe dare spazio a sale per convegni e riunioni, uffici di rappresentanza e centri d'interesse di vario tipo per operatori industriali e commerciali, agenzie di viaggio, sportelli bancari. I progetti dovranno essere elaborati attentamente, coinvolgendo l'interesse degli Enti locali,

Una vecchia immagine del Fabbricato Viaggiatori di Mestre. A destra, l'atrio della stazione

Curiosità storiche

Da una relazione di Jacopo Pezzato, datata 1844, apprendiamo alcune notizie interessanti sul primo anno di esercizio della linea da Padova a Venezia (da S. Giuliano al centro storico il servizio si svolgeva ancora con barche). Dal 13 dicembre 1842 al 12 dicembre 1843 vennero trasportati 312.526 viaggiatori, con un movimento medio giornaliero di 861 persone (il traffico merci, invece, non era ancora organizzato).

La stazione di Mestre, nello stesso periodo, fu interessata da un movimento di 35.000 persone, l'11,09% del movimento totale della linea: le punte minima e massima vennero registrate, nella stazione, rispettivamente nel febbraio 1843 (1.569 viaggiatori) e nell'ottobre seguente (4.226).

È curioso notare che appena il 4% dei viaggiatori si servirono della 1ª classe: il 47% preferì, infatti, la 2ª mentre il 49% dovette accontentarsi della 3ª. Il reddito prodotto dal traffico nel primo anno di esercizio della linea, indicato in 707.169 lire austriache, viene considerato, dal commentatore, soddisfacente.

delle aziende di pubblico trasporto, delle rappresentanze economiche.

Se questa stazione riuscirà effettivamente ad acquistare il nuovo volto che abbiamo delineato, essa non solo esalterà il proprio ruolo di nodo propulsore delle componenti attive della vita cittadina, ma ne abbraccerà i momenti più significativi, legando la propria personalità a quella del territorio nel quale affonda le radici.

Una soluzione proposta recentemente dall'arch. Gian Paolo Mar di Venezia pone la problematica in termini del tutto inediti. Considerando, innanzitutto, che lo spazio per l'"incontro" fra il treno e i veicoli stradali si presenta limitatissimo, e inoltre valutando l'effetto di frattura che la sede ferroviaria determina nel tessuto urbano, il professionista propone la realizzazione di una "enorme piastra al di sopra dell'attuale edificio della stazione e di tutto il fascio di binari". Sulla struttura sopraelevata, prevista in più piani sovrapposti, troverebbero ampio spazio esercizi commerciali, alberghi, impianti sportivi, zone di verde pubblico oltre ad aree di parcheggio per mezzi stradali, a vantaggio dell'integrazione gomma-rotaia. La "piastra" opererebbe inoltre una saldatura fra l'area urbana di Mestre e quella di Marghera, letteralmente "cancellando" la sede ferroviaria.

Altri progetti, di tipo più propriamente organizzativo, sono stati avanzati per una utilizzazione più funzionale del nodo mestrino e delle linee afferenti, a vantaggio dei pendolari: in tale prospettiva si rende ancor più urgente il potenziamento della stazione mediante la suddivisione in diversi settori.

È evidente che la stazione di Mestre dovrà assecondare sempre più la propria naturale vocazione al pendolarismo di massa ed agli spostamenti di operatori economici, assumendo in questo una posizione quasi antitetica rispetto alla stazione di Venezia S. Lucia, interessata invece dalla circolazione di un numero enorme di turisti (pur non mancando, anche nel centro storico, un discreto flusso di lavoratori e studenti pendolari provenienti dalla terraferma). Tuttavia le funzioni svolte dalle due stazioni, funzioni che appaiono contrastanti quando vengono considerate separatamente, se inserite nel quadro globale dell'intero nodo veneziano si esaltano reciprocamente proprio per la loro diversità, divenendo momenti complementari di un'unica realtà multiforme. □

Pensando ai pendolari

Il programma di "ripensamento" della stazione di Mestre è stato esposto durante un convegno organizzato dalla Direzione Compartimentale di Venezia, al quale sono intervenuti esponenti della Regione e del Comune, degli Enti maggiormente rappresentativi nella vita economica locale, delle aziende responsabili dei vari settori di trasporto.

Nella sua relazione, l'Ing. Castellani, Direttore del Compartimento veneziano, ha sottolineato la necessità di un approfondimento del tema in senso interdisciplinare, date le interferenze fra gli interessi che gravitano intorno alla stazione ferroviaria.

In particolare, il convegno ha aperto ampie prospettive riguardo all'istituzione di un servizio di trasporto integrato a vantaggio dei pendolari.

A Mestre confluiscono sei linee ferroviarie: cinque di collegamento con la terraferma in direzione Trieste, Treviso, Castelfranco, Padova, Adria, e una che unisce la terraferma a Venezia. Si tratta — tralasciando il collegamento per Adria, esercitato dalla Società Veneta — di arterie di buona potenzialità, dotate di efficienti sistemi di controllo della circolazione; anche la linea per Castelfranco, meno "aggiornata", verrà elettrificata e attrezzata con moderni dispositivi grazie al finanziamento previsto dal Piano Integrativo.

In questo ventaglio di linee si potrèbbe avviare un servizio sul modello delle metropolitane di superficie che, com'è noto, consentono il trasporto di grandi masse di viaggiatori in tempi brevi. Il servizio — pur richiedendo, per uno svolgimento ottimale, l'esistenza di binari indipendenti in modo da essere svincolato dai collegamenti a lungo percorso — potrebbe essere avviato sulle linee oggi esistenti e, successivamente, migliorato ed ampliato. Intervenendo a questo proposito, il Prof. Zambrini, studioso della problematica dei trasporti, ha sostenuto l'opportunità di individuare preliminarmente il tipo di servizio da svolgere, iniziando al più presto i primi esperimenti, giacché soltanto sulla base di esperienze concrete sarà possibile operare delle scelte per gli interventi strutturali da compiere (una soluzione del genere è stata adottata a Monaco, con ottimi risultati).

Naturalmente è necessario che sulla struttura ferroviaria convergano i servizi automobilistici, opportunamente sincronizzati con gli orari dei treni. L'incontro fra treno e pullman avverrà naturalmente in quelle stazioni che possono svolgere meglio la funzione di nodo di concentrazione di traffico.

Per i lavoratori diretti a Marghera — ha informato l'Ing. Castellani — potrà essere posto allo studio l'istituzione di un servizio ferroviario sui binari del fascio Rigoni, oggi adibiti a deposito di materiali: in tal modo si darebbe sfogo alle correnti dirette a certi insediamenti industriali localizzati in posizione comoda, come ad esempio il Cantiere Breda.

Oltre che ai pendolari, si pensa agli utenti dei servizi aerei. Si potrà in futuro collegare l'aeroporto di Tessera con la stazione ferroviaria di Mestre e, quindi, con l'intera provincia di Venezia e inoltre con le province di Padova, Vicenza e Verona, anch'esse gravitanti sullo scalo aeroportuale veneziano.

L.F.

GENOVA

Il XXIX Convegno internazionale delle Comunicazioni

Ottobre è un mese di grandi manifestazioni a Genova: la città ricorda due dei più celebri personaggi della sua storia e della sua gente. Con Colombo e Paganini, Genova ha voluto onorare quest'anno anche Guglielmo Marconi, che mezzo secolo fa accendeva dall'Elettra ancorata nel suo porto, con un impulso radio, le luci della statua del Redentore sul Corcovado di Rio, ora illuminata, via satellite, da Giovanni Paolo II.
Il clou di queste manifestazioni è costituito dalle Celebrazioni Colombiane, durante le quali vengono consegnati, a Palazzo Tursi, il Premio Internazionale "Paganini" che richiama a Genova i migliori violinisti del mondo, quello delle Comunicazioni assegnato ad Enti e scienziati di fama mondiale e quello dello Sport a un atleta di grido.
In ottobre si apre a Genova anche la rassegna del Salone Nautico che raccoglie tutte le novità sui natanti da diporto di ogni tipo e stazza, sulle attrezzature per sub e materiale marinaro vario e che convoglia alla Fiera del Mare un'enorme folla di visitatori e di appassionati; infine, sempre in ottobre, si svolge a Genova il Convegno Internazionale delle Comunicazioni, giunto quest'anno alla sua ventinovesima edizione. È di questa manifestazione che qui ci occupiamo, manifestazione che ha avuto per tema "La sicurezza nelle comunicazioni e nei trasporti", a cui hanno offerto contributi di idee e di soluzioni numerosi esperti e studiosi dei vari settori delle comunicazioni, da quelle terrestri a quelle spaziali.
Tema introdotto, nella giornata inaugurale nell'Auditorium della Fiera, da tre Direttori Generali, quello delle Poste, Dott. Monaco, che ha esaminato i problemi della sicurezza nelle telecomunicazioni, quello della Motorizzazione Civile, Ing. Danese, che ha presentato una memoria su "I nuovi criteri per il controllo in fabbrica della costruzione dei veicoli ai fini della sicurezza della circolazione" e il nostro Dott. Semenza che si è diffuso sulla "Disciplina giuridica, mezzi e metodi per la sicurezza del lavoro nelle F.S.".
In precedenza aveva aperto l'assise il Presidente dell'Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Ing. Casarsa, seguito dal Sindaco Cerofolini e dal Ministro della Ricerca Scientifica On. Tesini, che avevano salutato i convenuti, ringraziato i relatori e proclamato i vincitori dei premi scientifici, conferiti alla NASA per lo "Space Shuttle Columbia", primo veicolo spaziale recuperabile, e ad Enzo Ferrari per aver impegnato tutta la sua vita e il suo ingegno al servizio dell'auto.
Il Dott. Semenza, che è stato il secondo oratore della giornata inaugurale, ha esordito soffermandosi sul concetto del lavoro, diritto-dovere dell'uomo e non condanna biblica come da qualche parte si tende a sostenere, e sugli inconvenienti che spesso esso comporta in determinati tipi di attività quale quella ferroviaria, non immune, purtroppo, da infortuni talvolta mortali.
Ha esaminato, quindi, i criteri di prevenzione che vengono adottati nell'Azienda F.S. nel rispetto pieno della vasta normativa vigente: l'igiene del lavoro e le innumerevoli misure cautelative e preventive, la considerevole organizzazione in materia delle Ferrovie dello Stato e i molteplici aspetti delle competenze attribuite agli organi centrali e periferici.
Ha parlato anche dei tre Centri di Riabilitazione Fisica di Genova Quinto, di Roma e di Cannitello, muniti di attrezzature sanitarie di avanguardia e del ruolo primario che ha assunto la sicurezza sul lavoro nell'Azienda F.S. grazie agli accurati studi e ai lunghi anni di esperienza, allo sforzo incessante con mezzi e strumenti intesi anche a diffondere e sensibilizzare la coscienza antinfortunistica nel ferroviere.
Tutto ciò è comunque soggetto a frequenti evoluzioni e richiede costante aggiornamento e diffusione.
Nelle giornate successive del Convegno sono state presentate numerosissime memorie da parte di studiosi e responsabili dei vari settori dei trasporti e delle comunicazioni.

Segnaliamo quella del Dott. Chisari, Direttore Generale del Coordinamento e Programmazione dei Trasporti, che ha parlato su "La politica degli investimenti come strumento per la sicurezza" e di un qualificato gruppo di esperti del settore sanitario (Monti, Serio, Struglia, Munafò) che ha trattato "La sicurezza nel trasporto ferroviario mediante il controllo medico degli operatori addetti".

L'ing. Finzi, Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici di Genova, ha presentato un particolareggiato studio su "L'interazione uomo-macchina nell'impianto di automazione di Genova".

Finzi ha esaminato le situazioni di stress che derivano dal rapporto uomo-macchina in quel particolare e nuovo impianto elettronico e che incidono su ogni singolo operatore.

Ma sull'argomento della sicurezza sono tornati numerosi relatori. Al riguardo è doveroso segnalare, per quanto attiene al servizio ferroviario, sia per ampiezza di contenuti e sia per interesse suscitato, le memorie presentate all'assise genovese dal Prof. Russo Frattasi del Politecnico di Torino (Potenziamento delle linee a semplice binario); da G. Bonora e G. Caprio (Principi di sicurezza nella circolazione ferroviaria e loro applicazione alle nuove tecniche del segnalamento); dall'Ing. Rogione dell'Ansaldo (Sicurezza ferroviaria: verso i sistemi integrati); da E. Laneri e C. Bianchi del Servizio Trazione (La sicurezza nella circolazione ferroviaria: marcia assistita dei treni. Recenti realizzazioni e relativi aspetti normativi); dal Prof. V. Abruzzo dell'Ufficio Lavori di Firenze (Consolidamento delle gallerie comprese tra Arezzo e Montevarchi della linea F.S. Roma -Firenze mediante interventi sui rivestimenti); dall'Ing. G. Stabile del Servizio Impianti Elettrici (La sicurezza nei confronti

Il Dott. Semenza durante il suo intervento

delle infrastrutture e dell'ambiente del lavoro ferroviario. Problemi e metodi); da Michele Santarella dell'Istituto Sperimentale (La sicurezza nel trasporto ferroviario di merci pericolose e nocive); da G. Feigusch, C. Carania e G. Guido, pure dell'Istituto Sperimentale (Alterazioni di cromaticità nel segnalamento luminoso ferroviario); dall'Ing. Fortini del Servizio Movimento (La sicurezza nell'espletamento del servizio ferroviario); dall'Ing. Suadi dell'Ufficio Lavori di Trieste (La pericolosità nei trasporti terrestri).

Un prezioso contributo, questo, di notizie e studi che hanno riaffermato l'impegno e la sensibilità di non pochi e validi studiosi che operano nelle varie branche della nostra Azienda alla ricerca di soluzioni ottimali di un problema non nuovo, ma sempre più attuale, quello della sicurezza, affidato alle più moderne impiantistiche e, come sempre, alla sensibile e determinante vigilanza dell'uomo.

Aurelio Battaglia

Un operatore del Centro Elettronico Unificato di Roma Prenestina

ROMA

Novità per l'informatica FS

Con le decisioni prese dal Consiglio d'Amministrazione nella riunione del 28 luglio scorso, si è conclusa una laboriosa fase di ricerca, di studio e di pianificazione nel complesso settore dell'informatica ferroviaria. Infatti, oltre ad essere approvata la nuova struttura organizzativa del Centro Elettronico Unificato (CEU), che è stato staccato dal Servizio Affari Generali e di cui abbiamo già parlato sul n° 8/9 di "Voci", sono anche stati approvati gli ultimi grossi contratti relativi al piano di investimenti per gli anni ottanta della "Elaborazione Elettronica dei Dati".

Un criterio molto importante che ha ispirato quasi tutti i contratti approvati nel primo semestre di quest'anno è stato quello di acquistare le macchine (il cosiddetto Hardware) che prima venivano noleggiate: ciò in quanto i costi delle macchine sono andati diminuendo e quindi i tempi di ammortamento del capitale impiegato sono inferiori rispetto ai tempi di utilizzo, normalmente più lunghi, delle macchine. Si parla ancora di elaboratori che erano da tempo dati per "finiti" ed invece ancora funzionano con regolarità: ma le ditte purtroppo non ne garantiscono la manutenzione in quanto non essendo più macchine in produzione, si hanno difficoltà sia per il reperimento dei pezzi di ricambio che per la formazione del personale addetto alla manutenzione. Anche nell'informatica, e forse più che negli altri settori tecnologici, l'evoluzione è talmente incessante che costringe l'utenza a cambiare con una certa frequenza il proprio Hardware e, di conseguenza, la propria organizzazione.

In base ai contratti approvati le macchine acquistate dalle FS saranno consegnate gradualmente nei prossimi mesi in modo che entro il 1983 sia la periferia che il centro saranno dotati di apparecchiature nuove e più rispondenti alle esigenze attuali e future dell'esercizio ferroviario.

Questi, in dettaglio, i vari settori interessati.

Controllo Centralizzato Rotabili (CCR — Centro di Roma Prenestina) e Controllo Rotabili Officina CRO — Centro di Firenze): sono stati acquistati tre elaboratori IBM della serie 3031 con le relative apparecchiature periferiche (Stampante, Unità disco ecc.), di cui due installati a Roma Prenestina e il terzo a Firenze. Questi elaboratori sono già in esercizio, mentre deve essere ancora completata l'installazione di alcune apparecchiature periferiche.

Controllo domanda Viaggiatori (CDV-Teleprenotazione posti): sono stati acquistati due elaboratori Siemens della serie 7000 che saranno installati nei prossimi mesi.

Sottosistema trasmissioni (SST): sono stati acquistati due elaboratori Siemens della serie 7000, già installati, e nove nodi programmati che andranno a potenziare gli attuali concentratori siti nelle sedi di Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Reggio Calabria, a cui si allacciano i vari terminali del CCR e del CDV.

Controllo personale e Contabilità (CPC) e Controllo Gestione Scorte (CGS). È stato acquistato un moderno elaboratore duale, il DPS8, che sarà installato la prossima estate in sostituzione dei due vecchi 6050 in esercizio. A tale elaboratore si collegheranno tutti i terminali che interessano la gestione del personale, della contabilità e delle scorte. Si realizzerà così un notevole salto di qualità nell'introdurre l'aggiornamento in tempo reale degli archivi delle citate attività, nonché la immediata utilizzazione degli stessi.

Terminali. Per fronteggiare l'obsolescenza dell'attuale parco terminali (400 per il CCR e 300 per la teleprenotazione dei posti) si è definito con la Società Olivetti un contratto per il totale rinnovamento del parco utilizzando il terminale TC800 e per la fornitura di terminali necessari ad altri settori. Tutte queste sostituzioni saranno realizzate nel corso del prossimo biennio.

Per i sistemi di Controllo Circolazione Linee (CCL), entrati ormai in esercizio sulle linee Roma-Formia e Bologna-Parma, è stato approvato il prolungamento del sistema da Roma a Napoli e da Bologna a Milano con un totale rinnovamento delle attuali apparecchiature. Considerato quanto si sta facendo sulla Direttissima Roma-Firenze e con l'impianto realizzato sulla Bologna-Prato, si avrà così tutta la dorsale Bologna-Firenze-Roma-Napoli controllata e gestita con modernissimi sistemi di esercizio che dovranno dare notevoli risultati anche nel miglioramento della regolarità del traffico.

Per il CED (Centro Elettronico Direzionale) si è provveduto all'acquisto dell'attuale elaboratore Univac 1100 ed all'installazione di un minielaboratore Olivetti SP600, che dovrà servire allo studio dei Centri Elettronici compartimentali polivalenti, a servizio degli Uffici periferici. In realtà tale studio è molto complesso e solo con l'anno prossimo si potrà dire se in effetti

l'"informatica distribuita" entrerà nella nostra Azienda.

Anche per le Unità Speciali si sono ordinati alla Olivetti cinque minielaboratori SP600, che saranno installati prossimamente nelle sedi di Novara, Ferrara, Terni, Potenza e Reggio Calabria.

Per il Centro del Controllo Merci di Torino si è acquistato un nuovo elaboratore Honeywell della serie DPS8, che verrà installato il prossimo anno; mentre per il **Centro del Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze** si è provveduto a mantenere il noleggio delle apparecchiature attuali, essendo previsto che le attività di tale centro saranno assorbite dagli elaboratori di Roma Prenestina, nell'ambito delle attività del Controllo Domanda Viaggiatori (CDV).

Come si può rilevare lo sforzo compiuto dall'Azienda FS per l'informatica degli anni ottanta è consistente: si tratta di uno dei più grossi investimenti nel settore degli ultimi dieci anni, impostato su basi programmatiche.

Complessivamente, per i prossimi cinque anni, verranno spesi 80 miliardi.

Bruno Cirillo

Un momento della cerimonia svoltasi a Fabriano

BOLZANO

Un "centenario" dal certo futuro

Musica, costumi, vino e cordiale allegria per i cento anni della Bolzano-Merano, l'11 ottobre scorso. Nulla mancava di tutti i tradizionali ingredienti di queste celebrazioni che sempre divertono ed entusiasmano.

Sul treno speciale, oltre ad autorità ed appassionati, tanti bambini. Alla guida della locomotiva (per i patiti del vapore la 740.417) Arturo Strapazzon, ora Capo Deposito Locomotive di Bolzano, e ritornato "Muso nero" come ai tempi della Pusteria.

Le vecchie vetture, il fumo della vaporiera che entrava dai finestrini e i tanti costumi tradizionali tirolesi rendevano l'atmosfera non molto dissimile da quella del viaggio inaugurale di cento anni fa, per l'esattezza il 4 ottobre 1881.

In ogni stazione il treno veniva accolto dalle bande musicali mentre autorità e popolazione si mescolavano ai viaggiatori per i brindisi di rito con gli ottimi Weissburgunder e Terlaner che, dice la leggenda, traggono il loro sapore da certe vene d'argento del sottosuolo.

A Merano poi l'accoglienza è stata veramente trionfale e, per tutta la giornata, la "grosser Festzug" è stata un susseguirsi di musiche, canti, balli e sfilate nella più spiccata tradizione tirolese.

La bellezza del percorso, dei luoghi, delle stazioni tutte tenute con cura e ricche di verde e fiori, non ne nascondono però le limitazioni di tortuosità che risalgono proprio alla nascita. Le difficoltà incontrate nella costruzione della linea riguardavano oltre a quella ricorrente degli espropri, la natura dei terreni e la sistemazione dei numerosi canali di scolo delle acque. Sembra anche che il superamento dei trenta chilometri del tracciato fosse condizione indispensabile per ottenere i previsti finanziamenti dello Stato. Comunque fosse, il problema venne risolto facendo passare il tracciato lungo l'argine dell'Adige determinandone le caratteristiche di tortuosità e di eccessiva distanza da numerosi centri abitati, ancora oggi i suoi più gravi difetti.

La presenza dell'Ing. Puccio, Direttore Compartimentale di Verona, e dell'Ing. Focacci, Capo della 2ª Unità Speciale per l'attuazione del Programma Integrativo, testimoniavano anche l'impegno dell'Azienda per l'ammodernamento di questa linea di grande importanza turistica e sociale. I 40/50 minuti di percorrenza per i 32 chilometri dovranno entro breve tempo diventare un ricordo.

R. P.

Si festeggiano i cento anni della Bolzano-Merano

FABRIANO

Inaugurato il monumento ai ferrovieri caduti

I ferrovieri fabrianesi hanno voluto onorare quanti, nell'adempimento del loro lavoro, sia in epoche belliche che in pace, hanno perso la vita. Lo hanno fatto con sobrietà e semplicità, servendosi, cioè, dei materiali che meglio rappresentano il mondo ferroviario. Due rotaie divelte e contorte ed una ruota spezzata, vengono infatti proposte dall'artista ferroviere Renzo Barbarossa come raffigurazione del dolore di tutta la famiglia ferroviaria.

Con il contributo di lavoro del Rep. 16/E e del Deposito Locomotive di Fabriano ed economico di tutti i ferrovieri, coordinato ed integrato dal Dopolavoro Ferroviario di Fabriano, promotore dell'iniziativa, ha preso forma il monumento, che sabato 19 Settembre è stato inaugurato alla presenza di numerose autorità quali il Sindaco Dr. Merloni, il Vescovo S.E. Mons. Scuppa, il Vice Questore Dr. Montalbano, i Comandanti di stazione dei Carabinieri, della

Forestale e del Comandante della locale Polfer.
Per la nostra Azienda erano presenti il Dr. Ciambricco in rappresentanza del Direttore Generale, e l'Ing. La Rosa in rappresentanza della Direzione Compartimentale.
La cerimonia ha avuto inizio con la S. Messa officiata dal vescovo nella sala d'aspetto della stazione ed è poi proseguita in un corteo dei numerosi intervenuti verso il Monumento, che di lì a poco è stato scoperto tra il sibilo di un locomotore e gli applausi dei presenti.
Quindi ha preso la parola il Capo Stazione Titolare, Romolo Duca, il quale ha espresso parole di conforto per i congiunti delle vittime, sottolineando l'alto significato morale di questa testimonianza.
È seguito poi un intervento dell'Ing. La Rosa, che ha ricordato il sacrificio di questi uomini che hanno perso la vita nell'adempimento del loro dovere.
Ha quindi concluso il Dr. Ciambricco che, dopo aver recato il saluto del Direttore Generale, ha espresso l'augurio che nel futuro di questi monumenti se ne debbano innalzare sempre meno. Niente più lavoro né armi che uccidano è stato quindi l'auspicio del Dr. Ciambricco che ha poi ringraziato l'autore Renzo Barbarossa per l'ammonimento morale contenuto nella sua opera.

Fabrizio Romagnoli

Nella ricorrenza della "Giornata del Ferroviere" il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, ha consegnato una medaglia d'oro, offerta da "Voci" e dalla B.N.C., e un attestato a 23 ferrovieri che, nel corso dell'anno, hanno compiuto particolari atti di valore. In riconoscimento dei grandi meriti acquisiti dal Genio Ferrovieri è stata consegnata ad un rappresentante del Corpo una simbolica targa ricordo. Nell'occasione l'On. Balzamo ha ricordato la dedizione con la quale i ferrovieri adempiono al loro difficile lavoro.
Nella foto, il Ministro Balzamo consegna una medaglia al congiunto di un caduto sul lavoro.

PIETRARSA

Il Museo inizia a vivere

Alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti, On. Caldoro, del Direttore Generale, Dott. Semenza e dell'Ing. Parisella, Direttore del Compartimento di Napoli, è stato ufficialmente consegnato all'Azienda l'ampio capannone che ospiterà le prime 25 locomotive d'epoca destinate al Museo di Pietrarsa. Il primo lotto di lavori, costato un miliardo e 600 milioni, comprende il grande capannone all'ingresso delle officine ed i binari sui quali sosteranno le antiche locomotive a vapore e copre una superficie di 4.500 metri quadrati.
Il Museo storico-ferroviario occuperà a lavori compiuti un'area di 30 mila metri quadrati. Nel vasto complesso, saranno istituite anche una scuola professionale per gli operatori dell'Azienda e una scuola di Polizia ferroviaria.
L'inaugurazione della prima parte del Museo è prevista per la primavera dell'82.
È prevista anche la realizzazione di un attracco via mare riutilizzando l'antica darsena già esistente nel complesso delle officine. È prevista anche la sistemazione di una nave traghetto FS su cui i visitatori del Museo potranno trovare, tra le altre cose, accoglienti locali di ristoro.

T.G.

Un padiglione interno dell'erigendo Museo di Pietrarsa

ROMA

Treno ENEL: secondo atto

Il 14 ottobre scorso, il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, ha visitato a Roma Termini il "Treno dell'energia", che porta in giro per l'Italia una Mostra itinerante dal titolo "Risparmiare energia si può. Viaggio nel mondo dell'elettricità", organizzata dall'ENEL in collaborazione con la nostra Azienda.
Dopo l'intervento del Presidente dell'ENEL, Ing. Corbellini, il Ministro Balzamo ha sottolineato tra l'altro come il Piano Integrativo delle ferrovie, in fase di attuazione, sia finalizzato anche al risparmio energetico, condizione, ha detto il Ministro, indispensabile per la ripresa economica nazionale.
La Mostra itinerante, che lo scorso anno ha già sostato in settanta città ed è stata visitata da un milione e duecentomila persone, è partita il 20 ottobre scorso da Mestre per toccare poi oltre cinquanta stazioni.

T.G.

PANORAMARETE

PORDENONE

Sottopassaggio e nuova pensilina

La stazione di Pordenone dall'11 ottobre ha il sottopassaggio. L'opera è stata inaugurata a un anno esatto dall'inizio dei lavori: fu infatti proprio nel mese di ottobre dell'80 che si iniziò a scavare sul primo marciapiede e poi sotto i binari; da allora le varie fasi si sono susseguite rapidamente, senza interruzione dell'esercizio, essendo stato risolto il problema di conciliare la circolazione dei treni con l'azione di scavo.

Mentre procedevano i lavori per il sottopassaggio, si è provveduto, dopo una necessaria ristrutturazione dell'armamento, ad ampliare il marciapiede fra il secondo e il terzo binario (che oggi misura 8 metri di larghezza, 400 di lunghezza) e a porre in opera una nuova pensilina metallica di 320 metri in sostituzione del manufatto in ghisa esistente nella stazione pordenonese da quasi mezzo secolo (e già proveniente dalla vecchia stazione di Roma Termini).

Il complesso delle opere realizzate ha comportato una spesa di un miliardo e mezzo di lire.

Durante la cerimonia di inaugurazione, alla quale sono intervenute le autorità locali e alcuni parlamentari, l'Ing. Castellani, Direttore del Compartimento ferroviario veneziano, ha sottolineato la sensibilità e lungimiranza che il Sindaco e i responsabili tutti dell'Amministrazione locale hanno dimostrato nel rendersi interpreti delle esigenze sia della popolazione sia delle forze economiche dell'industriosa provincia: è stato possibile, così, tracciare un ampio e dettagliato piano regolatore della stazione per adeguarla alla "personalità" del capoluogo.

È prevista, infatti, per il futuro, una seconda fase di interventi, da avviarsi con i fondi del Piano Integrativo, la quale interesserà particolarmente il lato Udine e comprenderà, ad esempio, il prolungamento della pensilina del primo binario con sistemazione del retrostante fabbricato.

È già in programma, inoltre, l'installazione di un apparato ACEI per il controllo centralizzato degli scambi dell'intero piazzale mentre si stanno tuttora studiando le soluzioni per un ripensamento dello scalo merci in funzione del carattere prevalentemente industriale della provincia.

L. F.

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Notevole interesse ha suscitato la visita effettuata dal Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, a Napoli, nel quadro degli incontri con gli Enti locali e le Regioni per l'attuazione del Programma Integrativo dei trasporti.

La scelta di Napoli — ha sottolineato l'**Avanti** — non è stata casuale ma dettata dai problemi sociali ed economici che la città e la regione presentano, soprattutto dopo la dura prova del terremoto che ha aggravato gli stessi problemi. Nel corso dell'approfondito dibattito sono state evidenziate tutte le necessità di Napoli e della regione campana, riguardanti i trasporti, al fine di una ripresa dello sviluppo socio-economico della città e della regione e il Ministro Balzamo ha confermato l'impegno del Dicastero dei Trasporti a far fronte nel modo migliore e nei tempi più brevi possibili alle esigenze che ancora una volta sono emerse pressanti dalla discussione.

"...E così il Ministro dei Trasporti è venuto a Napoli — ha scritto **Il Mattino** — per verificare la tenuta del fronte da sempre zoppicante dei trasporti pubblici e per coordinare un'offensiva su più direttrici, che punti al decongestionamento dell'area metropolitana".

"Incontro molto posivito con il Ministro Balzamo e i dirigenti dell'Azienda FS. Confermati gli investimenti" ha commentato E. Puntillo su **Paese Sera**. Volti soddisfatti al termine della riunione, che è stata decisamente costruttiva. Col piano di ammodernamento delle Ferrovie, collegato ai piani per il trasporto pubblico elaborati e messi in cantiere dal Comune di Napoli e con quelli della Regione, si prospetta un salto di qualità nella rete dei trasporti pubblici del napoletano.

Per seguire la realizzazione dei progetti e curare il coordinamento e l'acceleramento di tutti gli interventi in corso nel settore dei trasporti, il Ministro aveva preannunciato la costituzione di un Comitato operativo. Tenendo fede all'impegno assunto — ha osservato ancora **Il Mattino** — l'On. Balzamo ha insediato nei giorni scorsi questo Comitato speciale, composto dai rappresentanti delle quattro Direzioni Generali del Ministero, degli enti locali e presieduto dal Sottosegretario ai Trasporti, On. Caldoro. Dovrà completare il suo lavoro entro il 31 dicembre prossimo.

"I trasporti nelle zone terremotate: alcune cose da fare subito", con questo titolo è apparso sull'**Unità** un articolo di I. Gioffredi, nel quale l'A. afferma che per i trasporti è l'occasione di creare il "bacino di traffico", quella che anche a livello europeo viene individuata come l'unità di base ottimale per organizzare i trasporti, integrando i vari modi, con criteri di razionalità, efficienza e produttività. Le potenzialità sono enormi, come enormi sono le risorse economiche e le occasioni di lavoro che vengono messe in movimento. Il solo piano integrativo delle FS, scrive Gioffredi, assicurerebbe alla Campagnia, secondo alcuni calcoli, oltre sei milioni di giornate lavorative agli edili, metalmeccanici, chimici, ecc.

In quasi tutte le Regioni, intanto, si guarda con estremo interesse alle 5 Unità Speciali la cui istituzione si è resa necessaria a causa della notevole entità delle opere previste dal Programma Integrativo. "Regione e Ferrovie lavoreranno insieme per potenziare le linee", ha scritto **La Gazzetta del Mezzogiorno**. "Una Unità Speciale creata dalle FS si occuperà anche di impostare, avviare e concludere i lavori per il raddoppio del tratto ferroviario Falconara-Jesi" ha annunciato il **Corriere Adriatico**.

Le nuove iniziative per potenziare la linea ferroviaria Pontebbana, anche in vista dell'incremento del traffico di carbone con l'Austria, sono state oggetto dell'incontro avuto a Roma dall'Assessore regionale alla viabilità e trasporti con il Direttore Generale delle FS, dr. Semenza. Ne ha dato notizia **Il Popolo**, affermando che i programmi decisi sono da considerarsi particolarmente positivi sia per quanto riguarda l'utilizzazione della linea attuale Pontebbana per il trasporto di carbone verso l'Austria, che per l'impegno dell'Azienda FS a portare avanti i lavori di ristrutturazione e raddoppio della linea stessa.

Grande rilievo hanno dato i giornali della Sardegna alla decisione adottata nel quadro del Programma Integrativo FS per l'elettrificazione delle ferrovie sarde. "Esclusa per decenni da qualsiasi programma di ammodernamento e di sviluppo — ha scritto l'**Unione Sarda** — la rete ferroviaria della Sardegna subirà tra breve una radicale trasformazione grazie all'elettrificazione della sua principale linea: la cosiddetta dorsale sarda che collega Cagliari con Olbia e Portotorres. Il progetto, che comporta una spesa complessiva superiore ai trecento miliardi, prevede soluzioni tecniche d'avanguardia e garantirà un aumento della velocità e della capacità di trasporto dei convogli, a beneficio sia dei passeggeri che delle merci.

A cura di
Maria Guida

CINEMA

di Piero Spila

Uomini ridicoli e ammiccanti metafore

Se rimaniamo alla letteratura — quella alta — il "ridicolo" è una dimensione umana positiva, che normalmente si pone al di là della consapevolezza e dell'ironia. Quasi uno schermo, o una maschera. Per Dostoevskij, si sa, l'uomo "ridicolo" — o l'idiota — è una specie di santo profano, un uomo tra gli uomini, ma con qualcosa di più (o di meno) che gli permette di passare "indenne" tra le loro miserie. Per Carmelo Bene, invece, essere ridicoli — o "idioti" — coincide con l'essere santi, cioè una condizione dello spirito si sovrappone a un'inettitudine esistenziale. "Se a Frate Asino avessero regalato una mela metà verde e metà rossa, per metà avvelenata, lui che aveva mani di burro, l'avrebbe perduta". E si sarebbe salvato, ma semplicemente perché non poteva perdersi. D'altra parte, aggiungeremmo noi, chi non ha mai pensato alla morte forse è immortale.

Fatte le debite proporzioni, e passando dalle figure retoriche della letteratura ai temi angosciosi del cinema dei nostri giorni, anche il protagonista dell'ultimo film di Bernardo Bertolucci, **La tragedia di un uomo ridicolo**, si "salva" proprio nella misura in cui è, ma soprattutto si sente, ridicolo.

Primo Spaggiari, il protagonista del film, è un piccolo industriale venuto su dal niente, e se lo ricorda; è un ex contadino furbo e filibustiere (tipico rappresentante di una certa borghesia imprenditoriale italiana) che però non si capacita di essere anche un manager (non sa neppure a quanto ammonta il suo capitale); è un uomo, infine, in preda all'angoscia per il minacciato fallimento della sua azienda e, contemporaneamente, sotto l'incubo della sua "maschera" ufficiale (che non riconosce, che rifiuta), del suo "altro" che lo guarda dagli specchi della sua casa opulenta. È un uomo scisso, diviso, in cui una parte è ridicola all'altra, una giudica l'altra. Attorno a quest'uomo gira tutto il film, che assume quindi una sua dimensione ossessiva e scostante: più una metafora che una rappresentazione, più una volontà di interrogare e auto-interrogarsi che una speranza di chiarificazione. Al protagonista, un giorno, rapiscono il figlio. Autori una banda di terroristi, di cui si apprende quasi subito che il figlio stesso è forse uno dei membri. Primo Spaggiari dà fondo a tutta la sua fantasia di ex contadino e cerca di rispondere alla logica della violenza e della sopraffazione con una trasgressione dello stesso segno (almeno a livello morale). Anche se viene a sapere da certi misteriosi emissari che suo figlio è stato ucciso, continua a raccogliere da banche amiche e strozzini il miliardo necessario al riscatto; solo che il denaro decide di usarlo per salvare la sua azienda dal fallimento. Il progetto è molto ambizioso ma non riesce. Il miliardo sparisce nelle mani degli emissari e il figlio, stranamente, riappare incolume. Tutto rimane così sospeso, niente è chiarito, tranne il fatto che i giochi si effettuano altrove e non si decidono certo a livello di Primo Spaggiari.

E il "ridicolo" sta anche qui, nell'incapacità del protagonista (e della classe o generazione che rappresenta) a capire la nuova realtà e a perseverare in una illusione consapevole e ormai predestinata (servirsi del terrorismo, come una volta del fascismo, a che porta?).

È evidente che Bertolucci ha preso i dati di questa vicenda, tra l'altro effettivamente accaduta, per proporre una grande e ammiccante metafora, abbastanza agghiacciante, della situazione attuale del nostro Paese, con tutti i suoi misteri insoluti, i suoi drammi e le sue truculenze, le sue oscurità e le sue

Ugo Tognazzi e Anouk Aimée in una scena di "La tragedia di un uomo ridicolo". Per questo film, l'attore cremonese ha vinto la Palma d'Oro al Festival di Cannes

Ugo Tognazzi in un'altra scena di "La tragedia di un uomo ridicolo"

dimenticanze. Scontri tra le generazioni, crisi ideali, fallimento di classi politiche, rapporti privati che saltano, terrorismo e capitalismo (che qui si equivalgono nel ridurre l'uomo a merce, a valore di scambio), tutto viene ripreso e rappresentato con ambiguità e freddezza espressiva, attraverso i meandri e i rischi di una scrittura moderna e asciutta (o arida?), che non concede niente né alla calligrafia, né al lirismo e al gusto del gran cinema (tipiche caratteristiche di Bertolucci). Nel presentare **La tragedia di un uomo ridicolo** il regista ha detto di aver fatto un film su un'Italia più umile che sembrava esigesse un linguaggio conseguentemente più umile. Ma più che linguaggio umile, a noi è sembrato un linguaggio stranamente trattenuto, quasi che di fronte ad una materia così difficile ed enigmatica ci fosse quasi una specie di pudore espressivo. Dopo che con **Novecento** Bertolucci aveva diviso con ostentata sicurezza (ma lì si trattava del passato) i buoni e i cattivi, i rossi e i neri, qui, con **La tragedia di un uomo ridicolo**, in un film di connivenze e sospetti, di cose dette e subito contraddette, di scaltrezze e ingenuità ugualmente inquietanti, l'autore appare come interdetto e non riesce (non vuole) a dare giudizi su niente e nessuno. È meglio così. Si tratta di una problematica tuttora aperta e sulla quale risposte (se ci sono) e giudizi spettano ancora ad ognuno di noi. In un film così privo di slanci espressivi, spicca la sanguigna interpretazione di Ugo Tognazzi (Palma d'oro al Festival di Cannes) e la fotografia di Carlo De Palma, insieme smagliante e piena di contrasti. □

CINEMA/Vi consigliamo

"L'assoluzione" di Ulu Grosbard, con Robert De Niro e Robert Duvall (1981)
Los Angeles, anni quaranta. Un intrigo giallo ruota attorno alla misteriosa uccisione di una ragazza. Investigando sul caso, Robert Duvall vi scopre implicati alcuni importanti esponenti della Chiesa cattolica americana, tra cui anche un suo fratello prete.
Di rilievo l'interpretazione di De Niro e Duvall, entrambi premiati a Venezia con la Fenice d'Oro.

"I predatori dell'arca perduta" di Steven Spielberg, con Harrison Ford e Karen Allen (1981)
Un archeologo-avventuriero lotta fino allo spasimo contro un manipolo di spietati nazisti. Tutti alla ricerca della leggendaria Arca biblica, attraverso grotte piene di serpenti, trabocchetti mortali, incendi, distruzioni e precipizi. Un'occasione di vero e schietto divertimento, una grande festa del cinema qui rappresentato da Spielberg in tutti i suoi generi: il western e l'horror, il serial e la fantascienza.

"Atmosfera zero" di Peter Hymas, con Sean Connery e Peter Boyle (1981)
Fantascienza ma non troppo. In una sperduta stazione intergalattica si verificano strani casi di suicidio. Lo "sceriffo", Connery, viene inviato sul posto per svolgere indagini e comincia ad assomigliare sempre di più (e non è un caso) al mitico Gary Cooper di "Mezzogiorno di fuoco". Anche qui una commistione di generi, che evidentemente indica una precisa tendenza del cinema internazionale contemporaneo. Di grande spicco l'ambientazione.

LIBRI

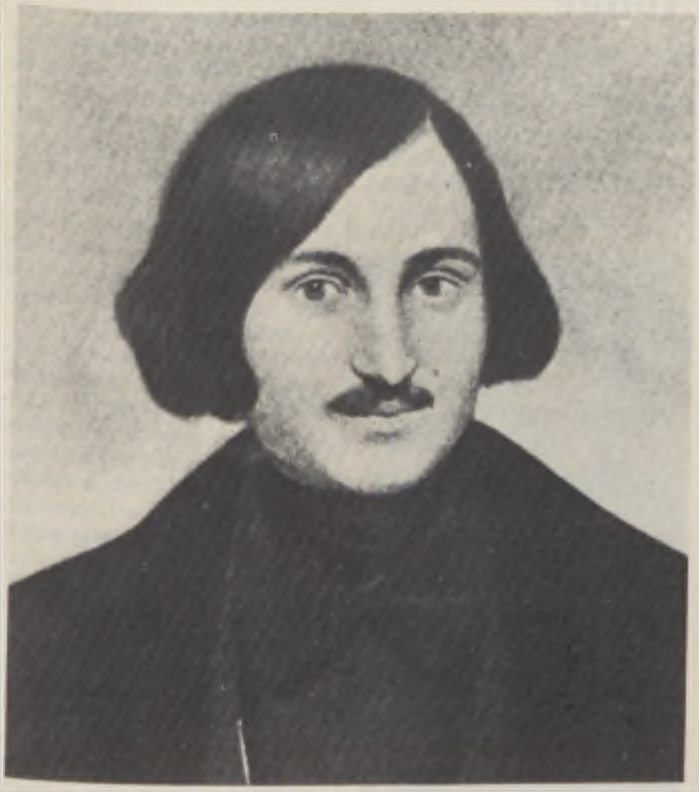
Divertirsi, che paura!

La campagna ucraina è senz'altro una delle campagne più belle del mondo. Lievemente ondulata, dolce, con dei colori incredibili. Di notte poi ha un fascino tutto particolare, la luna sembra più grande e più luminosa della solita luna di casa nostra, l'aria è nitida e leggera, quasi brillante. Un albero o un filo d'erba si stagliano sicuri sotto quel cielo immobile e eterno. Detto questo, non vi consigliamo ugualmente di lasciare Kiev e di gironzolare nottetempo per i campi. Tutto è bello, certo, ma tutto è anche pericoloso. O forse è bello perché è pericoloso e viceversa. Comunque sia, si raccontano strane leggende. Si dice che le streghe siano da sempre padrone di questa regione, che qui si riuniscano per celebrare i loro riti. E con loro, onnipresente, c'è il Vij, il terribile re degli gnomi, con il viso di ferro e con le palpebre che ricadono fino a terra.
Questo dice la tradizione popolare e questo dice Gogol' nel suo racconto **Il Vij**, per la prima volta estrapolato dalla raccolta **Mirgorod** e pubblicato come testo unico dalla Sellerio.
La storia è abbastanza semplice e non si discosta molto da tanti altri racconti dello stesso genere. Uno studente di filosofia, Chomà Brut, vagando con dei colleghi per la campagna ucraina, arriva una notte in un casolare dove viene ospitato da una vecchia che si rivela poi essere una strega. Tornato a Kiev, Chomà viene invitato da un capo cosacco a recitare, per tre notti consecutive, le orazioni funebri per sua figlia, morta giovanissima. Il filosofo accetta, ma sin dalla prima notte si accorge che la fanciulla altri non è se non la strega del casolare. Ha paura,

vorrebbe fuggire, tenta di farlo, ma il capo cosacco lo costringe a rispettare gli impegni presi e infine, la terza notte, tutte le forze sataniche riunite agli ordini del Vij lo sopraffanno e il destino di Chomà si compie.
Una storia, come abbiamo detto, non particolare, ma che diventa particolarissima e di straordinario interesse se pensiamo che è uscita dalla penna di Nikolàj Gogol', uno degli indiscussi padri del realismo russo.
Ma come si concilia il realismo con il fantastico? In realtà, è un'alchimia abbastanza difficile.
Il mondo del **Vij** è il mondo delle **Veglie alla fattoria di Dikanka**, un mondo in cui i diavoli sono di casa, un mondo gaio e terribile, sempre in equilibrio tra farsa e tragedia. La scenografia è ampia e maestosa: cielo, terra, fiumi (anzi il fiume per eccellenza, il Dnepr), si sfogliano le pagine e si respira l'aria libera, lo spazio aperto, la nebbia, il vento, il profumo dell'erba riscaldata dal sole. L'Ucraina diventa il cosmo e Gogol' per dipingerla sfoggia tutta la sua arte di grande pittore: retorico, iperbolico, lirico, patetico, comico.
Comico soprattutto.
Il fantastico di Gogol' ha infatti qualità specifiche molto particolari. L'orrore per quanto sia intenso non supera mai il divertimento, la gioia furibonda di raccontare, incantare, affabulare.
Gogol' ignora le angosce di un Dickens e le sofferenze di un Hoffmann. Eppure è proprio alla scuola di Hoffmann che ha appreso quella metafisica che consiste nell'approfondire l'osservazione e la meditazione della realtà fino a distruggerne la concretezza e a trasformarla in fantasia. Ma in questo processo non c'è dolore, c'è solo allegria, un'allegria sottile, ironica, che serpeggia in sordina finchè esplode con violenza come un qualcosa troppo a lungo trattenuto. Ed è proprio qui, secondo noi, in questa risata a gola piena, che lo "spaventoso" romantico si trasforma in realismo.
Non ci sentiamo di condividere il giudizio di Nabokov che in un lungo saggio critico, rifiuta questo Gogol' folkloristico, notturno, favolista. No, per noi, è sempre lo stesso Gogol', lo stesso delle **Anime morte**, del **Cappotto**, del **Nevskij Prospèkt**.
In fondo realismo non deve per forza essere sempre e soltanto "sociale". Può essere realismo anche il fantastico. O per lo meno può diventarlo, filtrato attraverso la lente colorata dell'ironia, di quell'ironia di cui Gogol' è maestro indiscusso e indiscutibile.
E **Il Vij** non fa certo eccezione. Rapimenti e incantesimi, scongiuri e preghiere, streghe e gnomi, si mescolano in un gioco che ha il sapore di una favola esotica.
E noi che si tratta di una favola lo sappiamo benissimo.
Certo, quella chiesa buia, quegli strani rumori, quegli esseri mostruosi, ci fanno un po' paura, però in fondo, confessiamolo, ci divertiamo lo stesso.

Marina Delli Colli

Nikolàj Gogol' - Il Vij - Sellerio - pp. 77 - Lire 2500



Nikolàj Gogol', uno degli indiscussi padri del realismo russo

Tra il giallo e il fantastico

Comprare i libri in edicola è più facile. Di edicole ce ne sono tante, a ogni angolo di strada e in genere ce n'è sempre almeno una sottocasa. Le librerie invece no, sono poche, concentrate in ristrette zone commerciali, e anche per questo qualche volta riescono a scoraggiare persino i lettori più volenterosi.
Ma per leggere un buon romanzo e qualche racconto tra il giallo e il fantastico, l'edicola questa volta è più che sufficiente. Da ottobre, infatti, vi si può trovare il volume **I delitti del diavolo** di John Dickson Carr, uscito nella Biblioteca del Giallo Mondadori. Attenzione, però non bisogna lasciarsi trarre in inganno dalla copertina disegnata in modo grossolano e popolaresco. Dickson Carr pur essendo un autore senz'altro popolare è anche in grado di soddisfare palati più ricercati. A lui si deve, tra l'altro, l'elaborazione di un nuovo genere letterario definibile fanta-giallo. Nei suoi lavori, infatti, il racconto giallo e quello fantastico si incontrano in una sintesi originale.
Sotto il titolo **I delitti del diavolo** sono racchiusi un romanzo, **Il diavolo vestito di velluto**, e due racconti, **Il gentiluomo di Parigi** e **Chi di spada ferisce...**
E naturalmente raccontarne la trama sarebbe fare un dispetto al lettore. Perciò diciamo solo che ci si possono trovare fantasmi, novelli Faust e l'immancabile patto col diavolo, viaggi nel tempo e, trattandosi di Dickson Carr, sane, tradizionali, strutture da racconto giallo che, volendo, basterebbero a fare dell'autore un classico del genere. Insomma, gli elementi per accontentare appassionati e non, ci sono tutti.
Restando ai confini della paura (e della cultura di massa), incontriamo un altro libro, questa volta da andare a comprare in libreria. Si tratta de **I figli del dottor Caligari** di Siegbert S. Prawer, che si avvale di un'introduzione di Beniamino Placido. Ma di che cosa parla **I figli del dottor Caligari**? Di tutto quel filone cinematografico tradizionalmente considerato di serie B (eppure vi si possono annoverare incontestati capolavori come **Vampyr** di Dreyer o **I racconti della luna pallida d'agosto** di Mizoguchi, ecc.) che raggruppa i film cosiddetti del terrore e ogni altro affine. Così Prawer ci parla della serie dei Dracula diretti da Terence Fisher per la Hammer, e dei fantasmi evocati nei film di Mario Bava, e così via. Ma oltre a tentare la sistematizzazione di una materia quanto mai ampia, eterogenea e discussa (è o non è cinema di qualità? sono o non sono "film spazzatura"?), Prawer ha il merito di condurre il lettore a una convincente conclusione, ma che forse a taluni potrà sembrare azzardata. La più intima essenza del cinema la si può incontrare proprio nel film del terrore con i suoi vampiri, i suoi doppi, le sue ombre, come dichiara subito il sottotitolo del libro: **Il film come racconto del terrore.** Il cinema che è fatto di ombre immateriali proiettate su un bianco schermo, parla di sè, manifesta la sua natura di specchio per i so-

gni, proprio quando parla di ombre e incubi, diavoli e sortilegi, illusioni e fantasie. Se il cinema è metafora dei nostri sogni più inquietanti e se il film del terrore è metafora del cinema, ecco che cinema più cinema di questo non ce ne può essere e che ogni film, anche il meno sospettabile, non fa che mettere in scena fantasmi. Nient'altro che fantasmi, che all'accendersi delle luci della sala svaniranno, come i vampiri (e i sogni) al primo sorgere dell'alba.
Ma, come dice Placido, "L'ombra (del cinema) è indispensabile per dar senso alla luce".

Tiziana Gazzini

John Dickson Carr "I delitti del diavolo" - Biblioteca del Giallo Mondadori - pp. 476, L. 6000

Siegbert S. Prawer "I figli del dottor Caligari" - Introduzione di Beniamino Placido - Editori Riuniti - pp. 356, L. 8500

Cocktail esplosivo

Mettiamo in uno shaker qualche foglia di agave, la pianta americana che puoi tagliare finché vuoi ma sempre ricresce e fiorisce una sola volta, aggiungiamoci un vasetto di yogurt magro e infine del buon vino, possibilmente proveniente dalla Dalmazia. Agitiamo bene. Forse può venir fuori un cocktail esplosivo, ma certamente verranno fuori anche tre libri, **Agave** di Massimo Felisatti e Andrea Santini, vincitore del primo premio al MystFest di Cattolica, **Massacro per un presidente** di Diego Zandel e **Dunque morranno** di Renato Olivieri.
Tre libri di cui solo uno, **Dunque morranno,** è un vero e proprio giallo, gli altri due invece, **Agave** e **Massacro per un presidente**, raccontano il primo di una spietata guerra tra servizi segreti, il secondo la storia di un giovane terrorista.
Ma che cos'è "Agave"? È solo un fiore oppure è un nome in codice, è un uomo o forse un conto cifrato in Svizzera? Comunque è una minaccia per tutti. E toccherà, suo malgrado, a Paolo Alessi, un giornalista, sventare tale minaccia e salvare le istituzioni. Le domande si susseguono incessanti e sembra impossibile trovare per tutte una risposta. Sempre che una risposta esista e non sia tutto solo una colossale mistificazione.
La risposta. Anche Roul Radossi cerca la sua in un labirinto in cui non sa vedere l'uscita. Rimbalza tra organi ufficiali dello Stato, organi separati (ma sono anche loro ufficiali oppure non lo sono affatto?), gruppi politici. Quante domande anche per lui. Potrà davvero fidarsi del colonnello Dolcich, vecchio amico di suo padre, potrà davvero confidarsi con Maria e Oscar è un traditore, una spia, oppure anche lui nasconde la sua verità? Chi di loro recita un copione abilissimo e chi rischia invece la propria vita in nome di qualcosa che forse si chiama ideale?
Domanda uguale risposta. Sembra così facile, così elementare, ma perché qualcuno deve per forza manipolare le carte?
E anche le carte che ha in mano il commissario Ambrosio non scherzano davvero. Più confuse di così non potrebbero essere. Quattro omicidi e quattro vittime che non hanno nulla in comune, davvero un bel poker, commissario. Non si tratta di omicidi per rapina e neppure di omicidi passionali, qual è dunque la mano che governa tutto questo, di chi la sapiente regia? Domanda uguale risposta come si diceva prima. Ed infatti, alla fine, come si conviene in ogni buon romanzo, tutte le carte tornano al loro posto, ogni perché trova la sua ragione d'essere, ogni dubbio la sua soluzione.
Agave, Massacro per un presidente e **Dunque morranno,** grazie ad una solida e precisa struttura narrativa, ricompongono alla fine quel puzzle che sembrava impossibile completare. Ogni tessera si incastra nell'altra perfettamente e l'immagine che ne risulta è liscia e omogenea.
Eppure non è questo quello che ci ha maggiormente colpiti, né questo il motivo per cui abbiamo voluto accomunare tre libri in fondo così diversi tra loro. Ormai si va sempre più affermando un tipo di narrativa italiana, sia gialla, sia di spionaggio, sia di avventura, che, seppure con impostazioni e ritmi diversi, si riconduce ad una matrice umana semplice e autentica.
Paolo Alessi, Roul Radossi e Giulio Ambrosio non sono solo dei personaggi di comodo al servizio di un determinato meccanismo, ma sono uomini veri, reali. La sottile malinconia che aleggia su di loro, li unisce inesorabilmente.
Paolo, giornalista di successo, con la sua breve illusione di una stagione d'amore, Roul, terrorista confuso, espropriato degli affetti più cari, di sua moglie, della sua bambina di pochi mesi, e Giulio Ambrosio, così umile, così discreto e nello stesso tempo così tenace e così solo, sono davvero e soltanto degli uomini. Con loro, insieme al profumo del mistero, respiriamo anche il profumo del buon vino rosso della Dalmazia, dello yogurt magro, delle cose di tutti i giorni. Ne risulta un cocktail esplosivo, certo, ma anche tanto comune e, in fondo, tanto umano.

Marina Delli Colli

Massimo Felisatti e Andrea Santini - "Agave" - Rizzoli - pp. 214 - Lire 7.000.

Diego Zandel - "Massacro per un presidente" - Mondadori - pp. 227 - Lire 8.500.

Renato Olivieri - "Dunque morranno" - Rusconi - pp. 193 - Lire 7.500.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Dimenticare Aurore

George Sand. Una firma maschile che cela una donna dal femminilissimo nome: Amantine Aurore Lucie Dupin. Alla vita di George-Aurore, uno dei personaggi chiave dell'800 letterario francese, la RAI-TV dedica lo sceneggiato in quattro puntate in onda il mercoledì alle 21.30 sulla Rete 2, e intitolato appunto **George Sand.**

George Sand

Scritto, interpretato e diretto da Giorgio Albertazzi, ha come protagonista nel ruolo di George Sand, Anna Proclemer. Scandito sui ritmi proustiani del flusso di memoria (l'ultima puntata si intitola esplicitamente **Il tempo ritrovato**), lo sceneggiato ci rende fedelmente conto della vita di Sand e dei suoi momenti salienti nell'amore, nella politica, nel lavoro, e nella maternità, chiarendo la statura non solo letteraria di questa donna geniale che ha anche saputo imporsi al costume di un'epoca e in qualche modo modificarlo. Ma cosa penserebbe oggi George Sand vedendosi trasformata in un personaggio da sceneggiato televisivo? Aurore-George è stata una gran donna che si è giocata la vita sul filo di una costante ambiguità tra il maschile e il femminile, che ha lottato contro le convenzioni della società, che si è ritagliata la sua libertà e il suo successo decidendo di fare l'uomo, di vivere come un uomo, libera come un uomo, ma soprattutto

Anna Proclemer in un momento dello sceneggiato televisivo

voleva scrivere come un uomo (lo stesso Flaubert le riconoscerà una straordinaria capacità di lavoro che lui stesso era ben lontano dal possedere). George Sand voleva innanzitutto essere uno scrittore, o meglio, una persona che scrive. E ci è riuscita. Ma lo sceneggiato si interessa soprattutto del personaggio, della donna d'eccezione, dei suoi talenti e delle sue contraddizioni, tradendo forse l'aspirazione più profonda di George. Essere ricordata per quello che ha scritto e non per i suoi amori celebri o per il suo anticonformismo.

Ma quasi a rendere giustizia alla scrittura di Sand è venuto uno sceneggiato francese andato in onda nelle scorse domeniche alle 13.30 sulla Rete 2. Le cinque puntate TV sono state tratte da un avventuroso romanzo di cappa e spada scritto proprio da George Sand. **I bei signori di Bois-Doré**, diventato per la TV **Il tesoro degli Ugonotti.**

Regista quel Bernard Borderie che ha diretto la fortunata serie di film dedicata ad Angelica, la marchesa degli Angeli.

Chi ha seguito **Il tesoro degli Ugonotti** capirà che George non ha nulla da invidiare alla fantasia narrativa di un Dumas, sia esso padre o figlio. E a noi sembra che il modo migliore di ricordare George Sand sia proprio quello di dimenticare la sua vita e la sua eccezionale personalità a favore delle sue opere. In fondo ogni scrittore, sia esso uomo o donna, vuole vincere il tempo e i secoli vivendo attraverso la propria opera.

Quando Aurore Dupin firma il suo primo romanzo, **Indiana,** con lo pseudonimo di George Sand, vuole proprio questo: abbandonare l'identità personale e sessuale per diventare solo scrittura e per vedere il suo lavoro valutato solo in funzione della sua qualità artistica.

Certo, questa scelta in pieno '800 poteva quasi dirsi necessaria. Una donna che voleva diventare romanziere di successo o giornalista, doveva per forza trasformarsi in un uomo, anche se solo nel nome. Ma ancora oggi — i nostri lettori ne siano certi — non è così difficile incontrare firme maschili che celano invece, le idee e la scrittura, neutra e professionale, di una donna. Spesso George Sand, o qualche suo fantasma, si aggirano ancora tra i disordinati tavoli delle redazioni e nel confuso mare di manoscritti che affollano le case editrici.

Non resta che tirare a indovinare. □

Luciano Salce: dall'immagine alla pagina

Le telecamere lo inseguono, lo hanno inseguito, continuano ad inseguirlo. Riprese esterne, interviste, immagini che lo propongono ospite, invitato in programmi ante-prandium o post-notiziario: Luciano Salce attore, cabarettista, regista, monologhista, umorista, è lì, stavolta è a portata del piccolo schermo perché ha scritto un libro. Libro che, inaspettatamente, ha inserito il popolare personaggio di spettacolo nella categoria degli AUTORI, nella bagarre di chi rischia critiche (e stroncature anche) mandando in libreria una parte o tutto sè stesso, con nome e cognome.

A Luciano Salce — che incontrare in Via Teulada è così facile quanto vederlo uscire dagli auditori radiofonici di Via Asiago dove, il sabato, prende parte al programma di Guido Sacerdote 'Black-out' con Italo Terzoli ed Enrico Vaime — abbiamo rivolto alcune domande.

A domanda risponde con domanda, il graffiante protagonista di noti monologhi televisivi. E prosegue nell'ormai collaudato humor del quale dispone, come dotazione personale, dal tempo del "Teatro dei Gobbi", e anche prima: "Superata la trentina (sono 32 i film finora realizzati), superata anche la quarantina di quelli interpretati, sono arrivato alla sessantina..."

— Vuoi dire alla terza età?

"Chiamala pure 3ª età il tempo dal quale molte persone cercano di prendere le dovute distan-

SEGNALAZIONI/TV

Zavattini diventa regista

Alle soglie degli anni ottanta, Cesare Zavattini ha diretto e interpretato per la televisione il film **La verità aaaaa.** Si tratta di una pesante ed esplicita denuncia delle mistificazioni del nostro tempo. Ma la novità del film sta soprattutto nel debutto di Zavattini. Dice Zavattini: «Molti hanno detto che ero da anni "dietro l'angolo" ad aspettare di diventare regista: come se questa fosse l'occasione per rinnegare il mio sodalizio con i grandi registi con cui ho lavorato. Non è vero: sono stato molto, molto fortunato a lavorare con i "grandi". Certo che il desiderio di girare un film mio l'ho sempre avuto! Ma quale scrittore, quale soggettista non lo desidera?»

Intanto mentre il film è ancora in montaggio il regista Giannarelli dedica uno speciale della Terza Rete a Zavattini. Non si sa ancora su quale Rete sarà trasmesso **La verità aaaaa,** ma certamente andrà in onda nel prossimo anno.

Piccole donne e giovani registe

Lo sceneggiato **Piccole donne** ha lasciato momentaneamente lo spazio della domenica pomeriggio sulla Rete 1 alle due puntate del film **Pericolo in agguato** dell'americano John Carpenter (quello di **Hallowen,** per intenderci) che narra l'inquietante vicenda di una giovane regista televisiva americana. Momentaneamente. Infatti, dopo, aver seguito col fiato sospeso il caso di Leigh Michaels, la protagonista di **Pericolo in agguato** torneremo a gustare le più tranquille e riposanti peripezie delle eroine di Louis Alcott. Per altre sei puntate Jo, Meg ed Amy (Beth è nel frattempo morta) torneranno sullo schermo anche se con altri volti, diversi da quelli che già conosciamo: alcune delle interpreti della nuova serie infatti non saranno le stesse.

ze vestendosi da ragazzi e conservando certe abitudini che si addicono ai giovani, ma sempre sessantina è! La mia, per esempio, mi ha trovato anche autore di un libro."
Questo libro ha vinto la Palma d'oro per la letteratura umoristica a Bordighera dove, a fine luglio, si è concluso il 34° Salone Internazionale dell'Umorismo, e cento lettori che componevano la "Giuria popolare" (dopo la scelta d'una rosa di finalisti effettuata dalla Giuria tecnica) gli hanno fatto assegnare il "Premio un libro per l'estate": la cerimonia conclusiva è stata trasmessa, da Cefalù, in televisione. L'autore Luciano Salce, dopo il successo della sua opera-prima, ha dichiarato che continuerà a scrivere. Perché non si tratta di un exploit che nasce da un'idea peregrina. Salce, infatti, sostiene che, scrivere, ha sempre scritto (anche se il libro è rimasto così a lungo nel cassetto) perché quella è la sua vera vocazione o, perlomeno, così pensava che fosse. Ma lo pensa ancora però; e il pubblico, per ora, gli ha dato ragione. Per il futuro è prossima la produzione di una storia filmata (per la Rete 2 TV) affidata al regista Luciano Salce che s'intitola "Come non pagare le tasse e vivere felici". Un lavoro brillante con la partecipazione di Pino Caruso.

Gianni Boari

DISCHI

di Gianfranco Angeleri

Alla riscoperta di Mercadante

Si assiste nella nostra epoca, così svuotata di ideali e contaminata di ideologie, al trionfo dell'anticonformismo; anticonformismo inteso per lo più come ribellione al passato con i suoi valori e con le sue viltà ed alle tradizioni che ne discendono, ma anche come reazione al pigro adagiarsi sul malvezzo di comode consuetudini. Atteggiamento addirittura conformistico, se esasperato, il primo, e quindi condannevole; lodevole e proficuo, se sincero negli intenti, il secondo.
Non ne va esente il mondo della musica: quante opere liriche del migliore ottocento italiano non sono state manomesse modificate ridotte ricostruite nella partitura magari per compiacere il gigionismo delle dive del bel canto o alleviare le "fatiche" dei grandi interpreti. A seguire l'esecuzione di talune di esse con le partiture originali c'è da rimanere allibiti. Ben venga dunque la ribellione, cui assistiamo, che ci riporta l'esecuzione alla giusta interpretazione dell'originale, grazie alla volontà di direttori che non disdegnano di attardarsi qualche po' di più sul podio per farci ascoltare tutto quanto come è uscito dalla penna dell'autore.
Al ripristino si aggiunge poi la "riscoperta": cercare negli archivi lavori dimenticati e persino inediti. Non sempre la rievocazione consegue gli scopi che l'iniziatore si propone perché qui il sonno non può essere addebitato a conformismo. Una opera si accantona e si dimentica perché sopraffatta da molte altre di maggiore pregio e gradimento. Ne fanno fede la tiepida accoglienza del pubblico, oggi più che mai disponibile all'applauso facile, per certe riesumazioni che un nuovo malvezzo pone in apertura di stagioni sempre più fiacche e stentate del panorama operistico e concertistico del nostro Paese.
Fa eccezione, forse, l'opera strumentale dell'ottocento italiano, di valore nient'affatto trascurabile ma purtroppo scoraggiata, sopraffatta e sepolta dal melodramma italiano e dalla straripante musica strumentale tedesca. Nomi come Rolla Pollini Viotti Paer e financo Mercadante e Rossini (non come lirici) sono praticamente sconosciuti al grande pubblico, come se la loro produzione non potesse reggere al confronto con i mostri sacri più "suonati" e dovesse necessariamente cadere nell'oblio.
La smentita viene proprio da uno dei più grandi lirici: Rossini, dai mirabili quartetti del 1804 (12 anni!) ai "peccati di vecchiaia" del letargo parigino. E da un altro operista, Saverio Mercadante con i suoi concerti per strumenti a fiato. Una smentita, quest'ultima, che può essere confermata e avvalorata con l'ascolto del disco relativamente recente (ITALIA ITL 70029) nel quale sono riprodotti i concerti per flauto e orchestra d'archi, per clarinetto e orchestra da camera e per corno ed orchestra da camera. Non mi soffermo a recensirlo per mancanza di spazio ma soprattutto perché, per tali opere, per scarsità di incisioni, è d'obbligo l'ascolto, chiunque le suoni e comunque siano eseguite. Bisogna riconoscere che in questo caso, esecutori ed esecuzioni sono ottimi. Cari lettori, ascoltate e non avrete nostalgie; neppure di Mozart. Commento erudito di Giovanni Ballola in Italiano. □

PER VOI RAGAZZI

di S. Ascenzi e M. Pizzuti

Curiosità di volatili e... soldati

•Iniziamo con le mosche. Avreste mai pensato che proprio loro, così insistentemente fastidiose e inutili, almeno apparentemente, potessero rappresentare una fonte di guadagno? E, invece, è successo che pure le mosche sono state oggetto di commercio. Ecco il fatto: il Perú ha esportato in Messico e in Guatemala cinquanta milioni di mosche, che sono state impiegate per combattere le malattie trasmesse da alcuni insetti alle piantagioni di frutta dei due Paesi.
•Una colomba jugoslava di nome "Livia" ha percorso in cinque giorni tremila chilometri, da Bagdad fino a un piccolo villaggio della Serbia. La colomba, nascosta in una scatola, era giunta in aereo nell'Irak insieme con il suo padrone, un operaio jugoslavo che per motivi di lavoro si era recato in questo Paese. Appena giunto all'aeroporto di Bagdad, l'operaio jugoslavo aveva liberato la colomba dopo averle affidato un messaggio legato alla zampa insieme con il numero 117309. Cinque giorni dopo, "Livia" ha raggiunto la sua piccionaia nel villaggio serbo, che si trova a circa 140 chilometri a ovest di Belgrado. Nel messaggio che veniva letto dalla moglie dell'operaio c'era scritto: "Viaggio ottimo, saluti Misha".
•Dall'aria all'acqua. Un marinaio di un peschereccio proveniente dalle isole Azzorre, durante una violenta tempesta, era caduto in mare. Per lui sarebbe stata la fine certa se non lo avesse soccorso un delfino che lo ha mantenuto a galla per molto tempo. Poi l'animale, forse molto stanco, lo ha abbandonato, ma proprio quando

il marinaio stava per affogare è stato avvicinato da altri due delfini, uno dei quali molto più grande dell'altro. Il delfino più grande, e quindi più robusto, lo ha preso letteralmente in bocca e lo ha portato a forte velocità verso la riva, dove lo ha depositato, andandosene poi tranquillamente.

•Un ragazzo diciassettenne di Nuoro, che frequentava un corso di studi a Cagliari, è improvvisamente scomparso senza lasciare indicazioni di sorta. La polizia e i genitori, dopo svariate indagini senza esito, sono arrivati alla conclusione che il ragazzo sia fuggito per arruolarsi nella "Legione Straniera".

La "Legione Straniera" ha compiuto il secolo e mezzo di vita, ma non sembra che abbia perduto il suo potere di attrazione sui giovani, al punto che ancora oggi si concede il lusso di scartare due richieste di arruolamento su tre.

La "Legione" venne creata nel 1831 da Luigi Filippo per normali operazioni di guarnigione in Algeria. Una delle imprese più famose fu la battaglia di Camarone in Messico, nell'aprile del 1863, quando 64 legionari, che facevano parte delle truppe dell'imperatore Massimiliano, tennero testa per oltre mezza giornata all'assalto di ben duemila guerriglieri. Tra i cimeli della "Legione" è ancora conservata la mano di legno del capitano che comandava quei 64 uomini e che cadde nella battaglia. Comunque, non sono mancati i casi di diserzione, più o meno clamorosi, nonostante che il trattamento — almeno a detta degli esperti — sia sempre stato buono.

IN FAMIGLIA

di Patrizia Cimini

Abole Fabole

Abole, fabole, dominè/enele, penele, pupidiné/es, pus, nus, trau.

Questa è la filastrocca infantile, in voga anni fa in un provincia del Piemonte, dello stesso tipo della più famosa ma meno magica "trucci trucci cavallucci". La prima è specchio di un linguaggio particolare, perché è il chiacchiericcio che una bambina rivolge alla sua bambola, o alla sua poupée, come dicono i francesi, o alla sua dolly come dicono gli inglesi, o alla sua mugñeca, come dicono gli spagnoli, o alla sua ningyo, come dicono i giapponesi. Ogni lingua, per la parola bambola, ha un vocabolo diverso. Le bambine di tutto il mondo, infatti, hanno sempre giocato con le bambole e hanno rivolto al loro giocattolo, sia che fosse una semplice "cencia" di pezza o una complicata invenzione parlante delle industrie riunite, il vocabolario della loro fantasia. La bambola è, in percentuale, il gioco più richiesto nei negozi specializzati per la vendita di giocattoli, ce lo conferma il catalogo di una delle industrie nazionali più prestigiose, e che ha delle pagine dedicate a queste notizie: il 15,8% dei giochi prodotti in un anno sono bambole, di vari modelli.

Un altro gioco richiestissimo è il treno. Di legno, di latta, di plastica, anche il treno ha la sua percentuale di produzione, e le statistiche dicono che è in aumento. Anche perché sui treni, di legno, di latta o di plastica si mettono le bambole, e forse questa è una delle occasioni in cui bambini e bambine giocano più volentieri insieme. Le bambole come i trenini sono le proiezioni in giocattoli dei desideri degli adulti, le une rappresentano un ideale delle bambine di essere carezzevoli e carine, gli altri un ideale dei bambini di essere veloci e potenti come da sempre è stato il treno.

LIBRI PER VOI

AA.VV., Il processo di industrializzazione — L'Italia economica di oggi, Collana "Realtà e scuola/Documenti", Editrice La Scuola, Brescia 1980, L. 2.500 cad. —

Due nuovi fascicoli della ormai ricca serie curata da La Scuola per i ragazzi delle Medie. Il primo tratta della società industriale italiana e delle ragioni storiche del suo sviluppo. L'esposizione è integrata da un'interpretazione dei documenti, da una proposta di ricerca storica e dal giudizio che vari storici danno sull'evoluzione, sui meriti e anche sui demeriti di tale società. Stesso schema, per l'altro libretto, che illustra il progresso economico e sociale verificatosi in Italia nel nostro secolo, ponendo in risalto soprattutto la crescita agricola e industriale, lo sviluppo delle vie di comunicazione e dei trasporti, il progresso materiale e gli squilibri economici e sociali che s'è tratto dietro. (Età: 13-14 anni).

Lia Carini Alimandi, Luigi Guanella, per le vie del quarto mondo, Città Nuova Editrice, Roma 1978, p. 195, L. 2.500 —

Chi non conosce don Guanella? O meglio, chi non ha sentito parlare di lui? Molti hanno, però, un'idea vaga di quest'uomo, ne hanno solo una labile informazione. Cosicchè, questo libro della Carini può costituire una vera e propria sorpresa. Infatti, Don Guanella non fu soltanto il prete degli handicappati, dei vecchi, degli emarginati (che è, appunto, quanto la maggior parte di noi sa di lui), ma nel libro si scopre, di questa grande personalità, un taglio nuovo, una statura di gran lunga maggiore, forse insospettata, e soprattutto una sua vivacità, una sua dinamicità e qualità pratiche e organizzative che generalmente ci paiono insolite o addirittura impossibili in chi sia in odore di santità. La biografia è poi scritta agilmente, tanto da farsi leggere con piacere e con interesse anche, e in special modo, dai ragazzi, cui è destinata. (Età: 12-14 anni e oltre).

La bambola è identificata dagli psicologi come il classico giocattolo adatto a sviluppare l'affettività dei piccoli. Nel caso di bambini poco socievoli, chiusi, anaffettivi con grosse difficoltà alla comunicazione, la terapia a base di giocattoli in grande percentuale costituita da bambole è utilissima. Una bambola rappresenta bene la madre, e può aiutare il terapeuta a ristabilire un contatto verbale con il bambino. In genere il più grosso problema dei bambini autistici è costituito dalla loro assoluta mancanza di capacità nel parlare con gli adulti. Spesso questi bambini hanno un sentimento ambivalente nei confronti della madre: la amano e la odiano. Hanno bisogno della sua presenza fisica e nello stesso tempo desiderano distruggerla. Se il conflitto emotivo che li isola dal mondo è di questo tipo, l'uso di una bambola per il terapeuta sarà essenziale. Tramite questo oggetto, che, a seconda della necessità, sarà scelto di forma e di foggia particolare, potrà inscenare un piccolo psico-dramma. La bambola farà da testimone muta, e nello stesso tempo agirà la forma, assente, della madre, amata-odiata-temuta. Molti casi sono stati risolti in questo modo. Le bambine, che da centinaia di anni giocano con le bambole, hanno risolto così molti dei loro conflitti. Forse il "giochiamo alle signore?", di decine e decine di femminucce è stato il primo psico-dramma terapeutico e curativo di molte donne in gamba di oggi?

□

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

Dopo la pioggia il diluvio. In un mese, fra interi e francobolli, sei emissioni.

Un francobollo celebrativo della "Coppa del Mondo di Atletica Leggera" è stato emesso il 4.9.81. Il francobollo, del facciale di L. 300, riproduce tre atleti impegnati in una gara di corsa.

Tiratura: sei milioni di esemplari.

Il 7 settembre sono stati emessi due francobolli ordinari appartenenti alla serie "Patrimonio Artistico e Culturale Italiano". I francobolli, dell'unico facciale di L. 200, sono dedicati a: Carlo Carrà di cui riproduce il dipinto a olio "Fondamenta Nuove"; Giuseppe Ugonia di cui riproduce la litografia "Sera di Festa".

Tiratura: sei milioni di ciascun esemplare.

Il 9 settembre è stata emessa l'attesissima serie dedicata ai "Bronzi di Riace". I due francobolli, del facciale di L. 200, riproducono ciascuno uno dei due guerrieri di bronzo ritrovati nel mare di Riace e conservati nel Museo Nazionale di Reggio Calabria.

I due francobolli, stampati in dittici, hanno una tiratura di sei milioni ciascuno.

Il 19 settembre è stato emesso un francobollo del facciale di L. 600, commemorativo di Virgilio nel bimillennario della morte.

La vignetta, in una cornice colorata, riproduce il volto del poeta tratto dal mosaico di Treviri.

Tiratura: sei milioni di esemplari.

L'11 settembre è stata emessa una cartolina postale celebrativa della "45ª Fiera del Levante" del valore di L. 150.

Il resto della cartolina reca in alto a destra, e tra un riquadro fluorescente, l'impronta di affrancatura, in cui figurano una libera composizione con elementi tratti dall'emblema della manifestazione, la leggenda "Bari 45ª Fiera del Levante" "Italia" ed il valore di L. "150".

Tiratura: ottocentomila esemplari.

Il 12 settembre è stato emesso un biglietto postale celebrativo dei "Campionati Mondiali di Sci Nautico".

Il biglietto si presenta in tre sezioni ripiegate.

La sezione superiore: reca in alto a destra, entro un riquadro fluorescente, l'impronta di affrancatura che comprende una composizione raffigurante uno sciatore in gara, le leggende: "Campionati Mondiali di Sci Nautico", "Italia" ed il valore di L. "150"; a sinistra l'emblema della manifestazione

Tiratura: ottocentomila esemplari.

San Marino

Il 22 settembre le Poste Sammarinesi hanno emesso due serie di francobolli. Una, di tre valori, per ricordare l'approvazione del Piano Regolatore Generale del Territorio della Repubblica. Il tema è stato tratto in relazione ai più importanti problemi affrontati dal piano e cioè: l'abitazione (L. 20), le zone verdi (L. 80) e gli impianti per la distribuzione dell'energia (L. 400).

Tiratura: n. 600.000 serie complete.

L'altra, di un valore di L. 300, per celebrare i Campionati Europei Juniores di Lotta Giapponese (Judo) che hanno avuto luogo a San Marino dal 30 ottobre al 1° novembre.

Tiratura n. 600.000 esemplari.

LETTERE A VOCI

Il "vestito nuovo"

Caro Direttore,
si rallegra con lei un lettore fedele. Complimenti anche alla redazione per questa "Voci" con il "vestito nuovo". Inoltre, le novità introdotte dimostrano di non voler essere solo superficiali, per esempio, si è detto che la rivista doveva diventare "più giovane". Caspita! Non si è perso tempo. Quell'immagine di bionda turista sorridente alla stazione di Rimini dice assai. Con l'occasione, mi permetterei di sottoporre alla sua attenzione alcuni punti.
1) A seguito del rinnovo, "Voci" ha assunto tutte le caratteristiche per polarizzare l'interesse di un pubblico più vasto oltre la grande famiglia FS. Quindi auspicherei la realizzazione pratica di un primo esperimento per renderla accessibile ai non addetti ai lavori, mettendola in vendita in una o due delle principali edicole in città sede di redattori compartimentali. Non dimentichiamo che sul mercato odierno il suo periodico è l'unica fonte aggiornata per quanti vogliano conoscere e seguire i problemi delle nostre ferrovie.
2) Il suo giornale non è presente sui treni e invece ritengo dovrebbe esserci, magari negli appositi scomparti dei vagoni-ristorante dove spesso sono a disposizione del pubblico riviste aziendali non certo d'importanza superiore a "Voci".
3) Riduzione del formato nel corso dell'annata anzichè all'inizio della successiva: piccolo neo, un disturbo di dimensione per chi vorrà destinare a rilegatura i fascicoli della corrente annata.

voci della rotaia

rotaia
GIORNATA DEL FERROVIERE

rotaia
89

rotaia
IL PAPA E IL FERROVIERE

Voci della rotaia

4) Le nuove dimensioni assunte dal suo periodico sono un incentivo. Ne facilitano la raccolta, da utilizzare e consultare anche a distanza di tempo. Sarebbe però necessario un indice generale opportunamente studiato che possa diventare un utile e necessario strumento di lavoro.
Ho finito. Cordialmente

Mario Gazzini - Roma

Caro Direttore,
sono un fedele lettore di "Voci della Rotaia" di cui possiedo la collezione completa e spesso rileggo questo o quel vecchio numero. Se vi scrivo, oggi, è per dirvi che ho letto l'ultimo numero di "Voci" e che ho apprezzato moltissimo sia il cambio di formato sia le varie innovazioni.
Un'unica perplessità: non si sarebbe potuto attendere il gennaio 1982 per effettuare tali modifiche? Dico questo pensando ai collezionisti che per l'anno 1981 si troveranno con due formati differenti e non omogenei.
Grazie e auguri

G. Vaillant - Montpellier

Cari amici,
complimenti per la nuova presentazione di "Voci". Ci piace veramente. Ed in più anche un cordiale grazie per la copertina: si tratta di una nuova carrozza internazionale delle SBB e quindi non dubito che la ragazza bionda sia una autentica svizzerina che saluta i lettori italiani... Auguri.

Walter Finkbohner
Ferrovie Federali Svizzere

Gentile Direttore,
sono un dirigente d'azienda (piccolo!) e da qualche anno seguo con interesse "Voci della Rotaia" che mi viene inviata in omaggio dalla Direzione Compartimentale di Milano. Voglio anche aggiungere che seguo diversi altri giornali aziendali e trovo che il vostro è indubbiamente tra i più interessanti. Specialmente ora, in questa nuova veste editoriale, "Voci" ha assunto davvero uno stile di pubblicazione importante, se mi passate il termine. Il taglio dell'impaginazione, l'uso del colore, la titolazione agile e, tengo ad aggiungere, un contenuto sorprendentemente solido, di piena professionalità.
Forse la mia discendenza da una famiglia di ferrovieri (nonno macchinista, padre capostazione) mi prende un po' la mano nella formulazione di questi giudizi, ma la mia esperienza in materia di stampa mi fa nel contempo pensare di avere un buon margine di obbiettività.
Spero comunque che giungano graditi i miei modesti complimenti a lei Direttore e a tutta la redazione.
P.S. Un piccolo suggerimento: perché non inserite qualche pagina di pubblicità?

Claudio Fioravanti - Milano

Egregio Direttore,
prendo l'occasione per significarLe tutta la mia più viva simpatia per la stupefacente trasformazione del Periodico Aziendale; è vero che io sono già da parecchi anni fuori dalla grande famiglia ferroviaria, però, essendo rimasto un assiduo lettore, dico sinceramente, quando mi trovo tra le mani "Voci della rotaia" mi sento come reinserito in questa grande Azienda nella quale io, come tanti altri colleghi, abbiamo trascorso nel quotidiano lavoro gli anni migliori della vita...

LETTERE A VOCI

Grazie, Signor Direttore, anche per la continuazione della rubrica "Amici in pensione" e, naturalmente, per la "Piccola cronaca dei Compartimenti", cronaca degli avvenimenti che interessano la parte "viva" dei componenti la "Famiglia ferroviaria".
In occasione del rinnovamento di "Voci" speravo nel ritorno del servizio riguardante i "concorsi" indetti dalle FS, che non appare più da tempo e credo in questo di essere condiviso da altri colleghi interessati, in quanto, senza dover ricorrere ad altre fonti di informazioni, era e sarebbe ottima e valida indicazione per gli interessati a questo titolo; vedasi in primo luogo i figli di ferrovieri, siano questi in servizio o in pensione.
Pertanto, se non sussistono delle ovvie ragioni, resta auspicabile che il servizio in argomento possa trovare il relativo "spazio" tra le pagine del rinnovato "Giornale".
Non trascuro l'occasione per ringraziare Lei Signor Direttore e con Lei tutti gli intelligenti collaboratori per la eccellente riuscita e per la vita di questo nostro "Periodico mensile delle FS".
Saluto distintamente

Luigi Lezziero - Verona

Grazie a tutti, cari amici. Abbiamo pubblicato soltanto cinque lettere ma ce ne avete scritte moltissime. E tutte contenevano parole di apprezzamento e di augurio, alcune dei suggerimenti, ma nessuna formulava critiche e questo è davvero significativo. Il "vestito nuovo" di "Voci" vi è dunque piaciuto e questo ci conferma che la strada che abbiamo imboccato è quella giusta. Salvaguardando quel rapporto di fiducia e di stima che da ormai 26 anni ci lega a voi, abbiamo voluto "ringiovanire" il nostro giornale, renderlo più svelto, più agile, più al passo con i tempi. Evidentemente ci siamo riusciti. Certo, moltissime cose possono ancora essere migliorate e per questo attendiamo anche i vostri suggerimenti e, perché no?, le vostre critiche. Una critica, infatti, se non è sterile e fine a se stessa, è sempre positiva, ha sempre una funzione di stimolo.
Per venire poi ai quesiti particolari che ci pone il sig. Gazzini, gli assicuriamo che è allo studio sia l'idea di mettere in vendita "Voci" presso le edicole di stazione, sia di distribuirlo sui TEE, sui WR, sui WL. È anche in avanzata fase di realizzazione un indice generale degli articoli pubblicati sul nostro giornale che faciliterà molto qualsiasi ricerca e consultazione dei lettori.
Per quel che riguarda i collezionisti, come giustamente rileva il dott. Vaillant, è senz'altro vero che ci sarà una certa discrepanza di formato per la raccolta del 1981, ma purtroppo questo non è dipeso dalla nostra volontà e comunque cercheremo di trovare una soluzione accettabile.
Concludendo, vi rinnoviamo il nostro grazie e auspichiamo che sarete al nostro fianco per fare di "Voci" un giornale sempre migliore e sempre più "nostro". Il merito del suo bel "vestito nuovo" è infatti soprattutto e principalmente vostro.

Una pioggia di miliardi

Ho sottomano il n° 6/7 Giugno/Luglio c.a. del giornale ed in un sottotitolo leggo: "Ora che i miliardi del Programma Integrativo sono arrivati e la riforma è alle porte, nuovo obiettivo dell'Azienda e di ogni singolo agente deve essere quello di fornire alla collettività un prodotto all'altezza dei tempi e delle legittime aspettative dell'utenza".
Sono un Dirigente Movimento, agente per qualifica costantemente a contatto del pubblico e di conseguenza che recepisce più di tutti le sue esigenze e lagnanze, e sinceramente debbo affermare che mi vergogno di esserlo quando un viaggiatore, nella stazione ove presto servizio, chiede un treno coincidente da o per Vittorio Veneto, Ponte nelle Alpi, Calalzo P.C..
Non mi si dica che per stendere un orario con buonsenso per le linee secondarie, ed a queste faccio riferimento, ci vogliono miliardi e dei "geni". Ci vorranno miliardi per potenziare ed ammodernare queste linee che spesso attraversano zone depresse ma quando, con gli stessi mezzi, si potrebbe o meglio si dovrebbe offrire all'utenza un servizio migliore vuol dire che esiste una volontà "politica" per rendere sempre più passive queste linee e giustificarne in un futuro più o meno prossimo la soppressione.
Vorrei sbagliarmi ma sembra che ci sia una progressiva e lenta cesellatura per arrivare a questo, sfalsando coincidenze, disabilitando impianti, sopprimendo fermate, eliminando treni, sostituendo altri con autocorse, tenendo fermi mezzi e personale, in modo che il viaggiatore, e sono anch'io fra questi quando mi necessita, preferisca il mezzo individuale, anche di maggior costo, pur di avere maggiore comodità in barba al risparmio energetico. Poi la frequentazione è quella che è.
Alle conferenze orario, anzichè invitare le Camere di Commercio, perché non si invitano i Capi Impianto delle principali stazioni?
Altro problema che interessa un po' ovunque, generalizzando, è quello relativo alle informazioni al pubblico. Certi agenti addetti alle biglietterie si sentono giustificati nel non dare le informazioni perché asseriscono che presso la biglietteria non esiste un Ufficio Informazioni vero e proprio come lo si può trovare nelle principali stazioni e di conseguenza anche non rispondono al telefono pubblico se installato in biglietteria. Ma il pubblico, pur considerando che qualche volta, e solo in ferrovia (mai in banca, mai all'ufficio imposte, mai alla posta, mai in negozio, ecc.) si comporta maleducatamente, non va trattato come si deve fornendo le richieste informazioni, al limite dopo aver svolto la distribuzione dei biglietti?
La capillare fornitura, anche alle stazioni più piccole, dell'orario generale, a cosa serve?. Anche per questo secondo problema non ci vogliono miliardi e riforma. Perché poi non vengono tenuti in considerazione le osservazioni e proposte che qualche agente, per migliorare il servizio, presenta all'Azienda?
Altro argomento che vorrei trattare è l'assenteismo, le malattie immaginarie o troppo facili, il secondo lavoro (considerando che per tanti è fare il ferroviere il secondo lavoro), il mancato rispetto dell'orario di servizio. Sono convinto, per concludere, che ci vogliono miliardi e Riforma, ma utilizzando più seriamente ed onestamente le attuali risorse — uomini e mezzi - si possa offrire al pubblico un servizio migliore?
Le critiche del pubblico e della stampa spesso l'Azienda se le vuole.

Roberto Petris
Capo Stazione Sup. Conegliano

Indubbiamente la linea Padova-Calalzo problemi ne crea parecchi e più volte ne abbiamo parlato nelle pagine del nostro giornale. Per quanto riguarda l'informazione al pubblico, "Voci" ha affrontato questo argomento negli ultimi due numeri. Lei dirà: "E con questo?". Certo, non è sufficiente trattare alcuni problemi su un giornale per risolverli, ma noi crediamo che la stampa sia pur sempre un veicolo molto efficace di diffusione. Riteniamo che evidenziare determinate carenze sia già molto importante e "Voci" questo compito continuerà a svolgerlo anche in futuro, anzi cercherà di svolgerlo in maniera sempre maggiore.
Ma a parte tutto questo, come lei saprà, i 12.450 miliardi del Piano Integrativo sono già stati stanziati e rappresentano un investimento che si tradurrà in lavori, commesse, occupazione. Si tratta, infatti, del "più grosso investimento fatto dallo Stato per le Ferrovie e segnerà certamente una svolta politica del trasporto in Italia". Stiamo usando le parole dell'intervista che ci ha rilasciato l'On. Balzamo. Noi speriamo, anzi siamo convinti che sarà davvero così, che la ferrovia tornerà ad assumere quella funzione primaria che le spetta di diritto nell'ambito del settore trasporti. Spesso l'Azienda le critiche della stampa e del pubblico se le è meritate, come dice lei, questa pioggia di miliardi le consentirà finalmente di non meritarsele più.
Comunque richiamiamo l'attenzione di tutti i lettori sulle sue considerazioni e sulle sue critiche: può essere l'occasione buona per un esame di coscienza, un ripensamento e magari una ribellione. Già, ribellione: perché noi pensiamo che la stragrande maggioranza dei ferrovieri intende impegnarsi per offrire un servizio migliore e non si riconosce perciò in quei colleghi — e purtroppo ci sono — che sottovalutano l'importanza e la delicatezza dei loro compiti.

UNA FOTO, UN TRENO

Uliano Agliani Lucas
"Trasbordo alla frontiera"

Luino, 1975, confine italo-svizzero. Alcuni emigranti passano da un treno all'altro. Sotto la fotografia c'è scritto: "Trasbordo alla frontiera". Il fotografo si chiama Uliano Agliani Lucas, è nato a Milano nel 1942 ed è ufficialmente un fotoreporter che lavora come "free-lance" (libero professionista) per conto di vari giornali italiani e stranieri. L'azione che si rappresenta non è davvero una novità sulla scena ferroviaria. Ciò che invece è interessante far notare è che essa fa parte di una inchiesta organica sull'emigrazione e che pertanto questa particolare immagine, inserita nel libro "Emigranti in Europa", edito da Einaudi, non è uno scatto estemporaneo, come spesso succede quando si fotografa, ma il risultato di un programma di lavoro di grande impegno civile.
Lucas è un fotografo affermatosi praticamente con gli avvenimenti del sessantotto. Molto attivo sul fronte delle rivendicazioni e delle conquiste sociali si è anche battuto affinché il lavoro del fotoreporter, spesso oscuro e mal considerato, fosse invece riconosciuto come un vero e proprio lavoro giornalistico. Ha viaggiato molto, specie in Europa e Africa, pubblicando libri sulla Guinea Bissau (1970), sulla primavera di Lisbona (1975) e sulle forze armate (1977). Attualmente cura una collana fotografica, "Il fatto, la foto", per conto della "Idea Editions", e il coordinamento immagini per "L'Illustrazione italiana".
A chi gli domanda che valore ha l'informazione fotografica risponde: "Non mi bastano gli occhi del personaggio che fotografo, i suoi vestiti, i suoi occhi, le sue rughe. Dopo averli ripresi devo riflettere e pensarci sú per poi riprendere il lavoro su nuove acquisizioni. L'informazione non può essere neutrale ma di parte. Essa costituisce il proprio contributo personale nel discutere un problema al quale gli altri devono poi dare una risposta".

a cura di
Piero Berengo Gardin

un'assicurazione sul binario giusto

COSTO COMPLESSIVO DECISAMENTE INFERIORE A QUELLO PRATICATO DA ALTRE COMPAGNIE

POSSIBILITÀ DI PAGARE IL PREMIO CON RITENUTE MENSILI SULLO STIPENDIO

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

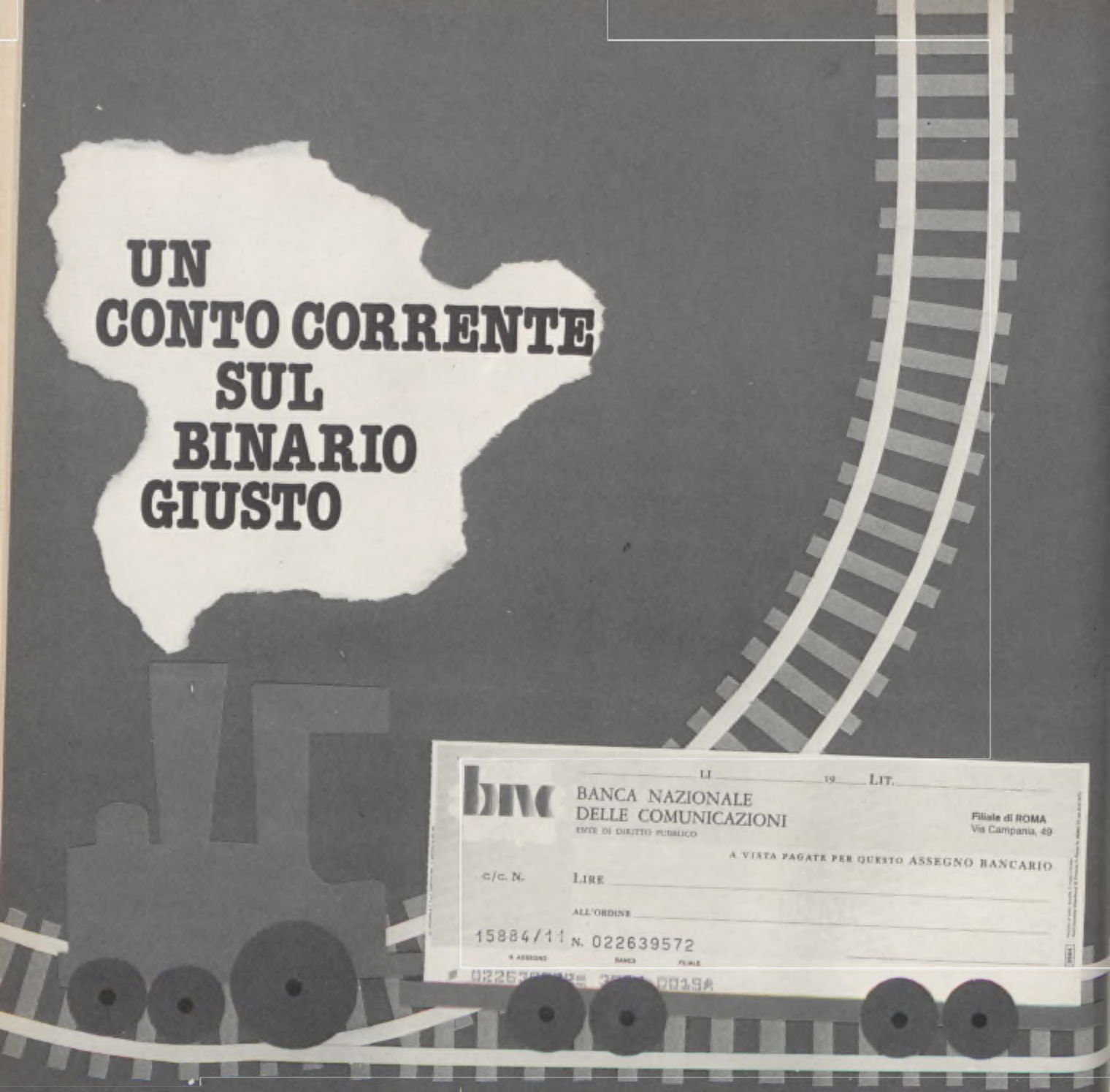
Voci della rotaia
mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXIV n. 12 / dicembre 1981

Redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma - sped. in abb. post. gr. III/70

Il 1981 sui binari

A pagina 6

UN CONTO CORRENTE SUL BINARIO GIUSTO



- Interessi a tasso agevolato
- Nessuna spesa per tenuta di conto
- Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze
- Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXIV n. 12/dicembre 1981

Il 1981 sui binari

Turno di notte di un ferroviere nella stazione di Bardonecchia. Sono le due del mattino e la temperatura è di 17° sotto zero.
(Foto di Anastasio Grillini)

Per molti versi quest'ultimo scorcio del 1981 non si presenta con prospettive serene. È un momento difficile per il Paese, per noi, per le nostre famiglie. Per contro, l'Azienda ha di fronte i grandi impegni previsti dal Programma Integrativo, che impongono l'indispensabile collaborazione da parte di tutti noi.
Nel momento in cui variamo l'ultimo numero di "Voci" per il 1981, noi non possiamo che augurarci che siano al più presto rimosse le cause di malessere che attualmente turbano la grande comunità dei ferrovieri, affinché il nuovo anno ci trovi sereni e compatti come sempre.
Ancora una volta, nel numero di dicembre di "Voci", i lettori troveranno la rievocazione delle tappe salienti dell'attività ferroviaria dell'anno che volge al termine. Dalla somma di opere realizzate che abbiamo documentato mese per mese, dagli importanti programmi di potenziamento e intervento di cui abbiamo più volte parlato, deriva un bilancio che ci pare positivo. Restano tuttavia le gravi difficoltà di cui dicevamo all'inizio. Noi speriamo vivamente che "Voci" possa registrare nelle pagine del 1982, oltre alla notizia di accordi contrattuali che siano soddisfacenti per tutti, anche la notizia di realizzazioni ancora più numerose e importanti che nel passato.
A tutti i nostri lettori inviamo i più fervidi auguri di buon Natale e di un felice 1982 con "Voci della Rotaia".

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	IL 1981 SUI BINARI	*Armando Nanni*
10	PROGRAMMA INTEGRATIVO: IL PARCO ROTABILI	*N. Campagna-G. Piro*
13	PROGRAMMA INTEGRATIVO: LE UNITÀ SPECIALI	*Antonio Bozzi*
15	LONGARONE: 18 ANNI DOPO	*Laura Facchinelli*
16	ITINERARI: LE CINQUE TERRE	*Aurelio Battaglia*
20	BINARI NEL MONDO: IL MONTE OLIMPINO	*Antonio Dentato*
21	CASA NOSTRA Personaggi / Proposte / Notizie per il personale Amici in pensione /DLF / Ferletture / Tuttarete	
32	MINIALMANACCO	*Roberto Fusco*
33	LE NOSTRE STAZIONI: MODENA	*Renzo Pocaterra*
37	MARE NOSTRUM Theophraste Renaudot: tra storia e carità Tutta la Spagna in un'ora / Virgilio nei secoli	
44	PANORAMARETE	
47	ARGOMENTI: SI FA PRESTO A DIRE CULTURA	*Marcello Buzzoli*
48	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
49	LETTERE A VOCI	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Capo: Francesco Causarano; Balilla Beltrame

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Luigi De Luca, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al Tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Il traffico Interfrigo 1980

Il traffico registrato dalla società Interfrigo nel 1980 ammonta a 3,88 milioni di tonnellate-chilometro. Di queste, il traffico via vagoni refrigeranti ha costituito più del 95% del totale. Il principale paese esportatore (cioè spedizioniere) è risultato l'Italia con il 37% del totale; la Germania Federale, a sua volta, è stato il più importante paese destinatario, con il 25% delle merci ricevute. Con la ripresa dei traffici verso il Medio Oriente, verificatasi di recente, le prospettive del 1981-82 sono estremamente promettenti. Polonia e Cecoslovacchia hanno ora annunciato la volontà delle loro rispettive aziende ferroviarie di aderire alla Società.

Un treno una strada

È stata recentemente inaugurata una nuova linea di interscambio merci tra l'Italia e la Germania, nel settore dei trasporti combinati strada-rotaia. È infatti entrato in funzione tra Ala (Trento) e Monaco di Baviera, un treno formato da 15 carri ultrabassi che trasporterà ogni giorno autotreni, autocarri, autoarticolati, rimorchi, motrici e autobotti. Gli autotreni possono essere caricati su carri ultrabassi senza che debbano essere dotati di sistemi di ancoraggio. È soltanto necessario che rispettino i limiti di sagoma superiore che, tra l'altro, non sono particolarmente restrittivi.
Il treno, denominato "Strada viaggiante", partirà ogni giorno alle ore 1,06 da Ala per arrivare a Monaco alle 9,49 del mattino. Il treno corrispondente che effettuerà il percorso inverso, partirà da Monaco alle ore 10,07 per arrivare ad Ala alle 19,56.
L'utilità di questa iniziativa, curata in Italia dalla Ferpac e in Germania dalla Kombiverkehr, nel quadro dello sviluppo dei rapporti commerciali tra i principali Paesi europei, è unita anche alla convenienza per gli autotrasportatori che potranno fruire di una linea regolare di traffico a prezzi competitivi.

Un piano per risanare la CIT

Il piano di risanamento e ristrutturazione presentato dalla CIT alla nostra Azienda è stato approvato in linea di massima dal Consiglio di Amministrazione che ha anche deciso di ricapitalizzare la Compagnia.
Il piano, che comporta nella stesura attuale un impegno di spesa superiore ai trenta miliardi sarà oggetto di ulteriore perfezionamento da parte di un comitato di studio formato da rappresentanti delle FS e della CIT.

Carrozze a basso peso

Anche se, presumibilmente, i passeggeri non se ne accorgeranno, nei prossimi anni viaggeranno su carrozze ferroviarie molto più leggere, grazie al crescente impiego di componenti realizzati con materiali plastici. La nuova carrozza per medie distanze degli anni '80, studiata dalla nostra Azienda, pesa sei tonnellate meno di un'analoga vettura costruita negli anni '70. Ciò significa che la riduzione di peso consente di guadagnare oggi una carrozza ogni sei in quanto una vettura da 82 posti a sedere, lunga ventisei metri e 40 centimetri, pesa circa 36 tonnellate. Ciò è importante anche per quanto riguarda l'esercizio: una stessa motrice, infatti, può trainare, con gli stessi consumi, più carrozze, oppure viaggiare più velocemente.
La plastica ha reso possibile questi guadagni nei pesi e proprio l'uso di pezzi in materiali plastici è stato al centro di un convegno organizzato dall'Istituto Italiano dei Plastici (IIP) e l'Ente di Unificazione del materiale ferrotramviario (UNIFER), svoltosi a Firenze.

Merci a domicilio: bilancio 1980

"L'istituto della concessione alla imprenditoria privata dei servizi terminali complementari delle Ferrovie dello Stato e dell'Istituto Nazionale Trasporti conserva oggi più che mai la sua validità, garantendo un maggior contenimento dei costi ed una più alta produttività rispetto alla gestione della mano pubblica". Lo ha sostenuto il Presidente della Consociazione Concessionaria Carrelli e dell'Associazione delegazioni FS - INT, Grassi, nella relazione svolta all'assemblea generale delle due organizzazioni.Il numero dei carri ferroviari presi o consegnati a domicilio nel 1980 è stato di 401.442 pari a 9.123.245 tonnellate di merce trasportata. Per il trasporto su strada ordinaria dello stesso tonnellaggio, si sarebbero impiegati 364.930 autotreni che, in ragione di un percorso medio di 400 chilometri, avrebbero consumato 145.972.000 litri di gasolio per un valore di oltre 34 milioni di dollari.
Per il collettame o piccole partite, le delegazioni INT in concessione ai privati hanno trasportato a domicilio merci inerenti a 1.962.976 spedizioni, pari a 71.093 tonnellate, mentre per i circuiti camionistici affidati ai delegatari che uniscono i centri di raccolta merci sono stati percorsi 9.907.000 chilometri e trasportate 150.470 tonnellate.

Il "passante" di Milano

La giunta regionale della Lombardia ha stanziato otto miliardi di lire per l'avvio dei lavori di costruzione del collegamento-passante ferroviario Milano Bovisa-Porta Garibaldi-Milano P. Vittoria. L'investimento concerne la stazione di corrispondenza della linea metropolitana n. 3 di piazza della Repubblica, una delle opere più complesse del progetto. Contemporaneamente la stessa Giunta ha approvato lo schema della convenzione che regolerà i rapporti fra gli enti interessati.

Una pioggia di dollari

È stato firmato recentemente a Ginevra un importante prestito internazionale a favore delle Ferrovie dello Stato, per un importo pari a 450 milioni di dollari (cioè circa 540 miliardi di lire italiane).
L'intera operazione è suddivisa in tre diverse "tranches". Gran parte della sottoscrizione è stata compiuta da banche giapponesi e americane. Anche il Banco di Roma ha sottoscritto direttamente in tutte e tre le "tranches"tramite sue unità estere.
Le "tranches" saranno così articolate: la prima a quattro anni sul "Libor" (il tasso interbancario londinese), la seconda a cinque anni e mezzo sul "prime rate" USA e la terza, infine, sotto forma di prestito obbligazionario a tasso variabile.
Il contratto in parola ha così soddisfatto le esigenze di tutte le parti che hanno partecipato al prestito.

IN BREVE DALL'ESTERO

Mozambico

A partire dal 29 giugno '81, un convoglio di 13 vagoni, soprannominato il "treno del mais" percorre quotidianamente i 346 chilometri che separano Vila de Manica, nei pressi della frontiera dello Zimbabwe, dal porto di Beira sull'Oceano Indiano. In virtù del programma alimentare mondiale (PAM), vengono così esportate progressivamente verso i paesi africani beneficiari dell'aiuto del PAM le eccedenze di mais bianco "stokate" nello Zimbabwe. Sono state già inviate con questo programma 60.000 tonnellate di mais, ed è previsto per la fine dell'anno un totale di 100.000 tonnellate.

Belgio

Campagna in favore dei trasporti pubblici. Si svolgerà in Belgio, autrice la radiotelevisione di lingua fiamminga (BR1). Apposite trasmissioni si proporranno lo scopo di far conoscere meglio i trasporti e specialmente il treno. 43 trasmissioni televisive, mandate in onda nelle ore di maggiore ascolto intratterranno i telespettatori per tutto il 1982. Il primo di questi programmi è andato in onda a luglio ed ha avuto per soggetto "l'Ardenne-Express". I telespettatori sono invitati a presentare le loro osservazioni critiche che vengono subito trasmesse alle direzioni interessate. Si parla di diffondere prossimamente una pubblicazione a sintesi di questa serie di trasmissioni.

Urss

Un treno diretto per passeggeri è stato istituito tra Alma-Ata, stazione di frontiera con la Cina nel cuore dell'Asia, nella regione di Tien Shan, e Leningrado. La distanza di 5.020 Km (oltre 4 volte l'Italia) viene percorsa in 95 ore alla media di 53 Km/h. Buon viaggio...

Mauritius

L'isola di Mauritius si appresta anch'essa a cedere alle tentazioni del progresso. Sull'isola dove tutti abbiamo sognato almeno una volta di sbarcare per un meraviglioso "ritorno alla natura", potremo tra breve correre in metrò. Il Ministro della pianificazione e dello sviluppo dell'isola (1.865 Km² di superficie, circa un milione di abitanti) che fu possedimento francese prima e britannico poi, si è recato di recente a Bruxelles per firmare un contratto con un consorzio belga per la costruzione di un sistema di trasporti del tipo metro-leggero. Costo dell'opera due miliardi di franchi belgi (circa sessanta miliardi di lire).

Operai al lavoro sulla nuova linea Transiberiana

Kuwait/Irak

Kuwait ed Irak saranno collegati per ferrovia. Uno studio per la progettazione di questa nevralgica via di comunicazione è stato commissionato ad una società-satellite delle ferrovie britanniche, la Transmark. In un primo tempo la nuova ferrovia dovrebbe essere adoperata essenzialmente per il trasporto merci che sono stimate nell'ordine di cinque milioni di tonnellate. Ma la ferrovia dovrebbe ben presto integrarsi in un più ampio sistema collegato con le reti ferroviarie europee. Arabia Saudita ed Emirati hanno a loro volta mostrato interesse per un prolungamento della ferrovia stessa, il cui costo è per ora stimato nell'ordine dei seicento miliardi di lire. Ma si sa, da quelle parti non è il problema dei costi ad avere importanza...

India

Le ferrovie indiane metteranno in servizio sulla linea a scartamento ridotto della penisola che collega Mysore a Bengalore, un nuovo, confortevole treno che potrà raggiungere una velocità di cento chilometri orari, trasportando centoventotto viaggiatori dei quali quarantotto in prima classe. Si chiamerà "Garden City Express".

Nuova Zelanda

In occasione dell'Anno internazionale dell'handicappato le ferrovie neo-zelandesi (NZR) hanno deciso di dotare i loro treni a lungo percorso di una scala mobile messa a punto dai servizi tecnici. Lunga 1.80 m. e pesante 33 chili essa è installata sul vagone ma può essere spostata ovunque sia necessaria. Questi treni sono inoltre dotati anche di speciali poltrone mobili.

Egitto

A partire dal 1° ottobre una seconda linea di wagons-lits circola tra il Cairo e Luxor-Assuan, novecento chilometri a sud. Da circa un anno un primo treno di questo tipo collega quotidianamente la capitale egiziana all'alto Egitto. Il treno parte dal Cairo alle 19 e arriva a Luxor alle 5 e 30 del mattino, ora ideale, in considerazione delle alte temperature della zona, per visitare le località archeologiche

A cura di Camillo Benevento

Viaggiatori in attesa della partenza nella stazione di Nuova Dehli.
Anche le Ferrovie indiane stanno scegliendo la strada dei treni viaggiatori ad alte prestazioni

L'anno del Programma Integrativo

Gennaio

● Completata la galleria artificiale sulla linea "Pontebbana" fra le stazioni di Carnia e Moggio Udinese. Lunga quasi mezzo chilometro, è stata costruita per proteggere la linea dalle continue frane e anche per resistere ad un'eventuale azione sismica di seconda categoria. Costo complessivo: un miliardo.

● Il Sottosegretario ai Trasporti, On. Caldoro, e il Direttore Generale, Dr. Semenza, tengono una conferenza stampa nelle Officine Grandi Riparazioni di Foligno, per rendere noti ufficialmente i risultati della prima fase dell'inchiesta della Commissione Governa, avviata a seguito delle polemiche su una presunta relazione tra l'ambiente di lavoro e i casi di mortalità da tumore verificatisi nell'impianto. Sono presenti numerosi giornalisti, sindacalisti, rappresentanti degli Enti Locali e in particolare, gli operai dell'impianto. Il Prof. Governa, Presidente della Commissione, legge la relazione principale con i primi già abbastanza significativi risultati, che mettono in risalto, tra l'altro, come i valori limite raggiunti nell'impianto siano nettamente inferiori a quelli considerati pericolosi.

● Attivato nel tratto di linea Caltagirone-Gela il Comando del Traffico Centralizzato (C.T.C.).

Febbraio

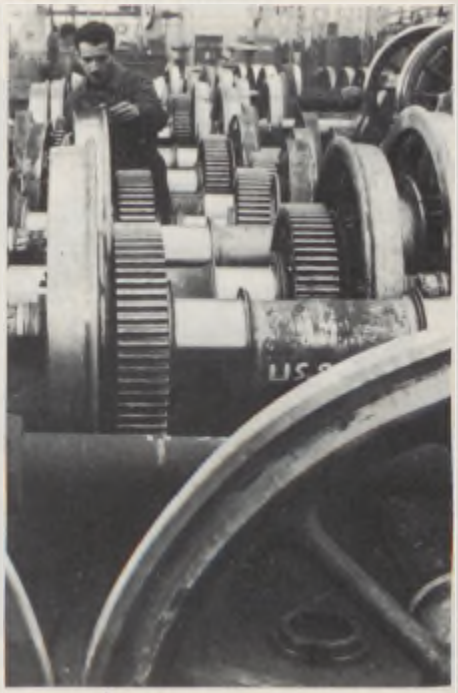
● Ampliata la cintura del treno urbano di Roma: il treno-metrò arriva sino a Monterotondo da Roma Tiburtina. Dalla Storta alla nuova stazione sono circa 50 chilometri. Il nuovo tratto viene presentato alla stampa dal Presidente dell'ACOTRAL, Maderchi, dall'Assessore ai trasporti della Regione Lazio, Di Segni, e dal Direttore Compartimentale di Roma, Ing. Mori.

● Il Parlamento approva definitivamente il Programma Integrativo di 12.450 miliardi da spendere nell'arco di cinque anni per realizzare un piano di interventi diretti a potenziare e ammodernare il servizio ferroviario, sia per quanto riguarda le linee, i mezzi e gli impianti, che per il materiale rotabile.

● Dopo il voto favorevole espresso a Palazzo Madama dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato, anche la Commissione Trasporti di Montecitorio in sede legislativa dà il via alle norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda.

Marzo

● Il Ministro, Sen. Formica, e il Direttore Generale, iniziano una serie di incontri in tutte le sedi compartimentali della rete per illustrare alla stampa, agli amministratori locali, operatori econo-



Uno degli incontri di lavoro in cui è stato presentato alla stampa e ai rappresentanti degli Enti locali il Programma Integrativo. A destra, un'immagine delle Officine G.R di Foligno al centro di polemiche (rivelatesi infondate) su una presunta relazione tra l'ambiente di lavoro e alcuni casi di mortalità

mici e rappresentanti delle forze politiche e sindacali, gli obiettivi e gli interventi del Programma Integrativo delle Ferrovie.

● Inaugurato a Torino Porta Susa, un sottopassaggio che da Corso Inghilterra porta direttamente in stazione, evitando un lungo giro di Piazza Statuto.

● L'Azienda FS si impegna a intervenire tempestivamente per assicurare l'assegnazione di alloggi prefabbricati ai ferrovieri che hanno avuto le case gravemente lesionate dal sisma che ha colpito il nostro Sud.
Il programma di intervento, concordato con il Commissario per le zone terremotate, On. Zamberletti, viene messo a punto nel corso di una riunione tenuta presso il Ministero dei Trasporti.
Il piano prevede la realizzazione di 60 alloggi a Napoli, 50 ad Avellino, 35 a Salerno. Altri alloggi saranno realizzati nell'area di Potenza.

● La Commissione Trasporti della Camera, riunita in sede deliberante, approva in via definitiva, la legge riguardante la responsabilità amministrativa dei lavoratori FS.
La nuova legge prevede l'istituzione di un fondo di solidarietà, alimentato in parte dai ferrovieri e in parte dall'Azienda, che servirà a coprire le spese relative al risarcimento dei danni derivanti da incidente.

● Si riuniscono a Genova, i medici dell'UIMC (Union internationale des services médicaux des chemins de fer). L'incontro incentra i suoi lavori su tre temi della problematica sanitaria in campo ferroviario: il lavoro di agganciamento e sganciamento delle carrozze ferroviarie con le implicazioni di fatica e stress che esso comporta e le conseguenze sulle alterazioni del battito cardiaco; l'utilità degli esami biologici con parametri biochimici e l'esame, infine, del nuovo tipo di lavoro degli operatori ai terminali video.

● A sette mesi dalla strage di Bologna, nella rinnovata cappella della Stazione Centrale, viene accesa una lampada votiva. Sotto la lampada una lapide dal testo semplice ma significativo: «Bologna ed i ferrovieri ricordano, 2 agosto 1980».

Aprile

● Trasmesso alle Camere, al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e alla Commissione consultiva interregionale il programma delle opere e degli interventi relativi ai finan-

Il messaggio del Ministro Balzamo

Un Natale che, per voi ferrovieri, mentre scrivo queste parole, si presenta non facile. Il vostro contratto di lavoro deve essere rinnovato e voi sapete che io concordo con molte delle vostre istanze, anche perché sono precedute da una disponibilità ad una maggiore produttività e a una migliore efficienza che non possono non trovare consenso nell'Azienda FS e nel Ministro dei Trasporti.
Il mio primo augurio è, quindi, che le prossime Feste portino la soluzione di questo problema e che essa sia di piena soddisfazione per voi e per l'Amministrazione.
Ci incombono responsabilità che richiedono tutto il nostro impegno, responsabilità di dare al Paese, con l'attuazione del Programma Integrativo entrato in fase esecutiva e con la Riforma dell'Azienda, una più moderna rete ferroviaria, destinata ad offrire migliori servizi all'utenza e a dare un forte contributo alla ripresa economica. La vostra collaborazione, per ottenere questi scopi, è essenziale. E poiché ho già avuto modo di sperimentare quanto sia profondo il vostro attaccamento al dovere so di poter contare sulla vostra capacità e sulla vostra dedizione.
Un altro augurio desidero rivolgere a ciascuno di voi e alle vostre famiglie: quello di un 1982 che, insieme con il miglioramento delle condizioni generali del nostro popolo, porti nelle vostre case serenità e fiducia.

Vincenzo Balzamo

Il saluto del Direttore Generale

Cari colleghi ferrovieri,
le festività di fine anno mi offrono, ancora una volta, la possibilità di rivolgermi a voi. Lo farò con la consueta spontaneità, ampliando ad un uditorio più vasto le considerazioni che sono andato svolgendo in questi ultimi mesi, in occasione delle visite ad alcuni impianti della rete che mi hanno dato diretta testimonianza del vostro lavoro e del vostro impegno.
Nel 1981, come sapete, si sono verificati alcuni avvenimenti importanti: il Programma Integrativo è diventato legge dello Stato e tutti i conseguenti adempimenti procedurali (soggetti al benestare anche di organi esterni all'Azienda) sono stati portati a termine. In questo quadro, sono state istituite anche cinque Unità Speciali territorialmente decentrate che, affiancandosi alle strutture aziendali già esistenti, consentiranno una più sollecita realizzazione delle opere del "Programma", condizione indispensabile per accrescere la capacità del trasporto su rotaia e ripristinarne la regolarità.
Il successivo Piano Poliennale, che stiamo preparando con ogni cura, consentirà il completo adeguamento della rete alle future esigenze di traffico, contribuendo anche al riequilibrio di tutto il sistema nazionale di trasporto al servizio delle attività produttive del Paese.
Inoltre sono ormai maturate le condizioni che fanno ritenere imminente l'approvazione della riforma delle FS. In tempi serrati, la nostra Azienda deve diventare più moderna ed efficiente attraverso una gestione ispirata a criteri industriali, pur nel rispetto della funzione di servizio pubblico e degli indirizzi di fondo che saranno tracciati dal Governo e dal Parlamento.
La professionalità di tutti i lavoratori delle FS troverà spazi e valorizzazione adeguata, a condizione che, fin d'ora, ognuno di noi continui a dimostrare impegno, senso di responsabilità, attaccamento al dovere.
Ancora una volta riconfermo la mia fiducia nei ferrovieri e dalle pagine di questo nostro giornale mi è gradito inviare a voi, alle vostre famiglie e a tutte le persone che vi sono care, sinceri auguri per il Natale e per il nuovo anno.

Ercole Semenza

ziamenti previsti dal Programma Integrativo. È bastata, così, la metà dei 90 giorni di tempo fissati dalla legge per mettere a punto i programmi e per soddisfare ai primi adempimenti disposti dalla stessa legge.

● Iniziati i lavori per la realizzazione della nuova stazione di smistamento di Domodossola.
"Domo 2" — così è stata battezzata la nuova stazione — consentirà lo smaltimento dei traffici mercantili internazionali, alleggerendo il sistema ferroviario milanese oberato da impegni ormai eccedenti la sua potenzialità.

● Inaugurato un nuovo ponte in ferro sul fiume Velino, fra Castel S. Angelo e Borgovelino (linea Sulmona-Terni). Il ponte è costituito da due travate, lunghe ciascuna m. 29,70 che sostituiscono la vecchia travata costruita nel 1885.

Maggio

● Celebrati a Domodossola e a Briga i 75 anni del traforo italo-svizzero del Sempione, alla presenza dei presidenti Pertini (in visita ufficiale in Svizzera) e Furgler.
La cerimonia "italiana" si svolge sul piazzale esterno della stazione di Domodossola. Oltre al Ministro Formica parlano il Sindaco di Domodossola, Roveda, e il Presidente della Regione Piemonte, Enrietti.
Lasciata la tribuna, i due Presidenti si recano a visitare una Mostra storico-documentaria del Traforo del Sempione allestita nell'atrio della stazione a cura della nostra Azienda. La Mostra viene illustrata dal nostro Direttore Generale.
Successivamente il treno presidenziale, attraverso il Sempione, raggiunge Briga, dove si svolge la parte "elvetica" della manifestazione, nel castello di Stockalper, nel corso della quale si svolgono le allocuzioni ufficiali del Presidente della CFF, Desponds, del Sindaco di Briga, Perrig, e del Ministro dei Trasporti elvetico Schlumpf.

● Inaugurata a Trieste la "Galleria di Circonvallazione" lunga 5.720 m. Essa fa parte di una modernissima linea "a doppio binario" che partendo da Trieste C.M. consente, attraverso un percorso che si svolge in massima parte in galleria, di raggiungere, con un apposito raccordo, la stazione di Trieste Centrale, e di collegare direttamente il Punto Franco Nuovo con le linee per Venezia, per Tarvisio verso l'Austria e per Villa Opicina verso la Jugoslavia.

● Importanti miglioramenti nei servizi interni ed internazionali (Italia-Svizzera, Italia-Germania, Italia-Belgio, Italia-Francia) con il nuovo orario dei servizi viaggiatori e merci. Il nuovo orario, che si avvale delle semplificazioni rese possibili dall'ora legale europea, avrà validità biennale.

Giugno

● Attuata dalle FS una nuova iniziativa a favore delle persone anziane: la carta d'argento. Con questa carta gli uomini che hanno compiuto i 65 anni e le donne che ne abbiano compiuti 60, potranno ottenere sconti del 30% sul prezzo dei biglietti FS.

● Inaugurata la nuova stazione di smistamento di Torino Orbassano ed attivati gli allacciamenti del nuovo impianto alla linea Modane-Torino.
La superficie totale dell'impianto è di mq. 1.660.000, la lunghezza complessiva dei fasci per il ricevimento e la composizione dei treni è di ml. 53.200, quella dei fasci di smistamento di ml. 44.000, quella dei fasci di stazionamento, di ml. 29.800, quella degli impianti accessori di ml. 25.000. Il muro di cinta che ne segna il perimetro è lungo 31 km.

● Si costituisce il Governo Spadolini. Nuovo responsabile del Dicastero dei Trasporti è l'On. Vincenzo Balzamo, mentre il Sen. Formica è nominato Ministro delle Finanze. Vengono riconfermati Sottosegretari ai Trasporti l'On. Antonio Caldoro e il Sen. Elio Tiriolo, mentre nuovo Sottosegretario viene nominato l'On. Dino Riva.

Luglio

● Ultimato dall'Azienda FS e trasmesso al Comune di Lecco, per gli adempimenti di competenza, il progetto per il nuovo scalo-merci che dovrà essere realizzato a Maggianico, nella parte sud-est della città. Per l'impianto, che sarà tangenziale alle linee per Milano e Bergamo-Brescia, si prevede una superficie di

Il biglietto commemorativo realizzato per il 75° anniversario del Sempione. A destra, lo scalo di Torino Orbassano

Bologna, 2 agosto 1981. Ad un anno di distanza, i ferrovieri e la città di Bologna ricordano con una commossa e intensa manifestazione la strage della stazione

90.000 mq mentre il costo complessivo dell'opera è valutabile in circa cinquanta miliardi.

Agosto

● Per un minuto, dalle 10,25 alle 10,26 del 2 agosto i treni in circolazione sulla rete e tutte le attività negli impianti ferroviari si fermano. Con questa semplice, ma profondamente sentita e corale manifestazione, i ferrovieri hanno inteso ricordare, ad un anno di distanza, la strage che sconvolse la stazione di Bologna Centrale e colpì ancora una volta una delle strutture portanti del nostro paese, la ferrovia.
Nello stesso giorno viene inaugurata l'ala ricostruita della stazione. Alla cerimonia ufficiale che si svolge sul piazzale esterno di Bologna Centrale, sono presenti, accanto ai rappresentanti dell'Associazione familiari delle vittime della strage, il Presidente del Consiglio, Sen. Spadolini, il Presidente della Camera, On. Jotti, il Ministro dei Trasporti, On.Balzamo, il Sindaco di Bologna, Zangheri, e per l'Azienda, il Direttore Generale, il Direttore del Compartimento bolognese, Ing. Ricciardi, insieme a migliaia di cittadini e ferrovieri. Il Presidente della Repubblica Pertini visita la stazione il giorno precedente al 2 agosto, in forma privata.

● Poste in opera sette grandi travate metalliche per il ponte sul fiume Toce. Sulla linea Novara-Domodossola, fra le stazioni di Ornavasso e Cuzzago. Le nuove strutture metalliche sostituiscono la vecchia travata continua che aveva una lunghezza di oltre 473 metri.

● Bilancio del movimento dei viaggiatori sui treni estivi. Nelle regioni dell'Italia settentrionale, il traffico viaggiatori ha segnato quasi ovunque modesti incrementi oscillanti tra il 3 e lo 0,50% in più rispetto all'estate dello scorso anno. Nelle regioni del Centro, ad eccezione della Toscana e del Lazio, c'è stato un aumento rispettivamente dell'1,3 e dell'1,9%, mentre tutte le altre regioni hanno denunciato una stasi e in taluni casi anche un lieve regresso.
Questi risultati, non troppo brillanti, sono in parte dovuti anche alla sensibile contrazione nell'affluenza dei turisti stranieri provenienti da oltre confine.

Settembre

● Cominciano le trattative per il rinnovo del contratto dei ferrovieri. Il Ministro Balzamo propone un incontro triangolare Ministro-Azienda dei Trasporti-Sindacato per affrontare i problemi reali ed immediati del settore dei trasporti (efficienza, funzionalità, micro-conflittualità, ecc.).

● Predisposti gli strumenti operativi previsti dalla legge del Programma Integrativo (come la costituzione delle Cinque Unità Speciali).

● Si tiene a Roma la Conferenza Europea dei Sindacati dei Trasporti, alla quale partecipano i rappresentanti dei lavoratori di una quindicina di paesi.

Ottobre

● Entrano in esercizio i treni "Tres", sigla originata dalla denominazione "Trasporti Rapidi e Sicuri". Il servizio è istituito dalla Azienda FS per le merci destinate sia alla Francia che alla Gran Bretagna (via Modane), in partenza dalle zone di Bologna e Verona.

● I problemi del traffico ferroviario del nodo di Verona sono dibattuti nel corso di un incontro tenutosi al Municipio di Verona tra il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, il Direttore Generale, Dott. Semenza, il Direttore Compartimentale, Ing. Puccio, e i rappresentanti del Comune e della Provincia.

● Inaugurato alla Stazione di Chilivani il primo di una serie di sottopassaggi che, attraverso tutti i binari, collegheranno tra loro sia i marciapiedi sui quali sostano i viaggiatori in attesa, che i due lati dell'abitato attualmente divisi dalla ferrovia.

Novembre

● Presentato alla Stazione di Roma Termini il treno ENEL che, come l'anno scorso, compirà un vasto giro in numerose stazioni per illustrare la necessità e i metodi di risparmio dell'energia elettrica.

● Vengono insediate — a Potenza, Reggio Calabria, Terni e Novara — le prime Unità Speciali costituite per l'attuazione del Programma Integrativo.
Nell'occasione, il Ministro dei Trasporti e il Direttore Generale esaminano con i rappresentanti degli Enti locali e della stampa i vari aspetti del Piano nella fase di avvio.

Dicembre

● Viene celebrato ufficialmente il 50° anniversario della stazione di Milano Centrale. L'avvenimento viene ricordato con una manifestazione — a cui partecipano, oltre al Ministro dei Trasporti, il Sindaco di Milano, Tognoli, e le più alte autorità della città — e con un'importante esposizione rievocativa allestita nella sala di rappresentanza della stazione.

a cura di Armando Nanni

3.500 miliardi per il parco rotabili

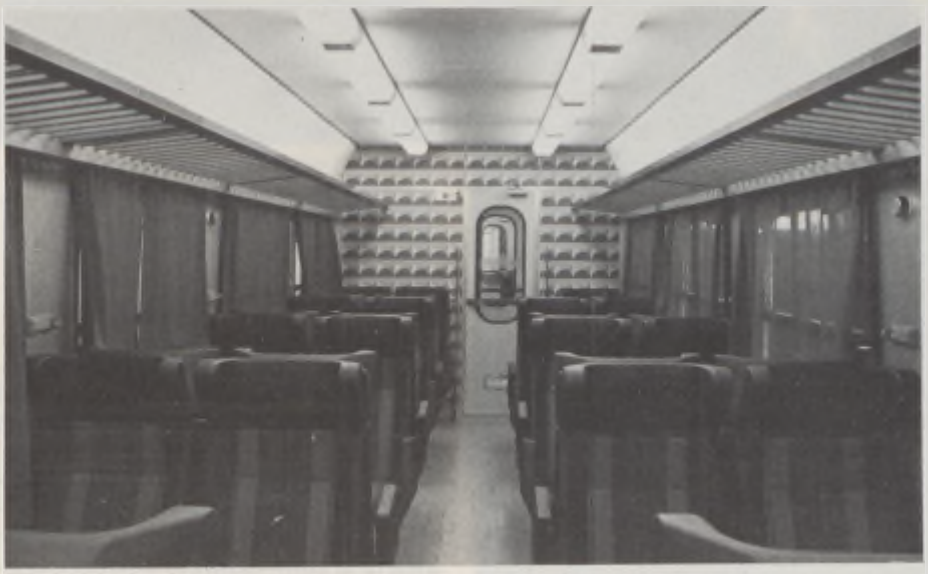
Il locomotore ALn 668

La locomotiva diesel D 445

di Nino Campagna e Giancarlo Piro

Recentemente, con un apposito decreto di approvazione, il Ministro Balzamo ha dato via libera ai piani per l'utilizzazione dei 12.450 miliardi messi a disposizione della nostra Azienda dalla legge dello scorso febbraio (Programma Integrativo).
Com'è noto si tratta del più consistente finanziamento finora disposto per le ferrovie e di conseguenza di un'implicita testimonianza di quanto il Paese si attenda da esse per risolvere i problemi del trasporto pubblico. Di questi 12.450 miliardi, ben 3.500 sono destinati al parco rotabili. A beneficiarne sarà soprattutto il traffico viaggiatori a breve e medio raggio (traffico pendolare e regionale) e il traffico merci. Per quanto riguarda il settore rotabili occorre premettere che — confortati dalle positive esperienze di esercizio e dal favorevole accoglimento presso il pubblico del materiale ordinato nel 1979 — si è volutamente deciso di proseguire sul sicuro, puntando su rotabili che già offrono una certa affidabilità. I mezzi di trazione previsti dal "Piano" sono perciò rotabili "noti", anche se estremamente moderni. Infatti accanto alle locomotive elettriche 656 (Caimano), che costituiscono ormai una serie molto nutrita per il traino dei treni viaggiatori a lunga distanza, continueranno la ordinazioni delle locomotive 633 (Tigre), ad azionamento elettronico, adatte in particolar modo al traffico merci e al traino dei treni pendolari reversibili. Per un certo numero di tali locomotive è previsto un equipaggiamento potenziato da 6000 KW. Sempre nel campo dei mezzi elettrici, ci saranno ancora i tradizionali "treni pendolari" — anch'essi ad azionamento elettronico —, dotati di altissima accelerazione e di forte capacità di carico, in diverse versioni finalizzate a specifici impieghi.
Per quanto riguarda i mezzi di trazione diesel, saranno ordinate ancora delle locomotive D 445 attrezzate per il telecomando di treni pendolari reversibili su li-

Il treno GAI, specializzato per il trasporto dei pendolari



Interno di una carrozza "media distanza". Sopra, carrozza a vestiboli centrali

nee non elettrificate e le automotrici ALn 668, che saranno dotate di un nuovo arredo che le renderà più confortevoli.

Una linea di colori vivaci e gradevoli

Particolarmente curato sarà il settore dei mezzi di trazione dedicati alla manovra con tre tipi di rotabili, rispettivamente per manovra pesante, media e leggera. Si tratta delle locomotive D 145 (per servizi misti di manovra e di treni) dotate di una sofisticata e recentissima apparecchiatura elettronica di potenza e di comando che permette l'utilizzo di motori elettrici asincroni trifase con uno sfruttamento estremamente "elastico" della potenza installata; delle locomotive D 245 diesel-idrauliche a 3 assi di cui esiste già un vasto parco in servizio e degli automotori 214 per la manovra nelle stazioni medio-piccole.

Nel settore delle carrozze, oltre alle UIC - tipo X, che saranno utilizzate per i servizi a lunga percorrenza interni e internazionali e che avranno una nuova livrea con colori vivaci e gradevoli, avranno ampio sviluppo quelle da utilizzare per il traffico pendolare a breve e medio raggio (treni locali e regionali), e per servizi interni rapidi con percorrenze fino a 6-7 ore.

Tutte queste carrozze saranno attrezzate con vetture "pilota" per formare treni reversibili che potranno essere spinti o trainati da locomotive attrezzate dei gruppi E 646, E 633 oppure D 445.

Per il traffico pendolari continueranno le ordinazioni di carrozze "a media distanza a vestiboli centrali" che abbinano le doti di grande capacità di incarrozzamento a quelle di un buon confort e di un vivace arredo. Con la stessa struttura base sarà costruita anche un'altra carrozza che servirà per i servizi interni diurni per località distanti fra loro fino a

La scheda tecnica della carrozza di 2ª classe a corridoio centrale

Studiata e progettata a cura dell'Ufficio studi delle FS è realizzata dalle Officine di Cittadella di Padova.

È un mezzo che inaugura una nuova linea di moderne vetture da adibire al servizio interno, concepita, in particolare, per un impiego in collegamenti interregionali rapidi diurni, soprattutto della rete intercity.

Il cromatismo della "linea colore", curato nei dettagli e negli arredi interni, è piacevole e ispirato ad una più moderna e funzionale immagine del trasporto ferroviario. La cassa del tipo tubolare monoblocco è realizzata interamente in acciaio ad alto coefficiente di resistenza.

L'arredo e gli interni, che assicurano una estetica funzionale ma non per questo meno curata, sono stati studiati per garantire oltre a una alta qualità di confort una lunga durata e una facilità di manutenzione e di pulizia sfruttando soluzioni tecniche d'avanguardia costruttivamente semplici e di costi contenuti.

La vettura del tipo a salone è divisa in due ampi compartimenti, rispettivamente dotati di 36 e 46 posti a sedere, l'uno per fumatori, l'altro per non fumatori, separati da una parete trasparente. La disposizione degli interni prevede due saloni sia a divani contrapposti che del tipo "pullman"; i sedili sono anatomici, imbottiti, completi di poggiatesta e braccioli. L'isolamento termo-acustico, realizzato con materiale di alta qualità, è particolarmente efficace grazie ad appositi pannelli fonoassorbenti. La vettura è costruita con leghe ignifughe e offre particolari requisiti antinfiammabili.

L'accesso alla carrozza avviene dai due vestiboli laterali dotati di porte scorrevoli esterne a funzionamento automatico e manuale, dotati di sistema di aperture servoassistito e comando centralizzato in chiusura. Una serie di adeguati sistemi di sicurezza impedisce ai passeggeri di rimanere imprigionati nel vano d'accesso durante le chiusure telecomandate a treno fermo.

Passerella di nuovi mezzi

L'11 novembre scorso sono stati presentati, al Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, e al Direttore Generale, Dott. Semenza, presso la Stazione di Roma Termini, alcuni prototipi di nuovi mezzi da adibire al servizio viaggiatori e merci, che andranno presto ad arricchire il parco rotabili delle ferrovie.
Guidati dall'Ing. Cardini, Direttore del Servizio Materiale e Trazione, il Ministro e il Direttore Generale hanno visitato in particolare la nuova carrozza di seconda classe a corridoio centrale e vestiboli laterali, per servizi interregionali. Di notevole rilievo sia l'ottima funzionalità e il piacevole senso estetico degli arredi sia la "linea colore" esterna, gradevole nei cromatismi ottenuti con tinte e tonalità particolarmente vive e moderne.
Il prototipo presentato entrerà entro brevissimo tempo in produzione; si prevede infatti che questo mezzo costituirà il nerbo di una linea di moderne carrozze particolarmente idonee per i servizi interregionali del tipo Intercity.
Apprezzamento è stato espresso anche per l'alta qualità tecnica e le versatili capacità di impiego dei nuovi carri studiati per il trasporto di derrate (tipo GBHS) e per merci voluminose (tipo TAEMS).
L'insolito treno in sosta sul primo binario comprendeva inoltre alcuni rotabili sui quali già si può viaggiare, come la vettura a due piani e a media distanza a vestiboli centrali; nonchè due carrozze del tipo UIC X in una versione con differente colorazione presentata come studio per l'adozione di una nuova linea colore per il parco vetture delle FS.
Al termine della visita il Ministro Balzamo ha sottolineato come le vetture presentate siano la dimostrazione positiva e tangibile della qualità dell'impegno profuso dalle Ferrovie per il rilancio del trasporto su rotaia. La necessità di accreditare presso i cittadini una nuova immagine delle FS è oggi una esigenza primaria e non più differibile.

Ubaldo Pacella

Il ministro Balzamo e il Direttore Generale, accompagnati dall'Ing. Cardini, Direttore del Servizio Materiale e Trazione, visitano a Roma Termini i nuovi rotabili FS

Nuovi Rotabili

500 km: in tal caso deve essere privilegiato maggiormente il confort di marcia rispetto al rapido incarrozzamento, dovendo i treni formati di tali carrozze, effettuare poche fermate. Si tratta (e il relativo prototipo è già circolante) della carrozza "a media distanza a vestiboli di estremità", che potrà essere l'elemento base per la formazione dei convogli di una futura rete "intercittà" anche in Italia.
Per le aree urbane, dove è richiesta una grandissima capacità di trasporto nelle ore di punta, saranno ordinate ancora carrozze a due piani che possono offrire più di 150 posti a sedere ciascuna.
Nel settore dei carri, infine, saranno costruiti circa 16.000 veicoli in gran parte specializzati per le più svariate esigenze dell'utenza. Avremo quindi i carri coperti (Gabs e Habis) di grandissima capacità di carico, quelli specializzati per il traffico containerizzato (Rgs, Sgs, Kgps), combinato (Poche-fixe e Wippenwagen) e per il trasporto di carbone (Fads e Eads).

Interno del treno GAI

Di estremo interesse per le nuove tecniche che saranno sviluppate e per l'importanza che l'applicazione di tali tecniche avrà nelle costruzioni dei mezzi di trazione futuri, saranno i rotabili da sperimentare con i fondi appositamente previsti dal Piano.
Il programma di sperimentazione si impernia soprattutto su tre tipi di locomotive elettriche e diesel:
— una locomotiva elettrica a 4 assi della potenza di circa 3500 KW e 160 km/h di velocità massima, specializzata per il traino di tutti i treni reversibili pendolari, regionali e "intercittà";
— una locomotiva elettrica a 4 assi della potenza di 6000 KW e con velocità massima di 200 km/h per i treni rapidi ed espressi pesanti sulle linee più importanti e veloci della Rete;
— una locomotiva diesel-elettrica a 6 assi della potenza di circa 3500 KW per riserva generale, in caso di gravi perturbazioni interessanti l'alimentazione delle linee elettrificate.
Tutte queste locomotive utilizzeranno la nuova sofisticata tecnica dell'inverter trifase per la trasformazione dell'energia elettrica della catenaria a 3000 V in corrente continua ai motori, che saranno asincroni trifasi a gabbia di scoiattolo. □

Le Unità Speciali diventano realtà

di Antonio Bozzi

Nel mese di novembre il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, unitamente al nostro Direttore Generale, ha dato ufficialmente il via all'insediamento delle cinque Unità Speciali istituite a Novara, Ferrara, Terni, Potenza e Reggio Calabria, con il compito di seguire da vicino la realizzazione delle opere previste dal Programma Integrativo. Il 3 novembre scorso, a Potenza, si è svolta la prima di queste presentazioni. Pubblichiamo la cronaca dell'avvenimento.

Potenza. Le cinque Unità Speciali sono al nastro di partenza.
Con la loro istituzione il Programma Integrativo passa dalla fase di progettazione a quella di realizzazione.
Il 3 novembre scorso a Potenza il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, accompagnato dal Direttore Generale, Dott. Semenza, ha presentato alle Autorità e alla Stampa la quarta Unità, che avrà la sua sede baricentrica nel capoluogo lucano (le altre Unità - Reggio Calabria, Terni, Ferrara, Novara - sono state presentate nei giorni successivi). A Potenza, l'importanza dell'avvenimento è stata concretamente sottolineata dalla presenza di numerosi parlamentari, alcuni dei quali membri della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.
Erano presenti i Sindaci di Potenza e Matera. Quest'ultimo è intervenuto con l'intero Consiglio comunale per ringraziare le FS che, con la realizzazione della nuova linea elettrificata Ferrandina-Matera, inclusa nel Programma Integrativo, allacceranno finalmente anche l'altro capoluogo lucano alla rete ferroviaria.
Insieme al Presidente Verrastro e a numerosi Assessori e Consiglieri della Basilicata, erano presenti anche gli Assessori Regionali ai Trasporti delle tre regioni interessate: Covelli per la Basilicata, Fasolino per la Campania e Convertino per la Puglia.
Nella presentazione l'Assessore Covelli ha riconosciuto che molte delle richieste avanzate dalla Basilicata sono state incluse nel Piano. Egli ha, tra l'altro, auspicato che la installazione nel capoluogo lucano della quarta Unità Speciale possa essere il presupposto per la costituzione di un Compartimento ferroviario a Potenza, necessario per avere un unico interlocutore nella trattazione dei problemi relativi alle linee della Basilicata, ora poste sotto la giurisdizione dei Compartimenti di Bari, Napoli e Reggio Calabria.

Imprenditorialità ed efficienza

Nel suo intervento il Ministro Balzamo ha detto che un'Azienda ferroviaria, rinnovata e ammodernata, messa in condizione di operare con criteri di imprenditorialità e di efficienza tali da stabilire un rapporto di tipo nuovo e più diretto con il personale attraverso un decentramento per Compartimento, rappresenta la premessa indispensabile per poter realizzare, negli anni '80, una politica dei trasporti basata sostanzialmente sul miglioramento dei servizi, sul loro ampliamento in tutta l'area nazionale, sull'uso più frequente e più generalizzato da parte dell'utenza dei mezzi pubblici. In questo quadro vanno inserite le funzioni delle Unità Speciali. Del resto la legge di finanziamento del Programma Integrativo prevede appunto la costituzione di queste cinque Unità Speciali, due delle quali, la quarta e la quinta, ubicate rispettivamente a Potenza e a Reggio Calabria, territorialmente decentrate, col compito di seguire da vicino le opere edili e di armamento, l'installazione degli apparati tecnologici nelle aree di competenza, superando nei limiti del possibile ogni impaccio ed ogni ritardo di origine burocratica. Si tratta dunque non di uffici burocratici, ma di strutture di nuova concezione ad alta produttività tecnica

LE UNITÀ SPECIALI

Cosa fanno

Sono incaricate esclusivamente della realizzazione delle opere previste nel Programma Integrativo.

Come sono ripartite

Previste espressamente dalla Legge di finanziamento del Programma Integrativo, sono così ripartite:
1ª Unità con sede a Novara
2ª Unità con sede a Ferrara
3ª Unità con sede a Terni
4ª Unità con sede a Potenza
5ª Unità con sede a Reggio Calabria

Dove hanno giurisdizione

La 1ª: Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria, Toscana, Emilia Romagna
la 2ª: Emilia Romagna (parte), Toscana (parte), Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia
la 3ª: Marche, Umbria, Abruzzo, Molise e Lazio
la 4ª: Campania, Basilicata, Puglia;
la 5ª: Calabria, Basilicata (parte), e Sicilia
Per gli interventi interessanti la Sardegna, provvederà direttamente il Compartimento di Cagliari.

Chi le dirige

I Direttori delle Unità Speciali sono:
Ing. Silvio Rizzotti (Novara)
Ing. Carlo Focacci (Ferrara)
Ing. Arturo Pandolfo (Terni)
Ing. Giovanni D'Ippolito (Potenza)
Ing. Francesco Paolo Arsena (Reggio Calabria)

L'Ing. D'Ippolito, Direttore dell'Unità Speciale di Potenza, in un momento del suo intervento

ed amministrativa alle quali è riconosciuta una ampia autonomia rispetto all'Amministrazione centrale. Infatti ciascuna Unità deve seguire la progettazione delle opere, predisporre i provvedimenti di spesa, bandire le gare di appalto dei lavori e sorvegliarne la realizzazione.
L'On. Balzamo ha proseguito affermando che la quarta Unità Speciale avrà competenza su opere di grande rilievo: costruzione di una nuova linea a monte del Vesuvio e di una linea elettrificata fra Ferrandina e Matera, elettrificazione della Battipaglia-Metaponto-Taranto, raddoppio di linee o tratti di linee, rettifiche o varianti di tracciato. «Noi — ha detto ancora il Ministro — non vogliamo enfatizzare il significato di queste opere, siamo consapevoli che esse rappresentano soltanto una integrazione rispetto allo stato di arretratezza del sistema ferroviario del nostro Paese certamente non addebitabile all'Azienda FS. Le Unità Speciali, aggiungendosi alle esistenti strutture dell'Azienda, daranno un forte impulso alla sollecita realizzazione di un complesso di opere che torneranno a sicuro vantaggio del meridione e della collettività nazionale.
Il Mezzogiorno e tutto il Paese hanno bisogno di ritrovare quella capacità economica che ci aveva fatto entrare nel novero dei Paesi occidentali più industrializzati. Ciò che il Governo si propone di fare con la realizzazione del Programma Integrativo è anche costruire una forte diga all'inflazione, perché l'abbassamento dei costi di trasporto delle merci produrrà una riduzione dei prezzi sui mercati interni ed internazionali, perché più efficienti trasporti ridurranno i tempi di percorrenza nei trasferimenti delle merci dalla produzione al consumo, perché, infine, una nazione ha assolutamente bisogno di trasporti coordinati e integrati».

Mai una cifra così imponente

Il Direttore Generale, Dott. Semenza, ha ancora una volta ringraziato il Governo per la messa a disposizione di una cifra così imponente, e il Parlamento per la disponibilità mostrata non solo nell'approvazione di questo Piano, ma anche nella discussione in cui, per la prima volta nella storia parlamentare e ferroviaria, è stato possibile un confronto diretto fra Responsabili dell'Azienda e Parlamento. Il Dott. Semenza ha poi precisato che quasi tutte le opere chieste in sede locale sono state inserite nel Programma Integrativo. Il resto, quello che non è stato possibile accogliere, verrà incluso nel Piano Poliennale, del quale l'Azienda ha già preparato una bozza, che dovrà presentare entro il 31 dicembre 1982. «L'Azienda — ha continuato il Dott. Semenza — è in condizione di presentare una ipotesi di piano poliennale tra due o tre mesi; evidentemente dobbiamo confrontarci con le Organizzazioni Sindacali e con gli Enti locali dopo di che presenteremo l'ipotesi al Ministro, che, a sua volta, lo presenterà al Parlamento; di qui si giungerà alla discussione in sede parlamentare.
Il Direttore Generale ha anche precisato che non tutto il Programma Integrativo è affidato alle Unità Speciali. Impegnati 3.500 miliardi per il materiale rotabile, il rimanente dei 12.450 miliardi sarà gestito infatti da Unità Speciali, Uffici Lavori e Servizio Lavori.
Il Dott. Semenza ha poi ringraziato la Regione Basilicata per il contributo dato, augurandosi che questa collaborazione continui in maniera proficua e produttiva per la realizzazione sia delle opere previste dal Programma Integrativo, sia di quelle che andranno ad aggiungersi con il Piano Poliennale di prossima realizzazione.

Molti lavori per il Mezzogiorno

La quarta Unità Speciale — ha poi, spiegato l'Ing. D'Ippolito, preposto alla dirigenza di questa struttura — opera in una fascia di territorio italiano che abbraccia tre regioni: la Campania, la Basilicata e la Puglia. Si articola in cinque centri operativi. Il primo ha sede a Potenza, che si trova in posizione baricentrica rispetto a tutto il territorio in cui deve operare l'intera unità. Gli altri centri sono localizzati a Salerno, Caserta, Benevento e Bari. L'Ing. D'Ippolito ha aggiunto che i tecnici sono già al lavoro per la nuova linea Ferrandina-Matera e per l'elettrificazione della Battipaglia-Metaponto-Taranto, che subirà alcune rettifiche. Molto importante è la costruzione di una nuova linea a nord del Vesuvio, auspicata da molto tempo. La Caserta-Foggia sarà interamente ristrutturata, specie in prossimità di Ariano Irpino, e ciò consentirà la riduzione dei tempi di percorrenza tra la Capitale e la regione pugliese. La linea adriatica sarà interamente raddoppiata nel tratto pugliese. Molti altri lavori, infine, consentiranno l'ammodernamento e l'automazione di gran parte della rete meridionale.
Nel corso della discussione si sono registrati numerosi e qualificati interventi di parlamentari, amministratori e sindacalisti, che hanno focalizzato problemi attuali e futuri di linee e di impianti della zona.
A parte ogni altra considerazione, si è avuta la netta sensazione che questo Piano sia l'avvio di una nuova politica dei trasporti, che vaglierà assai più oculatamente il posto da assegnare ai vari vettori di trasporto e, in particolare, alla strada ferrata. □

Longarone: 18 anni dopo

di Laura Facchinelli

Le chiome degli alberi sfiorano il fianco muschioso della montagna. L'aria autunnale le fa vibrare dolcemente. Ma il corpo della montagna è spaccato, al centro, da una fenditura profonda: lì s'interrompe d'improvviso la carezza del sole, lasciando spazio ad una lunga ombra inquietante. Nel fondo di questa gola, in alto: la diga del Vajont.

Parlare con la gente di Longarone vuol dire parlare di quella notte del 9 ottobre '63, quando le case vennero inghiottite da un vortice d'acqua e scomparvero, seppellite nel fango con quasi duemila creature.

Oggi ci troviamo a camminare in un luogo sconosciuto ed estraneo, fra lunghe file di edifici moderni e improvvise barriere di cemento. La chiesa, un tempo anima della comunità, è un anfiteatro compresso verso il suolo dolorosamente; nel movimento delle linee dinamiche, l'architettura dell'edificio sacro intende probabilmente richiamare alla memoria il dramma (un'enorme onda sembra scontrarsi con una massa sopraggiungente in senso opposto, in un attimo di sospensione) ma appare muto, purtroppo, il suo messaggio, giacchè non parla la lingua di questa gente.

Di fronte alla chiesa, si allunga verso Belluno la stazione ferroviaria.

Fino alla notte del Vajont c'era un edificio non grande, dal colore chiaro, luminoso; il tetto con le tegole rosse si alzava a punta sulle facciate principali, seguendo la sagoma familiare delle case d'intorno e della chiesa antica. La stazione non si sottrasse alla tragedia comune, anche lei si lasciò travolgere, dall'acqua inferocita; a cinquant'anni di vita (era stata costruita nel 1913) scomparve con il paese al quale era legata da sempre. Ora il suo ricordo sopravvive in una fotografia all'interno della nuova stazione, che ha affondato le radici sulla sua impronta.

Mentre la popolazione andava assaporando amaramente la sconfitta infertale dalle forze della natura, si lavorò alacremente per ricongiungere questo lembo di terra col resto del mondo: i tre chilometri e mezzo di ferrovia strappati dal suolo vennero interamente ricostruiti, la vicina galleria fu liberata dalle macerie accumulatesi nel suo ventre buio, in appena otto mesi di tempo.

Le vicende del Fabbricato Viaggiatori furono, invece, assai lunghe e complesse. L'edificio doveva soddisfare le esigenze del nuovo centro abitato che si stava pian piano ricostituendo, doveva armonizzarsi con l'impostazione architettonica e la disposizione funzionale delle costruzioni della nuova Longarone. Nell'attesa delle decisioni, il servizio ferroviario veniva appoggiato ad un prefabbricato di modeste dimensioni. La costruzione della stazione odierna iniziò, finalmente, nel giugno del '75 e venne compiuta rapidamente, tanto che già l'anno successivo potè entrare in funzione.

In oltre 500 metri quadrati di area trovano spazio gli uffici, l'atrio-sala d'aspetto e il locale bar di ampie dimensioni, che si aprono tutti verso i binari con una lunga parete a vetri sovrastata dalla pensilina. Nella parte sopraelevata sono ricavati gli alloggi per il personale.

A Longarone fa capo un traffico viaggiatori di entità discreta in rapporto alla popolazione del Comune (poche migliaia di abitanti): il numero delle persone che transitano ogni giorno per la stazione si aggira sulle duecento unità. Per la maggior parte sono studenti e lavoratori sia in partenza verso il capoluogo e i centri limitrofi importanti, sia in arrivo, con destinazione negli istituti scolastici di carattere tecnico e negli insediamenti industriali e artigianali.

A fianco della sede ferroviaria, fra questa e il corso pigro del Piave, hanno sede alcuni centri di produzione installati dopo il 1963 con l'obiettivo di favorire la rinascita economica della zona.

Anche la ferrovia, in questa linea tormentata da sempre e ancor oggi minacciata dalle montagne sovrastanti, è impegnata nell'adeguarsi alle esigenze della collettività. Un nuovo regime di esercizio basato sul controllo centralizzato del traffico entrerà in funzione entro qualche anno per rendere più sciolta la circolazione sull'intero collegamento fra Ponte nelle Alpi e Calalzo.

Alla stazione di Longarone si guarda, poi, come possibile punto di concentrazione del traffico viaggiatori, data la naturale confluenza sulla linea ferroviaria dei servizi automobilistici da e per la Valzoldana; la realizzazione di un servizio coordinato gomma-rotaia si renderà possibile con la collaborazione fra Ferrovie ed Enti locali responsabili.

Riguardo alle merci, invece, il servizio si limita oggi alle spedizioni in piccole partite, comunque l'Azienda ferroviaria non mancherà di dare ogni possibile risposta positiva ad eventuali, consistenti prospettive di traffico.

Sopra la ferrovia, al di là delle fabbriche, la ferita sulla montagna incombe. Richiama alla memoria i momenti della disperazione, ma non fa più paura. Il domani è incominciato. □

Un'immagine della stazione di Longarone-Zoldo

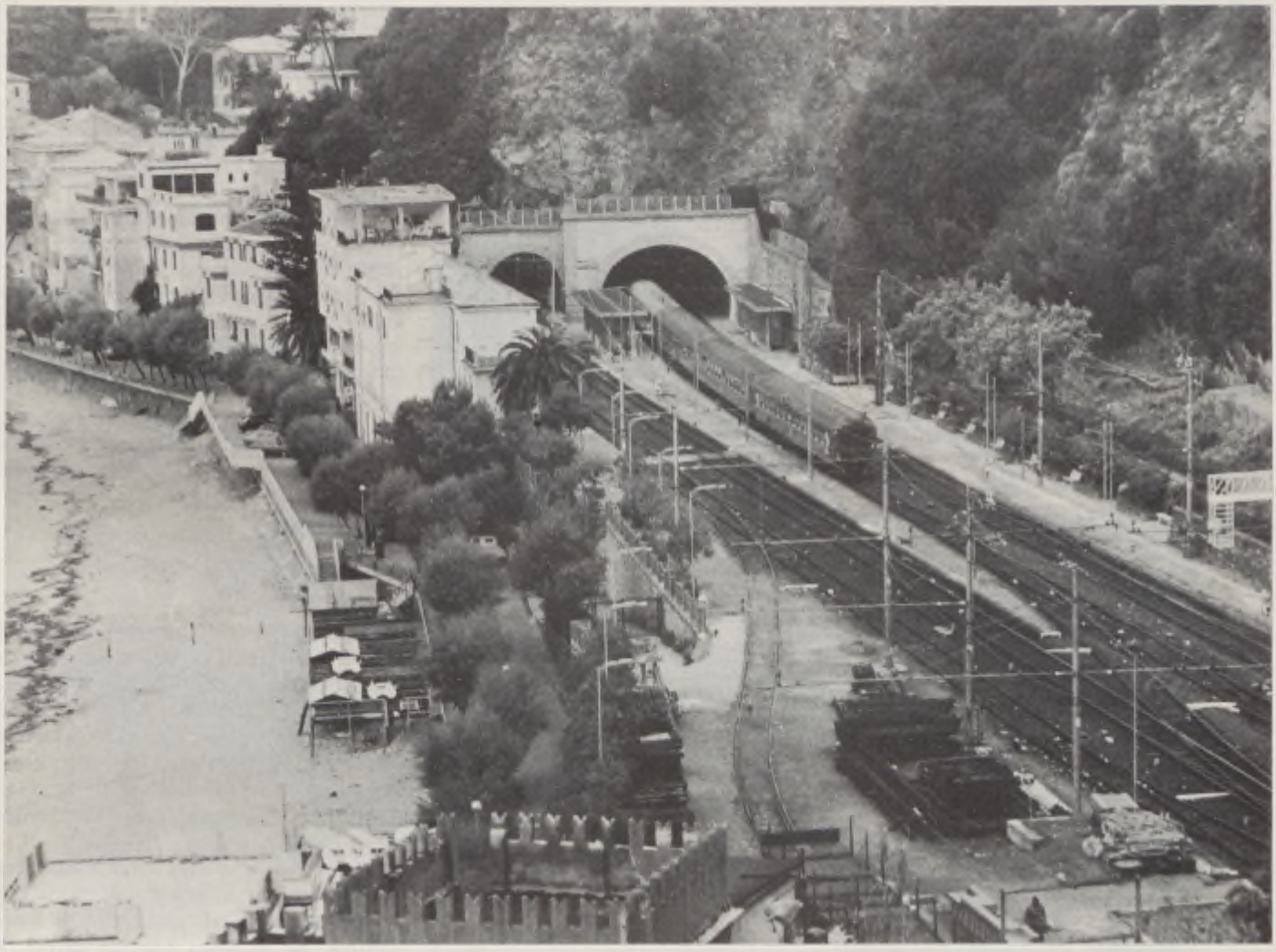
Le Cinque Terre

Monterosso, Vernazza, Carniglia, Manarola e Riomaggiore: 5 splendidi borghi marini di questo lembo di terra ad alto potenziale turistico e servito quasi esclusivamente dalla ferrovia

di Aurelio Battaglia

Le Cinque Terre sono un miracolo della natura, ma sono anche un miracolo dell'uomo. Attraverso i secoli, le industri popolazioni che vi si insediarono circa mille anni fa hanno compiuto con graduale sistemazione l'assetto di quel lembo di terra selvaggio e meraviglioso.
Metro per metro, quella zona compresa fra il mare e lo spartiacque delle montagne conobbe braccia di uomini e garretti di muli: intere generazioni si sono avvicendate per creare le stupende terrazze di roccia, i muri di pietra che le sorreggono, e i cinque splendidi borghi marini dagli anfratti di Punta Mesco a Riomaggiore.
I giovani ricevettero per secoli la tacita consegna degli anziani e, senza soluzione di continuità, accettarono il messaggio e l'esempio dei padri, continuarono la conquista della natura selvaggia di quei boschi; soffrirono nelle intemperie, sorrisero al sole e alle brezze marine nei giorni di bonaccia, non conobbero soste: liguri antichi, testardi e silenziosi che amavano solo i fatti, senza indulgere a discorsi di sorta, senza incrociare le braccia.
Le Cinque Terre rimasero incorrotte in questo assetto contadino e marinaro, realizzato senza alcuna programmazione, per un lunghissimo arco di tempo.
Il treno, per primo, vi portò, nella seconda metà del secolo scorso, le "offese" del progresso.
Ma come sarebbe stato possibile, con la febbre della ferrovia che saliva alle stelle in quegli anni, non comprendere nel tracciato ferroviario della Genova-La Spezia i cinque ridenti borghi marini da

Nella piantina l'itinerario ferroviario delle Cinque Terre. Sotto, un treno in partenza dalla stazione di Riomaggiore. Nella pagina accanto, una veduta panoramica di Monterosso



Monterosso a Riomaggiore?
Il treno prometteva un avvenire radioso sotto tutti gli aspetti.
L'odore acre del carbone aggredì quella zona di viti e di ulivi, quelle spiaggette incorrotte, si mescolò al profumo dell'alga e del mirto, chiuse la lunga epoca della sfida alla natura dell'uomo solo con le sue braccia e il suo intelletto.
Arrivo alle Cinque Terre in un meriggio "pallido e assorto" di un autunno non inclemente che tuttavia ha spopolato le spiagge.
Un senso di panico stupore circonda il silenzio della marina che fu cara a Montale: Monterosso sembra svuotata di immagini e di voci; su un poggio che il mare schiaffeggia nelle giornate di libeccio domina un bianco cimitero corroso dal salino.
Valery mi scandisce versi struggenti non più dimenticati.
Il rumore di un treno in transito frantuma questo senso di vuoto e mi riporta alla gente della rotaia, che sta per accogliermi con un sorriso benevolo.
Il Titolare di Monterosso è in ferie per alcuni giorni, ma c'è chi è pronto a farmi conoscere tutto del treno, che qui fa da padrone, ed anche di quanto di bello e suggestivo c'è intorno, delle cose che non vanno come dovrebbero andare, delle tante carenze della Stazione che una marea di tedeschi invade da aprile ad ottobre, dell'indifferenza che spesso ci caratterizza di fronte a tanta gente che pure apprezza e valorizza le bellezze di queste terre.

Molte cose sono mutate

Tutti vorrebbero maggior cura, maggior interesse, nessuno appare contento.
L'entusiasmo degli anni passati, nei quali si sperava di costruire un avvenire diverso, si spegne nella rassegnazione e nel pessimismo.
Molte cose sono mutate in peggio, non solo nella rotaia: il mare non è più pulito come una volta, la battigia è piena di detriti. Mille anni di lavoro sembrano annullati in un quarto di secolo.
Il Capo Stazione Superiore Basso mi dice che è un vero peccato che il Titolare, Pier Luigi Moggia, sia assente: è un uomo attento alle vicende e alla storia della sua terra, possiede una sensibilità particolare per un discorso profondo, ama questa Stazione, che sente sua, tanto da assumere direttamente iniziative quando l'Azienda, sorda, non riscontra le sue pur modeste richieste.
Mi dice Basso che il suo Titolare ha fatto tinteggiare a sue spese il suo ufficio e che pure a sue spese ha fatto installare un citofono in collegamento a un cancelletto posto nella stazione.
Moggia conosce bene il tedesco e ciò è di grande aiuto ai turisti che, come ho già detto, giungono a fiumi dalla Germania per sei mesi all'anno. La stazione è dunque molto attiva d'estate, non solo per i turisti stranieri, ma anche italiani e per i bagnanti pendolari che fanno la spola da Genova e La Spezia. È un periodo, questo, nel quale la biglietteria riesce a incassare due milioni al giorno.

Certo, il richiamo turistico degli stranieri è seguito con interesse dalle autorità locali ed oggi Monterosso è, dopo Lerici, il comune della provincia di La Spezia dotato della migliore e più numerosa ricettività alberghiera.
Non mancano in questo delizioso paese richiami di storia e di arte: la Torre medioevale detta "Torre Aurora", la Chiesa dei Frati cappuccini con uno stupendo crocifisso del Van Dick, la Torre di San Cristoforo e, sulla collina, un maestoso monumento a San Francesco d'Assisi.
Da Monterosso corro all'altro capo della zona. A Riomaggiore mi attende il Capo Stazione Titolare, Carlo Alinovi, un parmigiano che si è insediato alle Cinque Terre, disposto a non andarsene più, tanto che non ha chiesto di concorrere agli accertamenti professionali per non subire un trasferimento. Per amore del luogo è pago della sua carriera. Mi parla del paese e della stazione con un interesse e un affetto come se fosse un nativo, del vento a volte rabbioso che s'insinua nel seno di mare dove sorge il suo impianto, delle onde che a volte lo invadono, della salsedine che corrode tutto. Mi parla delle stupende giornate di sole, delle sgroppate sui monti di molti stranieri: lasciano qui il treno e si avviano per i sentieri, nelle gole dei monti, fino a Portovenere o percorrono la romantica "Via dell'amore" che collega a Manarola, che è una frazione del Comune di Riomaggiore e che, come vedremo, ha una sua stazioncina.

I giovani scelgono l'emigrazione

Finita l'estate, Riomaggiore come Monterosso, si spopola e i suoi incassi si limitano ai pendolari per La Spezia e per Genova e agli abitanti del posto che non hanno altri mezzi oltre il treno. Delle nuove generazioni — dice Alinovi — pochi rimangono qui: molti giovani emigrano nei grossi centri e l'attività contadina e della pesca è molto ridotta.
Chi ha un lembo di terra lo utilizza per necessità familiari, si procura il vino per l'annata, per cui molti appezzamenti rischiano di essere a poco a poco lasciati incolti, vanificando il lavoro di secoli che, per ampiezza e durata, alcuni ecologi moderni non esitano a paragonare alla costruzione delle Piramidi o della Muraglia cinese.
La stazione è situata fra due gallerie con un sottopassaggio che collega a una saletta d'attesa ed ha il paese a ridosso come un presepe, caratterizzato dai tipici "carrugi" liguri dove ancora è possibile incontrare qualche contadina con cercine e cesta carica d'uva.

Carlo Alinovi, Capo Stazione Superiore di Riomaggiore

In alto, in uno scenario suggestivo di rocce degradanti verso il mare, sorge il Santuario della Madonna di Montenero.
Alinovi lamenta anche lui l'assenza dell'Azienda in provvedimenti di protezione dal vento che qui soffia con frequenza.
I treni sfrecciano anche a Riomaggiore senza fermarsi, ma ciò lo consente solo il raddoppio ultimato negli anni sessanta, non l'andamento del tracciato, notevolmente tortuoso: le Cinque Terre costituivano prima una strozzatura che ne rallentava notevolmente la marcia. È stato un lavoro tormentato da notevoli difficoltà dato il poco spazio a disposizione tra mare e roccia e la necessità di perforazioni per numerose gallerie una dietro l'altra e la costruzione di salde protezioni di sbarramento in cemento armato degli strapiombi.
È stato anche duro attuare le espropriazioni per gente visceralmente attaccata alla terra, non disposta a cederne un palmo.
Ricordo gli occhi furenti di un uomo, armato di fucile e barricato nella sua casa, pronto ad aprire il fuoco contro gli esecutori dell'esproprio accompagnati dai carabinieri.
Ne parlai su queste colonne con accenti di considerazione e di pietà.

Ivo Cappellini, Capo Stazione presso la stazione di Corniglia

Profumo di buon pesce

Da Riomaggiore a Corniglia il passo è breve. C'è Manarola in mezzo, posata su un promontorio roccioso con le sue casette variopinte e giù con le sue viuzze sul mare, le barche sospinte a secco, i suoi ristoranti che profumano di buon pesce: nel silenzio discreto della gente ligure si ode solo il frigolio dell'olio e l'andirivieni della risacca.
La stazioncina è posta, come le altre, tra due gallerie e vi incombe una roccia opportunamente ingabbiata che, negli scorsi anni, ha imposto notevoli lavori di protezione.
È collegata al paese con una caratteristica galleria pedonale che conosce il rimbombo dei treni in transito. In alto, a mezza costa, c'è il Santuario della Madonna della Salute del X Secolo con un polittico di rara bellezza.
Il Gestore Titolare, Ermanno Campofiorito, parla con orgoglio e con disappunto del suo impianto che costituisce il solo punto di riferimento per abitanti del luogo e villeggianti.
Non vi sono a Manarola altri edifici pubblici e, per ogni esigenza, si corre dal Capo Stazione: per informazioni sui sentieri che si inerpicano sulla montagna, per la ricerca a volte di qualche bambino che si sperde nel bosco o nello stesso paesetto, per comunicazioni urgenti a distanza.
La stazione insomma è tutto. Perciò il cruccio di Campofiorito si fa più vivo quando mi riferisce che assieme al suo personale egli ha sistemato la stazione: tinteggiatura, adattamento con impiego di legname della biglietteria ed altro, per cui l'Azienda non si è adoperata in nessun modo.

Ora si vede vietato l'accesso ai gabinetti di decenza da una disposizione compartimentale che, se può risultare valida altrove, qui costituisce un fatto assurdo.
Si rischia di vedere trasformata la galleria pedonale in una latrina. Sono incombenze del Comune, è vero, ma il Comune ha la sede a Riomaggiore e a Manarola c'è solo il treno.
Nella stazione non c'è alcuna pensilina, c'è una saletta di ricovero ubicata in un punto sbagliato, che Campofiorito ha chiesto di spostare di fronte al Fabbricato Viaggiatori per evitare gli incidenti occorsi in passato. Nessuno risponde e il personale di Manarola sarebbe disposto a costruirsela da sè se avesse a disposizione il materiale.

un'ampia spiaggia e, d'estate, in località Guvano, un campo di nudisti.
L'attività della stazione ha caratteristiche come le altre; intensa d'estate, ridotta da ottobre ad aprile.
L'ultima località di cui abbiamo solo accennato è Vernazza, sede comunale, ma ferroviariamente solo Fermata. È affidata al Capo Gestione Gianfranco Veraldi.
L'impianto è asfittico, poco agevole, ma come sarebbe stato possibile migliorarlo senza guastare le suggestive caratteristiche del paese? C'è un graziosissimo porticciolo e la piazzetta di fronte con i portici antichissimi e tanti negozietti di artigianato.
Vernazza ha anche una storia marinara, posta com'è noto tra Genova e Pisa,

alle Cinque Terre: le trenette al pesto, la zuppa di pesce, gli spiedini di seppie, il buon vino bianco locale e il rinomato "Sciacchetrà", che è un delizioso passito, sono di prammatica in quei ristoranti.
La zona è servita quasi esclusivamente dalla ferrovia e forse per questo conserva ancora caratteristiche nitide, rimanendo in gran parte salva dallo sfacelo di un'invasione di massa delle automobili.
Quanto durerà, ancora non sappiamo: i segni della decadenza si avvertono anche qui e sono segni già evidenti.
Il treno, che non è più a carbone come cinquant'anni fa, è un mezzo non inquinante e il solo che tiene uniti questi paesi tra loro. Il raddoppio ha migliorato i servizi locali e nei mesi estivi a Monterosso

Un particolare della stazione di Monterosso. Questo comune è dotato di una delle migliori ricettività alberghiere della zona. Finita l'estate, le stazioni delle Cinque Terre si spopolano e il traffico è alimentato quasi unicamente dai pendolari

A Corniglia, che è una frazione di Vernazza, c'è invece una stazione, costruita vent'anni fa in occasione del raddoppio, protetta da un grande muraglione in cemento armato. Il paese è lontano in cima alle terrazze di viti. Anche qui c'è una chiesa con notevoli opere d'arte e la "Torre quadrata".
Vi trovo al banco ACEI, di cui sono pure dotate le stazioni di Monterosso e Riomaggiore, il Capo Stazione Ivo Cappellini, che è di Manarola, un uomo semplice e gentile che mi fa visitare l'impianto, introducendomi nell'ufficio del titolare, il Capo Stazione Superiore Cristoforo Basso, quel giorno di riposo.
Qui c'è maggiore spazio che altrove: sotto il muraglione della ferrovia vi è

quasi a metà strada: ebbe commerci fiorenti e subì anche scorrerie piratesche ed oggi è forse il paese più bello delle Cinque Terre. Non manca di notevoli opere d'arte: la chiesa di Santa Margherita, che ha retaggi cristiani e pagani, col famoso campanile che poggia su quattro colonne.
Chi vi arriva per la prima volta rimane stupefatto da un colpo d'occhio indimenticabile.
Il Capo Gestione Gianfranco Veraldi mi parla con trasporto, a giusta ragione, di Vernazza e si dice soddisfatto, a differenza degli altri, delle cure aziendali.
Non mancano a Vernazza i ristorantini caratteristici che richiamano frotte di buongustai, come, del resto, dappertutto

fermano anche alcuni Espressi. Il flusso turistico perciò è in gran parte assorbito dalla Ferrovia e certamente per questo alcune doglianze del personale sono fondate. Ma a una maggiore cura dell'Azienda e all'impegno dei ferrovieri non corrisponde spesso il senso civico della gente che affolla queste stazioni in estate, che sosta nelle sale d'attesa e le riduce in uno stato pietoso, come abbiamo constatato a Riomaggiore.
Lascio le Cinque Terre con un po' di pena accesa dal ricordo di anni più umani: una petroliera — forse come quella della "Casa dei Doganieri" — con le sue rare luci a poppa solca il mare d'autunno e, col favore del buio, forse lo inquina. □

Nuova galleria sotto il Monte Olimpino

È allo studio delle autorità italiane e svizzere la realizzazione di una seconda galleria sulla tratta Chiasso/Albate-Camerlata di km 6.3, da adibire, in via preferenziale, al traffico merci

di Antonio Dentato

La capacità di traffico tra la Svizzera e l'Italia potrà subire un notevole incremento con la costruzione di una seconda galleria sotto il Monte Olimpino, nella tratta Chiasso/Albate-Camerlata.

È noto, infatti, che la galleria esistente (3 Km.) non è in grado di poter sopportare un effettivo aumento di traffico, soprattutto nel settore merci. Per altro, avviare modifiche del profilo alla galleria esistente, limitando la circolazione su un solo binario, significherebbe condizionare, per lungo tempo, la già difficile situazione di traffico nord-sud attraverso il Gottardo.

Sulla base di queste valutazioni, si è andato definendo un accordo generale tra autorità ministeriali e ferroviarie, italiane e svizzere, volto ad intraprendere la creazione di una seconda galleria sotto il Monte Olimpino, a doppio binario, della lunghezza di 6,3 Km., da adibire, in via preferenziale, al traffico merci.

Recentemente la Camera di Commercio del Canton Ticino, in un rapporto sui problemi ai valichi doganali con l'Italia, situati nel Cantone, ha manifestato l'opinione che la realizzazione della nuova galleria sotto il Monte Olimpino deve rientrare nella strategia "di miglioramenti alle vie di comunicazione tra Ticino e Italia".

"L'attuale tunnel — afferma il rapporto — è insufficiente per un traffico merci conforme alle attuali esigenze e presenta, inoltre, preoccupanti segni di invecchiamento dovuti ad infiltrazioni che comportano ininterrotti lavori di tamponamento".

Riferendosi, poi, alle competenze ad intervenire, il rapporto della citata Camera di Commercio Ticinese prosegue:

"Il lavoro è di competenza delle autorità italiane; anche le Ferrovie federali svizzere sono, però, interessate alla costruzione di questa nuova galleria, per cui non dovrebbe mancare l'appoggio finanziario della Confederazione".

La nuova galleria dovrebbe consentire un miglioramento qualitativo e quantitativo del traffico merci internazionale per l'Italia e la Svizzera. Ne risulterebbe alleviata la pesante situazione di giacenza di carri che, a volte, si determina a Chiasso.

In proposito viene osservato, da parte italiana (Camera di Commercio di Como) che, "a soffrire dell'inadeguata struttura della galleria del Monte Olimpino esistente è soprattutto il traffico Huchepack, cui fanno un ricorso sempre più accentuato vettori italiani, svizzeri e tedeschi. Gran parte di questo traffico ferroviario, e tutto quello Huchepack, si ferma a Chiasso, creando grossi problemi a questa infrastruttura commerciale e doganale e corrispondenti disavventure per spedizionieri e trasportatori. E ciò avviene perché la nostra galleria ferroviaria di Monte Olimpino non è abilitata, come conformazione tecnica, al passaggio di carrelli speciali ed inoltre perché le ferrovie italiane sono in sofferenza per il proseguimento delle merci in collettame verso i nodi ferroviari padani. Accade, perciò, che a Chiasso, le merci passino dal ferro alla gomma ed esplodano i conseguenti problemi delle nostre dogane stradali di confine".

Vi sono, dunque, tutti i migliori motivi perché la galleria si realizzi.

Occorre ora affrontare la grossa questione della ripartizione dei finanziamenti fra l'Italia e la Svizzera. E, in questo campo, i problemi non sono meno complessi e delicati di quelli tecnici.

Due delegazioni (italiana e svizzera) si sono recentemente incontrate presso la Direzione Generale FS e hanno definito i necessari accordi in proposito.

Un nuovo incontro è previsto per la fine del mese di febbraio '82. Intanto un ristretto gruppo di lavoro sta definendo gli aspetti più particolari dell'intera convenzione per sottoporli alle autorità ferroviarie e di governo dei due paesi. □

PERSONAGGI

Bramante Tamburini, menestrello di Romagna

A Castelbolognese, dove presta servizio, non è raro che i viaggiatori lo riconoscano e lo chiamino per salutarlo o per chiedergli un autografo, mentre va su e giù per lo scalo intento alle proprie mansioni.
La cosa gli fa molto piacere e non gli impedisce di continuare a fare il proprio lavoro di Ausiliario con immutata coscienziosità senza "montarsi la testa" e i colleghi lo ammirano e gli sono affezionati forse più per questo che per i successi che sta ottenendo in terra di Romagna.
"Mi piace la ferrovia. Ci ho trovato della gente buona che mi ha aiutato quando ho avuto bisogno. È il mio lavoro del resto, quello che mi dà la sicurezza; cantare è solo un hobby".
Per la ferrovia e l'anagrafe è Corrado Tamburini, Ausiliario di Stazione a Castelbolognese Riolo Terme; per la famiglia, gli amici e il suo pubblico è Bramante.
"Da dove viene questo strano nome d'arte?"
"Non è un nome d'arte. Mio padre, ritornato dalla guerra, volle chiamarmi così in ricordo del nome del suo capitano. L'impiegato dell'anagrafe però, rifiutò di accettarlo e il padre dovette ripiegare su Corrado. Ma in famiglia mi hanno sempre chiamato Bramante e io stesso lo considero il mio vero nome".
D'aspetto ricorda antenati celti o longobardi. Biondo, occhi chiari, viso largo, statura medio-bassa, corporatura tarchiata da lottatore. Il tutto ingentilito da un sorriso aperto che invita a sorridere. Ha trentasette anni ed è in ferrovia da sei. "Prima facevo il contadino, aiutavo mio padre nel lavoro dei campi a Barbiano, il mio paese. La mia casa era vicina al Castello di Alberico, il condottiero. Un giorno, era venuta la tempesta e ci aveva portato via tutto il raccolto, avevo un nervoso che non finiva più. Questo è il lato peggiore del lavoro del contadino. Lavori un anno intero e in dieci minuti perdi tutto. Arriva un amico e mi parla di un concorso in ferrovia. Fai la domanda anche per me, gli ho detto subito. E così sono diventato ferroviere e ne sono contento".
Fu suo nonno, appassionato di musica, a regalargli la prima chitarra e ad insegnargli i primi accordi. Per lunghi anni Bramante canta per sè, per divertimento, per gli amici e la compagnia, con una voce chiara, tenorile, capace di tenere l'acuto fino a strappare l'applauso.
Poi, dieci anni fa, scrive una canzone; si accorge di essere sulla strada giusta e si presenta al Festival della Canzone Romagnola.
Arriva secondo ma tanto basta per farlo conoscere. Nel '77 arriverà primo. Di preferenza canta le vecchie canzoni degli anni '20, i canti popolari, le ballate quasi dimenticate che riesce a trovare dopo lunghe ricerche nelle campagne. «Ricorda: La povera Giulia? Quella che fa "son l'undici di notte e l'aria oscura..."». Canta alle feste popolari, "Sulle piazze — dice lui — Quest'anno alla Festa del Mare di Marina di Ravenna, c'erano 10.000 persone. Non erano mica venute solo per me — precisa — ma quando ho attaccato mi seguivano tutti".
Il segreto del suo successo non è tanto la voce o il talento, pure notevoli. Bramante crede in quello che canta e la gente è felice di poter credere al sentimento.
"Ho visto tanta gente piangere, uomini e donne, specialmente quando cantavo canzoni mie. Una sera, a Telesanterno, ho fatto una di quelle trasmissioni che preferisco: in diretta, col pubblico e le telefonate. Hanno dovuto staccare i telefoni tante erano le richieste".
Dopo la prima ha continuato a comporre canzoni quasi tutte in dialetto romagnolo ed è già arrivato a 190. Quando gli chiedo qualche testo, con un piacere genuino che non vuole tener nascosto, mi presenta il suo libro: "La mi cà, la mi zènta, la mi Rumâgna (La mia casa, la mia gente, la mia Romagna). Cinquanta composizioni divise significativamente in tre parti:
Al mi canzon (le mie canzoni), al mi puisej (le mie poesie), al mi distrazion (le mie distrazioni),queste ultime sono chiamate così perché scritte in lingua.
Temi semplici ed universali che traggono dal dialetto la forza della verità. Dal dialetto e dall'esperienza di vita, perché Bramante canta le cose che ha vissuto, le sere d'estate col profumo della terra e il canto delle cicale, il lavoro del contadino, l'amore per i genitori, gli amori balneari con le turiste straniere, l'amore con l'A maiuscola.
"A t'ò cnusù una sera/ cl'era za bùr/ a j ô guardê j tu oc,/ che j-m fureva/ e ... ò sintù e'mi côr/ che tartajéva./ T'a-n

Bramante Tamburini

si vnûda da luntân,/ te t'sì d'Rumâgna,/ t'sì bëla pjò d'un fjòr/ dla mi campâgna (T'ho conosciuta una sera/ quando era già buio/ ho guardato i tuoi occhi, che mi foravano/ ed... ho sentito il mio cuore/ che balbettava. Non sei venuta da lontano, tu sei di Romagna/ sei bella più d'un fiore/ della mia campagna).

Quando compone non segue nessun metodo particolare, le parole vengono assieme alla musica. Bramante incide tutto su nastro e lo porta ad un maestro di musica per la stesura.

"Non conosco la musica, faccio tutto ad orecchio, qualcuno mi ha detto che è meglio così".

Quando il suo libro è stato pubblicato, a Natale dell'anno scorso, la presentazione è stata fatta a Barbiano con una festa alla quale ha preso parte tutto il paese.

"Barbiano ce l'ho qui — dice mettendosi una mano sul petto — non andrei mai via. C'erano tutti, dal Sindaco al parroco a tutti gli amici. Io credo molto nell'amicizia".

Mi guarda un momento, quasi esitando prima di pronunciare una frase di altri tempi: "Non tradirò mai un amico".

E di altri tempi erano le feste che si tenevano nel cortile della sua casa, "la festa dè curtil": centinaia di persone nell'aia, il vino dalle botti sul carro (il vecchio plaustro romagnolo) con le cannelle e gli spinelli che lo portavano direttamente sulla tavola così che chiunque si potesse servire.

Un quintale di ciambelle ed ogni passante che volesse fermarsi era invitato.

Ecco Bramante Tamburini, menestrello di Romagna, come è stato chiamato in una trasmissione di TV Ravenna, una definizione che gli è cara e che gli si addice perchè, come ha scritto il suo amico Tampieri presentandolo, "ricorda chi andava in giro, nel Medioevo, cantando ed è il simbolo romantico del sentimentale ispirato per il quale amore, poesia e musica si identificano. Ed in Bramante poesia, musica e sentimento sono un sol afflato e nascono, di getto, dall'animo, senza essere frutto di preparazione scolastica o di razionale mediazione". Canta cose che la gente vuole sentire e ritornare a credere.

Bramante lo ha capito (È zira ste mond/ e cambia agli usanz/ l'artorna quel ch'u s'era sminghè — Gira questo mondo/ cambiano le usanze/ quel che si era dimenticato ritorna) e con l'astuzia degli onesti — la sincerità — queste cose le fa ritornare vere e la gente è contenta perché di questo, in fondo, è fatta la speranza.

Renzo Pocaterra

Benvenuta, Pushpa!

Cristina mi parla della sua bambina, ne descrive gli occhi grandi, nerissimi, il viso paffuto. È la *sua* bambina, eppure non l'ha mai presa in braccio, l'ha conosciuta soltanto in fotografia. L'arrivo della piccola è previsto fra poche settimane, forse solo qualche giorno.

Cristina Castania e il marito Giuseppe (lei lavora all'Ufficio Ragioneria di Venezia, lui è titolare della stazione di Vigodarzere) hanno già un figlio di quasi sei anni, ma desideravano da tempo adottare un bambino senza genitori. Presentata domanda al Tribunale per i Minorenni di Venezia, hanno saputo che era possibile richiedere in adozione un bambino straniero rivolgendosi, oltre che al Tribunale, al Centro Italiano per l'Adozione Internazionale (C.I.A.I., via Besana n. 1, Milano - tel. 02/791168).

Successivamente, superati i prescritti colloqui con delle equipe di specialisti, (sia presso il Tribunale che presso il C.I.A.I.) volti ad accertare la loro idoneità all'adozione, ai coniugi è stata affidata la piccola Pushpa, di nazionalità indiana, ospite in patria di un istituto di suore.

Svolte le necessarie procedure, la pratica sta ora per concludere il suo iter burocratico presso i competenti uffici indiani e dopo ciò la piccola, che ha ora due anni e mezzo, potrà lasciare definitivamente il suo Paese d'origine e raggiungere i suoi genitori italiani.

In attesa della bambina, Cristina e Giuseppe si sono immedesimati con entusiasmo nello spirito del C.I.A.I., tanto da costituire la Sezione Padovana dell'Organizzazione, con lo scopo di riunire e coordinare le famiglie delle zone di Padova, Belluno, Rovigo, Bassano, Venezia e Treviso.

La piccola Pushpa

Attivo da 14 anni, anche attraverso alcune sezioni dislocate nel territorio nazionale, il C.I.A.I. si sta attualmente battendo perché venga stabilita con legge dello Stato una normativa unica e ben precisa che regoli l'adozione internazionale. L'adozione deve avvenire nel preminente interesse del minore, pertanto dovrà essere posta particolare attenzione all'età dei coniugi, tenendo conto della differenza minima e massima di età che deve intercorrere fra adottanti e minore adottato, e alla idoneità psicofisica della coppia al delicato compito; importante requisito sarà anche una lunga e consolidata esperienza di vita in comune. Il provvedimento definitivo di adozione, inoltre, non potrà aver luogo se non a conclusione di un periodo di affidamento preadottivo, necessario come momento di reciproca conoscenza fra il bambino e i suoi genitori.

Obiettivo del C.I.A.I. è quello di combattere le adozioni illegali e di giungere ad un rigoroso controllo dell'ingresso in Italia a scopo di adozione dei minori stranieri, perché una procedura regolata per legge e controllata in tutte le sue fasi può garantire gli interessi della parte più debole, il minore abbandonato.

Laura Facchinelli

PROPOSTE

Un nuovo spartineve

Quando non esistevano le apparecchiature elettriche degli ACEI attaccando con una catena uno spartineve tipo aratro ad una locomotiva, l'agricoloferroviere, lentamente, seguendo il bue nero, tracciava nella neve il solco adibito a sentiero. Col progresso della tecnologia, con gli scambi riscaldati elettricamente a gas, dopo le nevicate, specie nei grandi scali, il piazzale rimane praticamente inagibile per mancanza di sentieri (soprattutto quando lo strato nevoso supera i 40 cm). I piccoli spartineve in dotazione al Servizio Lavori si sono infatti dimostrati inutilizzabili per mancanza di potenza e per le difficoltà di passare da un binario all'altro.

Ad Alessandria si è cercato di correre in qualche modo ai ripari, da qualche anno. Con un carro, demolendo materiale fuori uso e senza alcuna spesa, si è costruito un particolare tipo di spartineve che fa ottenere, contemporaneamente, due sentieri e rende immediatamente agibili i binari indispensabili. I vomeri di questo "spartineve" sono azionati manualmente da un verricello con movimento reversibile che facilita la discesa e il recupero dello stesso, sia per il passaggio da un binario all'altro, sia per sorpassare un segnale basso o una piantana del telefono o qualsiasi ostacolo esistente nell'intervia.

I meccanismi degli ACEI sparsi nelle intervie di Alessandria

Smistamento, distano dalla rotaia 92 cm. al massimo, mentre quelli del binario attiguo non meno di 180 cm.; il vomere largo cm. 60 opera su posizione fissa fra 105 e 165 centimetri, e la neve spostata dal vomero non impedisce le operazioni del Verificatore, sia durante la visita preventiva del materiale, sia nella prova freno del treno. I risultati ottenuti sono stati ottimi. Dopo l'abbondante nevicata a cavallo del 1979 e 1980, in un solo giorno sono stati realizzati i sentieri necessari su tutti i 38 binari, dal fascio Imbocco, pari a complessivi Km 20. Se il nuovo spartineve, fosse costruito con tecnologie moderne e distribuito ai grandi impianti, forse farebbe risparmiare soldi, tempo e soprattutto fatica agli spalatori-neve.

Marco Cacciabue

Lo spartineve in uso presso la stazione di Alessandria

Notizie BNC

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha aumentato da L. 300.000 a L. 400.000, l'assegno "una tantum", destinato agli orfani dei ferrovieri iscritti alla Banca e deceduti in attività di servizio dopo il 31-12-1975.

Per avere diritto all'assegno, i ragazzi devono essere in età non superiore ai 18 anni e risultare conviventi a carico del genitore al momento del decesso di quest'ultimo.

Nel 1980 la BNC ha erogato a tal fine 144 assegni per complessive L. 39.900.000.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Normativa

Nel periodo compreso tra la fine del mese di ottobre e la prima metà di novembre c.a. sono state emanate le seguenti circolari dalle Unità del Servizio Personale.

P.5.1. (ex 9.1.8.)/750/5.0. del 26.10.81
— Normativa provvisoria per la concessione dell'Equo indennizzo ai dipendenti dell'Azienda Autonoma delle F.S.

P.8.1.1/751/2.1. del 3.11.1981
— Funzioni superiori al personale dei ruoli dirigenziali distaccato presso le Unità Speciali.

P.1/752/0.4. del 4.11.1981
— Art. 6 L. 564/81. Trasferimento stati matricolari e fascicoli individuali. Amministrazione del personale.

P.3.1.3/753/3.0 del 6.11.1981
— Applicazione degli articoli 1, 2 e 3 della legge 6 ottobre 1981, n. 564.

P.6.0.2/754/9.0 del 7.11.81
— Agevolazioni alle Organizzazioni Sindacali.

P.1/755/0.4. del 9.11.1981
— Art. 6 L. 564/81. Ruoli compartimentali e ruoli della Sede Centrale.

Gli effetti della legge n. 564

L'applicazione degli articoli della Legge 6 ottobre 1981, n. 564 — pubblicata sul B.U. n. 20 del 31-10-81 — che reca norme di integrazione e modifica al trattamento normativo del personale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, ha comportato notevoli innovazioni in diversi istituti dello Stato Giuridico.

TRATTAMENTO ECONOMICO

L'art. 1 della succitata Legge prevede l'abolizione del "tetto" per il personale non dirigenziale.
Pertanto, a far tempo dal 28 ottobre 1981, viene ripristinata la erogazione delle competenze accessorie maturate dal personale nei cui confronti l'erogazione medesima era stata sospesa a causa del raggiungimento del suddetto "tetto".
L'art. 2 reca modificazioni, con effetto dal 1° ottobre 1978, all'art. 16 della Legge n. 42/79 che riguarda il trattamento economico spettante nei casi di passaggio nell'ambito della stessa categoria per cambio di profilo, per accertamento professionale, per vincita di concorso esterno e concorso pubblico, nonché quello spettante ai vincitori di concorsi pubblici provenienti da profili professionali di categoria superiore.
L'art. 3/1 c. riapre i termini per la presentazione delle domande nei confronti dei dipendenti che non l'abbiano presentata entro il 19/6/79, per ottenere il beneficio di L. 800= previsto dall'art. 15 della Legge n. 42/79. La domanda per ottenere detto beneficio deve essere presentata improrogabilmente entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della Legge 564/81, **e cioè entro il 25 febbraio 1982.**
Infine, l'art. 3/2° c., ha abrogato l'articolo 84 delle D.C.A.; pertanto, ai fini della prescrizione degli emolumenti indicati dal suddetto art. 84, si deve applicare, con effetto **26 marzo 1981**, il termine quinquennale previsto dal Codice Civile.

RUOLI E DOTAZIONI

L'art. 6 della Legge 564/81, prevede l'istituzione dei ruoli compartimentali del personale appartenente ai profili professionali delle prime sei categorie, con esclusione dei profili di Ispettore ed Ispettore P.le, distintamente per Servizi od unità equiparate, nonché l'iscrizione nei ruoli dei singoli Servizi del personale dei medesimi profili, in esercizio presso la Direzione Generale.
Opportune disposizioni sono state impartite con la circolare n. P.1/755/0.4. del 9 novembre u.s. al fine di garantire la necessaria uniformità operativa.
Infine, l'art. 7 prevede la ripartizione delle dotazioni organiche e dei posti di oltre organico per ciascun Compartimento.

ACCERTAMENTI PROFESSIONALI

L'art. 8 della ripetuta Legge prevede la retrodatazione, sia ai fini giuridici che economici, delle decorrenze di immissione nei singoli profili professionali, deliberati entro il 31 dicembre p.v., a seguito di accertamento professionale o concorso interno, in relazione alle date in cui si sono verificate le vacanze organiche.
Per evitare ritardi che possono recare nocumento alle aspettative degli interessati, sono state impartite con apposita circolare

tassative disposizioni per ultimare tutti gli accertamenti professionali in corso entro la suddetta data del **31 dicembre 1981.**

EQUO INDENNIZZO

Con l'art. 11, è stata introdotta una nuova disciplina per la concessione dell'equo indennizzo al personale dell'Azienda Autonoma F.S.
Il 1° comma di tale articolo attribuisce agli Organi Sanitari della Azienda (Uffici e Sezioni Sanitarie) la competenza — prima spettante alle Commissioni Mediche istituite presso gli Ospedali Militari — ad emettere i verbali medico-legali per la valutazione dei postumi delle infermità dipendenti da cause di servizio, ai fini del calcolo dell'indennizzo da corrispondere.
Dopo acquisito il verbale, la concessione è approvata con decreto ministeriale sentito il parere del Consiglio di Amministrazione.
Eliminati così tutti gli appesantimenti procedurali e il ricorso obbligatorio ad Organi estranei alle F.S. (oltre al verbale della Commissione Medica era richiesto infatti anche il parere del Comitato per le pensioni privilegiate ordinarie), si è aperta la strada ad una rapida definizione delle singole domande ed al recupero del sensibile arretrato accumulatosi negli ultimi anni (oltre 7.000 pratiche).
Il secondo comma, poi, considerando tempestive tutte le domande prodotte prima dell'entrata in vigore della legge e, soprattutto, **riaprendo i termini fino a tutto il 28 aprile 1982** in favore di chi non abbia ancora presentato l'istanza, consentirà a tutti gli aventi titolo di far valere il proprio diritto all'equo indennizzo.
È prevista anche l'emanazione di un apposito regolamento, che consentirà di semplificare ulteriormente le procedure.
Ai fini dell'attuazione della normativa il Servizio Personale, con circolare P.5.1. (ex 9.1.8.) del 26 ottobre 1981 (Classific. P.750/5.0.), ha impartito le necessarie disposizioni agli Organi periferici per il sollecito disbrigo delle varie incombenze previste; contemporaneamente, lo stesso giorno in cui la Legge è entrata in vigore, sono stati inoltrati alla firma dell'On.le Ministro i primi quattro decreti di concessione, per una spesa complessiva di L. 46.494.851.

Prestazioni Sanitarie

Con deliberazione del Direttore Generale è stata nominata una Commissione di studio, cui partecipano funzionari del Servizio Personale e del Servizio Sanitario, allo scopo di armonizzare con la Legge 833/78 (Riforma Sanitaria e istituzione del Servizio Sanitario Nazionale) le norme aziendali concernenti l'assistenza sanitaria al personale F.S. colpito da infortunio sul lavoro, malattia professionale, ovvero infermità o lesioni da cause di servizio.

Fondo di solidarietà

Nel corso di questo mese la Divisione 0.1. del Servizio Personale ha trasmesso al Consiglio di Amministrazione, per il prescritto parere, il D.M. che rende operativo il Fondo di solidarietà istituito con Legge 4 marzo 1981, n. 67 in tema di responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda Autonoma F.S.

Assunzioni ottobre 1981

— Personale del settore degli Uffici 44
— Personale dei settori dell'Esercizio 861

Bandi di concorso

È in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale il Bando di pubblico concorso a n. 5 posti nel profilo professionale di Ispettore, ruolo I.A., fra laureati in Architettura abilitati all'esercizio della professione, per le esigenze del Servizio Lavori e Costruzioni.

Questo mese aggiorniamoci in materia di...

a cura di Francesco De Angelis

Funzioni superiori al personale dei ruoli dirigenziali distaccato presso le Unità Speciali.

Sulla base della vigente normativa il Servizio competente, allorquando sussistano posti della qualifica di Dirigente Superiore temporaneamente vacanti o scoperti, deve provvedere a rivolgere le previste interpellanze tenendo conto dell'ordine di graduatoria, oltre il numero dei promossi, relativa al più recente concorso per titoli di servizio o, in difetto della predetta graduatoria, dell'ordine del ruolo di anzianità.
Poiché i funzionari interessati a dette interpellanze possono risultare utilizzati presso le Unità Speciali di recente costituzione, con circolare P.8.1.1. - 751/2.1 del 31/11/1981 è stato disposto che, contestualmente all'interpellanza rivolta dal Servizio di appartenenza dei dirigenti di cui trattasi, il Direttore dell'Unità Speciale ove i medesimi risultano distaccati dovrà procedere ad interpellare i funzionari stessi anche per i posti individuati a livello di Dirigente Superiore eventualmente vacanti o scoperti nell'ambito della medesima Unità.
La dichiarazione di accettazione o meno dell'uno o dell'altro incarico, conseguentemente rilasciata dagli interessati, dovrà essere rimessa ufficialmente a cura dei Direttori delle Unità Speciali ai Direttori dei Servizi da cui i dirigenti in questione figurano distaccati, perché promuovano tempestivamente i provvedimenti ministeriali relativi e proseguano eventualmente, a seconda del contenuto della dichiarazione, le interpellanze per l'attribuzione delle funzioni superiori a copertura di tutti i posti in relazione alle esigenze di servizio.

Accertamenti professionali per il passaggio ai profili di 5ª e 6ª categoria - DD.MM 28/3/1981, nn. 723-724

Ai competenti organi aziendali è stato posto il quesito circa il trattamento da usare nei confronti di coloro che, utilmente collocati nella graduatoria di merito a seguito degli accertamenti professionali alla 5ª e 6ª categoria, non intendono assumere le mansioni del nuovo profilo nella sede di destinazione e chiedano di restare in attesa di una eventuale vacanza del posto nella sede di appartenenza fino al termine di validità della graduatoria stessa, come stabilito nel 2° e 3° comma dell'art. 12 dei DD.MM. 28/3/1981 nn. 723 e 724.
Con lettera circolare P.8 1.4. -57129 del 21/10/81 è stato precisato che richieste del genere da parte del personale interessato non trovano fondamento nella vigente normativa sugli accertamenti professionali prevista dall'art. 10 della legge 42/1979 e relativi bandi, normativa che ha sostituito quella preesistente in materia di avanzamenti anche mediante concorso interno, alla quale non può quindi farsi ricorso neppure in via analogica.
È stato osservato, infatti, che il secondo e terzo comma dell'art. 12 dei bandi di accertamento professionale per il passaggio ai profili di quinta e sesta categoria prevedono l'efficacia semestrale delle graduatorie, con possibilità di proroga, unicamente "per copertura di eventuali ulteriori disponibilità".
In tale situazione non è prevista né consentita alcuna possibilità di attesa di dette ulteriori disponibilità da parte di coloro che abbiano già acquistato titolo alla nomina del nuovo profilo in relazione al posto occupato in graduatoria.
Il penultimo comma dell'articolo stesso, è stato inoltre ribadito, dispone che il "passaggio nel nuovo profilo professionale sarà deliberato con provvedimento del Direttore Generale ed avrà decorrenza giuridica ed economica, ai sensi del 4° comma della legge 6 febbraio 1979 n. 49, coincidente con la effettiva immissione nelle nuove funzioni".

In conseguenza, i dipendenti utilmente collocati nelle graduatorie degli accertamenti in questione, all'atto della notifica del passaggio di profilo, dovranno essere contestualmente trasferiti nel posto per il quale hanno concorso, con decorrenza dalla data stabilita per l'immissione, con l'avvertenza che il mancato trasferimento determinerà l'immediata decadenza del passaggio ed il subentro, con la medesima decorrenza e procedura, degli aventi titolo secondo l'ordine di graduatoria.
Ferme restando le disposizioni di cui alla lettera circolare P.8.1.4./Cr. 45531 del 31 luglio 1981, concernente i casi di temporanea assenza dal servizio alla data dell'immissione nel nuovo profilo, in caso di rifiuto ad apporre la firma nell'atto di notifica, la partecipazione dovrà avvenire in presenza di due testimoni.
È stato, infine, precisato che le singole posizioni dei dipendenti dovranno ovviamente essere tenute presenti da parte degli organi competenti per eventuali futuri spostamenti al verificarsi di disponibilità di posti in località che siano state chieste dagli interessati. □

Borse di studio OPAFS

L'OPAFS indice un concorso per il conferimento di borse di studio per l'anno 1981-82 ad orfani di dipendenti di ruolo delle FS deceduti in servizio o in quiescenza, dalla seconda classe elementare in avanti; a figli di dipendenti di ruolo in servizio all'inizio dell'anno scolastico 1981-82, dalla 1ª classe delle scuole medie superiori in avanti.
Le domande per l'ammissione al concorso, corredate dai documenti scolastici richiesti, debbono essere indirizzate all'Opera di Previdenza OPAFS - Viale del Caravaggio, 107 — Roma — e trasmesse tramite gli Uffici Personale Compartimentali o gli Impianti che amministrano il dipendente o amministravano l'ex dipendente attestandone l'appartenenza ai ruoli FS ed indicando l'eventuale data della quiescenza.
Le domande dovranno essere presentate non oltre il 28 gennaio 1982, a pena di decadenza del beneficio.

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

La ricongiunzione dei contributi pensionistici

Assolvendo alla promessa fatta lo scorso mese, riprendo il discorso sulla ricongiunzione dei periodi assicurativi, che conto di sviluppare e portare a termine un po' alla volta, allo scopo precipuo di utilizzare in modo razionale lo spazio a disposizione.
La ricongiunzione dei periodi assicurativi, permessa dalla L. 7 febbraio 1979, n. 29, a partire dalla sua entrata in vigore (24.2.1979), realizza un'antica e profonda aspirazione degli interessati: quella di avere, al termine della vita lavorativa, una pensione rapportata all'intera anzianità assicurativa e contributiva, senza distinguere se alcuni contributi sono stati versati allo Stato, all'INPS o ad altri Fondi.
L'aspirazione è stata soddisfatta dalla legge? Leggendo ciò che di volta in volta verrà qui riportato, ci si renderà conto che una vera pensione unica potrà realizzarsi solo se una coerente e rigorosa riforma previdenziale eliminerà le varie decine di Istituti o Fondi operanti nel settore, che sono regolati da norme particolari mal conciliantisi tra di loro e con le regole dell'assicurazione generale.
Infatti, il lavoratore che vuole unificare gli spezzoni assicurativi in un qualsiasi Fondo, diverso da quello generale gestito dall'INPS, deve pagare in modo abbastanza gravoso l'operazione; chi, perciò, ha già versate i propri contributi, deve porre di nuovo mano al portafoglio per poterli "trasferire".
Quando, quindi, si dice che la mancata razionalizzazione del sistema ha un costo questo è il classico esempio.
Pur se onerosa, l'operazione comunque si rivela vantaggiosa, anche se qualche volta forse è sconsigliabile. Come saperlo in anticipo? Cercherò di rispondere a questo interrogativo, riportando le tabelle dei coefficienti che si applicano per monetizzare il costo del trasferimento ed alcuni esempi concreti, affinché ogni interessato, sulla base della situazione assicurativa personale, possa avere un sicuro punto di riferimento sull'onere da sostenere e sulla utilità o meno dell'operazione.
Inoltre, non può disconoscersi che la legge n. 29 ha la finalità di favorire la ricongiunzione dei contributi per permettere la concessione di un'unica pensione, con valutazione unitaria di tutti i periodi assicurativi, ed ha creato un sistema di applicazione generale, cioè con una normativa organica e coerente per tutte le possibili situazioni.
È così consentita la ricongiunzione sia presso l'assicurazione generale obbligatoria, sia presso uno dei Fondi esclusivi, sostitutivi ed esonerativi della stessa, con unificazione in un singolo trattamento di tutti i periodi, indipendentemente dalla natura delle contribuzioni interessate o del periodo di attività lavorativa che ha originato le contribuzioni medesime.
Dal presupposto della legge, cioè quello di favorire la concessione di una pensione unica, consegue che, se il soggetto interessato può vantare periodi di iscrizione in più gestioni, la ricongiunzione può avvenire soltanto con riferimento a tutti i periodi nella loro globalità, con esclusione quindi di ricongiunzione parziale.
In sostanza, va detto che la L. n. 29 costituisce un fatto nuovo e positivo nell'ordinamento pensionistico italiano: un tentativo di dare una disciplina unitaria alla materia, che, però, non ha raggiunto pienamente il suo obiettivo. Del resto, le disposizioni preesistenti con uguali finalità non sono state abrogate e conservano piena efficacia; in conseguenza, se più vantaggiose, esse si pongono in alternativa a quanto previsto dalla Legge n. 29, per cui permane una frammentarietà nella disciplina della materia stessa.

Legge 6 ottobre 1981, n. 564

La G.U. n. 281 del 13/10/81 ha pubblicato la legge in oggetto recante "norme di integrazione e modifica al trattamento del personale dell'Azienda autonoma delle F.S.".
Si tratta della parte dispositiva, già allegata al cosiddetto "contratto ponte" 1°/7/79 -31/12/80, che era stata stralciata al fine di consentire una più rapida approvazione parlamentare del contratto stesso, formalizzatosi poi nella L. 22 dicembre 1980, n. 885.
In linea generale, la nuova legge tende ad assicurare il principio del giusto riconoscimento del maturato economico, nonché le posizioni residuali di diritto non valutate nel primo ed immediato inquadramento stipendiale, disposte con effetto dal 1°/10/1978, e mira, altresì, a risolvere taluni fondamentali problemi di personale che non hanno trovato, nell'immediatezza dell'originaria legge n. 42 del 1979, una precisa previsione normativa, ora necessaria per introdurre elementi di aggiornamento e di raccordo tra le norme del nuovo sistema, ed a garantire la continuità giuridica nei confronti di validi istituti del precedente ordinamento.
In particolare, dei dodici articoli, di cui la legge è composta, quelli che maggiormente interessano i destinatari di questa rubrica sono gli artt. 3 ed 11.
Ma per la legge in generale si rimanda a quanto scritto nella rubrica "Notizie per il personale".

Notizie varie

Al momento di redigere queste note, si attende la pubblicazione sulla G.U. dei seguenti provvedimenti:
1) la legge che attua per il 1981

lo sgravio fiscale per i redditi di lavoro dipendente ed assimilati (quali le pensioni), derivante dagli aumenti delle detrazioni del coniuge a carico (che passa da annue lire 108 mila ad annue lire 180 mila) e di quella propria dei pensionati (che da annue lire 186 mila sale ad annue lire 246 mila) — questa seconda detrazione corrisponde alla somma delle detrazioni previste per i lavoratori dipendenti come "produzione del reddito" (228 mila annue) e come "oneri deducibili in quota fissa" (18 mila lire annue) —, nonché dalla riduzione del 3 per cento dell'imposta lorda IRPEF pagata nel corso del 1981 sui redditi fino a 30 milioni;

2) il D.M. riguardante la perequazione automatica delle pensioni per il 1982, che, salvo varianti dell'ultima ora, dovrebbe essere del 3,3 per cento sulla base pensionabile raggiunta al 31/12/1981;

3) il D.M. concernente la nuova misura della indennità integrativa speciale spettante ai pensionati dello Stato a far data dal 1°/1/1982.

Sul numero di gennaio tratterò più diffusamente questi provvedimenti, anche con riferimento alle disposizioni operative che, nel frattempo, saranno state emanate dal Ministero del tesoro alle dipendenti Direzioni provinciali.

Quanto alle notizie pubblicate lo scorso ottobre — relative alla riliquidazione della 13ª mensilità nell'indennità di buonuscita in favore degli ex combattenti ed assimilati —, devo precisare che le stesse erano state richieste dagli amici **Vincenzo Tumminelli** da Firenze e **Torello Rasimelli** da Perugia, ma che riguardano da vicino un ragguardevole numero di pensionati (ritengo che siano non meno di cinquantamila), ai quali va detto, altresì, che il vantaggio economico derivante dalla futura riliquidazione della tredicesima potrà oscillare da un minimo di 70 mila ad un massimo di 250 mila lire, in rapporto proporzionale alla maggiore o minore lontananza dalla data di cessazione dal servizio. □

Manifestazioni nazionali di pesca e nuoto

Con l'«Incontro Nazionale di Pesca in acque dolci» svoltosi a Voghera il 4 ottobre e con l'«Incontro Nazionale di Nuoto» tenutosi a Bologna il 7 e l'8 novembre, si è concluso il ciclo delle manifestazioni culturali e sportive previste dal Calendario nazionale ed internazionale del D.L.F. per il 1981.

Nonostante il ritardo nell'avvio del calendario, dovuto ai tempi amministrativi necessari al passaggio delle consegne tra i vecchi e i nuovi Consigli Direttivi delle Sezioni DLF, tutte le manifestazioni realizzate hanno fornito risultati più che positivi sotto l'aspetto quantitativo nonché qualitativo.

Dopo la «Settimana Nazionale del Tempo Libero» di Foligno, su cui si è già riferito, l'Incontro nazionale di Pesca in acque dolci ha riunito duecentocinquanta tra le migliori "canne" che praticano sportivamente questa antica disciplina. Se non grandissima la quantità del pescato (la pesca, si sa, risente di numerosi fattori che possono concorrere a determinare giornate più o meno fortunate), notevole è stato il livello tecnico delle compagini partecipanti, tra le quali Bologna ha fatto la parte del leone, piazzando in classifica generale ben tre squadre, rispettivamente al primo, al terzo e al quarto posto. Voghera e Brescia hanno ottenuto il secondo e il quinto posto. Nella classifica per Compartimenti, Bologna è stata seguita da Milano, Roma, Torino, Genova, Venezia e Trieste. A chiusura della manifestazione, con generale soddisfazione non sono mancate medaglie, coppe, targhe... e pesci per tutti.

Nell'Incontro Nazionale di Nuoto svoltosi nella piscina comunale di Bologna (impianto vetusto ma tuttora valido e accogliente) si è rinnovato, ma in proporzioni mai viste prima, lo spettacolo di giovani e giovanissimi impegnati a dare il meglio di sé nelle varie specialità, in un'atmosfera di sano, entusiastico agonismo non esente da punte di acceso "campanilismo dopolavoristico". Questo spirito di sodalizio ha indubbiamente contribuito ad aggiungere un po' di "pepe" ad una manifestazione peraltro già ricca — con più di trecento partecipanti — di ogni altro ingrediente necessario al successo: impegno, entusiasmo, buon livello tecnico. I responsabili e gli esperti che, con costante sacrificio personale, creano e mantengono attivi i corsi di avviamento al nuoto presso le Sezioni DLF, possono veramente andare orgogliosi dei risultati ottenuti.

Genera rammarico constatare che attualmente sono ancora molte, troppe, le Sezioni DLF impossibilitate ad instaurare un'attività sportiva per carenza di strutture proprie, spesso concomitante con carenze degli Enti Locali. Ma poiché, come abbiamo già notato su queste pagine, esistono oggi concrete premesse perché questa situazione si evolva positivamente, continuiamo ottimisticamente a sperare di poter vedere, tra le altre attività DLF del futuro prossimo, degli Incontri di Nuoto sempre più numericamente rappresentativi, a testimonianza concreta di una realtà istituzionale in lenta, ma costante evoluzione.

Virginio Pantano

Dibattito sul tempo libero

Un interessante dibattito sul tempo libero si è svolto nel salone dei congressi del Dopolavoro di Genova.

Presieduto dal Direttore Compartimentale, ing. La Torre, affiancato dal Presidente del Sodalizio genovese, Coppolino, dal Delegato Compartimentale alla Cultura, cav. Tognocchi e dal dott. Telera in rappresentanza dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro di Roma, il dibattito, iniziato in sordina, si è acceso e movimentato col procedere degli interventi.

Ha aperto i lavori l'ing. La Torre che si è soffermato sul significato del tempo libero, sui suoi aspetti più concreti e qualificanti, compreso anche quello spirituale, seguito da una stringata relazione del Presidente Coppolino che ha passato in rassegna le varie branche che riguardano il tempo libero, le possibilità di sviluppo di ciascuna, quanto è stato fatto e si intende fare in avvenire per i più giovani e i meno giovani.

Gli interventi sono stati molteplici, ma con un comune denominatore: la carenza di mezzi finanziari e strumentali che rendono asfittici i programmi dopolavoristici.

Caso limite più marcato quello del Dopolavoro di Chiavari che naviga in una situazione di disagio e, a detta dei responsabili, anche di incomprensione.

Un rappresentante sindacale, Bertolini, nel sottolineare l'importanza del dibattito, ha confermato l'interessamento del sindacato confederale, in occasione della riforma aziendale, per un'adeguata e sostanziosa assegnazione di mezzi al DLF.

Ha risposto a tutti il dott. Telera, rappresentando le non poche difficoltà oggettive che impediscono un completo soddisfacimento di tante richieste che pervengono da ogni parte della rete e sottolineando quanto di concreto è stato realizzato, pur nell'attuale momento economico difficile, auspicando anche lui che la prossima riforma preveda stanziamenti e strumenti idonei da offrire al Dopolavoro per uno sviluppo adeguato alle nuove esigenze dei ferrovieri.

Aurelio Battaglia

Qua e là per i D.L.F.

La Sezione del DLF di Terni ha organizzato dal 5 al 10 ottobre, presso i campi da tennis di Via Cardeto, messi a disposizione dal Comune, un torneo "singolare" di tennis riservato ai soci ed ai familiari, seguito con interesse da numerosi ferrovieri.

Si sono affermati, nell'ordine, il Capo Treno Luciano Costan-

Una foto di gruppo dei partecipanti alla gita organizzata dal DLF di Portogruaro

tini, Francesco Giansanti, l'Ausiliario Mario Petesse ed il Capo Stazione Sovrintendente Enrico Giansanti, superato quindi dal figlio Francesco...

Vivissimo successo di pubblico alla «Manifestazione Vocale-strumentale pro handicappati» che, organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Pisa e dalla Associazione Nazionale Mutilati e Famiglie Caduti FS, si è svolta al Cinema Teatro Nuovo. Tra le altre, musiche di Verdi, Puccini, Boito, Mascagni.

Si è concluso, sui campi del DLF di Portogruaro, il 3° Torneo sociale di tennis, organizzato dal sodalizio dopolavoristico portogruarese tra ferrovieri e familiari. Al primo posto si è classificato il prof. Fausto Le Piane, che ha superato nella finalissima Emilio Zanini.

Positiva conclusione della gita socio-culturale organizzata recentemente dal Dopolavoro ferroviario di Portogruaro per i propri soci e familiari in Toscana e protrattasi per tre giorni. Al viaggio, che completava nel migliore dei modi l'intensa e interessante attività itinerante del sodalizio veneto-friulano tra ferrovieri, che nel corso di questa estate si era già recato in Campania e a Verona per la stagione operistica 1981, hanno preso parte ben cento otto persone.

L'INIZIATIVA PER GLI HANDICAPPATI

Si poteva fare di più!

La Commissione Esecutiva per la gestione del Fondo di solidarietà pro handicappati ha inoltrato, in questi giorni, al Consiglio di Amministrazione, per la necessaria approvazione, gli elenchi degli aventi diritto ai contributi per il 1981.
Gli elenchi comprendono 974 sussidi di 500.000 lire ciascuno, destinati ai portatori di handicap gravi e gravissimi, e 148 sussidi di 200.000 lire ciascuno, per i casi meno gravi. L'ammontare complessivo dei contributi è di lire 516.600.000.
Quasi certamente gli assegni verranno inviati ai destinatari intorno a Natale.
È da tenere presente (lo diciamo ancora una volta, perché continuano a pervenire in Redazione richieste di chiarimenti in proposito) che coloro i quali hanno già ricevuto in anticipo l'assegno del 1981, con i contributi relativi al 1980 (si tratta, in gran parte, di pensionati, vedove e orfani di ferrovieri), non sono compresi negli elenchi suddetti e quindi riceveranno i nuovi assegni loro spettanti solo nel 1982.
I moduli-domanda per il prossimo anno (e questo vale per tutti gli interessati) si possono ritirare presso i Gruppi Compartimentali, che fanno capo ai Redattori di "Voci", operanti in ogni Compartimento, ai quali vanno riconsegnati debitamente compilati. Saranno loro a trasmetterli, poi, alla Segreteria della Commissione Esecutiva.
Per quanto riguarda la sottoscrizione, il traguardo dei dieci milioni mensili è stato superato. Lo confermano i dati più recenti. Ma non per questo possiamo dirci soddisfatti. Si poteva fare molto di più. E molto di più, infatti, ci aspettavamo, confidando in una maggiore solidarietà come risposta positiva all'«Anno dell'handicappato», che ormai volge al termine e che, purtroppo, molte cose lascerà come erano prima, fatta eccezione di poche iniziative concrete, tra cui (possiamo ben dirlo) la nostra non occupa l'ultimo posto. Molti sono riusciti a restare insensibili a ogni appello. La freddezza può essere ammirevole per certi aspetti e in certe occasioni; l'insensibilità, mai. Ma gli insensibili non riusciranno a comprendere nemmeno questo concetto elementarissimo. Forse è meglio lasciarli muti di fronte a se stessi.
Meglio è illuminarci di esempi diversi. Come quello che ha saputo darci Girolamo Marano, del Deposito Personale Viaggiante di Salerno, che si è fatto "buon lievito" presso i suoi colleghi e ha raccolto per il Fondo novantasei deleghe «come segno tangibile — egli scrive — di solidarietà all'umanitaria iniziativa da voi intrapresa: minimo aiuto che noi cosiddetti normali possiamo dare».
Nessun commento. Solo il nostro grazie, a questo amico di Salerno. A lui e ai suoi compagni di lavoro. D'altra parte, il loro gesto è di per sé eloquente.

FERLETTURE

"La Rotaia" si rinnova

"La Rotaia", la rivista dell'AMAF (Associazione Modellisti Amatori Ferrovia) di Napoli ha cambiato veste grafica. Ormai al quarto anno di vita ha deciso di rinnovarsi e di affrontare il grande pubblico. Sarà, infatti, distribuita nelle edicole della Campania e in alcuni negozi specializzati di altre regioni.

In questo primo numero del suo nuovo ciclo, "La Rotaia" affronta sia argomenti storico-ferroviari, sia fermodellistici. Si va da un articolo sulla vita di Stephenson, a uno sul "movimento" in una stazione di testa in miniatura, da un'analisi del terminal FS di Napoli, alla realizzazione fermodellistica dei tunnel, ecc.
La rivista è trimestrale, ha 40 pagine e costa L. 2000 a numero. Per qualunque informazione, rivolgersi a Federico Lo Casto, Coordinatore di "La Rotaia" - AMAF - Palazzo Reale - Napoli tel. (081) 404692.

Due opuscoli per i feramatori

Gli appassionati di trasporti su rotaia possono, ormai, erudirsi oltre che con le non poche riviste (alcune delle quali di buon livello) che si sono in questi ultimi tempi moltiplicate e con monografie ferroviarie di cui "Voci" si è in molte occasioni occupata, anche attraverso opuscoli che trattano la materia in modo

agile, compendioso ma non per questo incompleto.
Un esempio ci è offerto dalla pubblicazione di Paolo Blasimme, apprezzato autore di numerosi articoli apparsi sulle testate feramatoriali più quotate, dal titolo "Anzio e Nettuno, un secolo e mezzo di pubblici trasporti terrestri" in cui, a partire dal 1832, vengono commentate le principali date legate alla storia dei trasporti, particolarmente su rotaia, delle due città del litorale laziale. Impreziosiscono il testo numerose illustrazioni.
Un altro lavoro molto gradito è quello curato da A. Treggiari e P. Guarnieri, due appassionati alla loro prima esperienza editoriale, dal titolo "Le automotrici Breda delle F.S. ALn 56 e 556", pubblicazione da tempo attesissima dai feramatori anche perché i rotabili in questione, presenti fino a qualche anno fa su tutta la rete, stanno scomparendo in gran fretta. La pubblicazione, formato album, ci mostra in ben 51 foto (oltre quelle a colori sulle copertine) le viste fondamentali e numerosi particolari non solo dei due rotabili citati nel titolo ma anche del cosidetto "bagaglino" — il caratteristico bagagliaio che spesso veniva accoppiato alle stesse automotrici e, inoltre, della ALDn 32, automotrici con vano bagagliaio derivate dalla trasformazione di due ALn 56. Una ventina di disegni, finalmente di grande formato (qualcuno addirittura in scala 1:10) permettono di porre in rilievo numerosissimi particolari costruttivi.

Paolo Blasimme - Anzio e Nettuno, un secolo e mezzo di pubblici trasporti, ed. Publioffset, Nettuno 1980, pp. XVI, prezzo L. 2000 (compresa spediz.). Richieste all'autore, Via della Liberazione, 22 - 00048 Nettuno. A. Treggiari e P. Guarnieri — Le automotrici Breda delle F.S. ALn 56 e 556, ed. G.T., Roma 1981, pp. 28, prezzo L. 9500. In vendita nei negozi di fermodellismo.

TUTTARETE

Piccola cronaca dei Compartimenti

Ancona

Fiori d'arancio. Un caro e simpatico collega, l'Applicato Gianfranco Rosati dell'Ufficio Movimento, passata da poco la boa dei trent'anni, ha trovato l'anima gemella nella persona della gentile signorina Sibilla Cerne, insegnante. Le nozze sono state celebrate a Silvi Marina, nella chiesa parrocchiale di S. Stefano. Auguri affettuosi.

Nozze d'oro. Circondati dall'affetto dei propri cari — cinque figli e tredici nipoti — hanno festeggiato le nozze d'oro Alberto Serpilli ed Isolina Camilletti. Il figlio Alessandro, Operaio del Deposito Locomotive di Ancona, rinnova loro dalle colonne di questo giornale, di cui sono fedeli lettori, gli auguri più cari.

Binario 10. Andrea Soccetti, figlio del Segr. Sup. Leonardo dell'Ufficio Movimento, si è laureato in Medicina e Chirurgia, col massimo dei voti, a soli 24 anni, presso l'Università di Ancona. Stessa laurea anche per Agata e Silvana, le due figlie del Primo Dirigente, dr. Antonio Mezzanino, già in servizio all'Ufficio I.E. Ai bravi giovani gli auguri più belli.

Nascite. Solo fiocchi rosa al Deposito Locomotive di Fabriano per la nascita di Benedetta, Lara e Cinzia, figlie, rispettivamente, del Segretario Fabrizio Romagnoli, del Macchinista Pietro Fratini e dell'Ausiliario Adelmo Micheletti. Alle famiglie e alle neonate gli auguri più belli di "Voci".

I nostri lutti. Colleghi ed amici sono affettuosamente vicini ad Antonio e Gianluigi Bonazzi, in servizio rispettivamente all'Ufficio Personale di Ancona ed al 3° Reparto Commerciale di Bologna, colpiti negli affetti più cari per l'improvvisa scomparsa del padre, signor Vittorio.

Il redattore compartimentale di Ancona, dott. Silverio Maravalle, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. Al collega Maravalle le congratulazioni della redazione di "Voci".

Bari

La cicogna ha portato Francesco all'ing. Michele De Sario, Isp. P.le dell'Ufficio I.E.; Simona a Mauro Carretta, Segretario dell'Ufficio Personale; Annalisa ad Antonio Filannino Ausiliario della Zona 11.1 di Barletta; Francesca e Antonella a Giuseppe Vincenti, Manovale del 13° Tronco Lavori di Spinazzola; Rosa a Luigi Laddaga, O. Qual. del 12° Tronco di Venosa; Vito a Francesco Larato, Guardiano del 14° Tronco Lavori di Santeramo; Raffaella a Giuseppe Spadaro, Capotreno del Nucleo DPV di Barletta; Laura a Roberto Petrini, C.S. di Foggia; Vito ed Elisabetta a Giovanni Ferrara, Ausiliario di Brindisi; Serena a Fernando Caldarazzo, Assistente di Stazione di Taranto; Alessandra a Vito Giannetta, Op. Qual. dell'Officina G.R. di Foggia; Daniela a Sebastiano Murolo, Manovratore del D.L. di Bari, e Marco all'ing. Claudio Capriati, Isp. P.le dell'Ufficio Trazione.

Si sono laureati: con 110 e lode in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Bologna Edoardo Di Lauro, figlio del cav. Aldo, Titolare del D.L. di Foggia; in Filosofia con il massimo dei voti presso l'Università di Bari Leonarda Cavaliere, figlia dell'Operaio Qual. Saverio del 4° Tronco Lavori di Foggia; con il massimo dei voti in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Milano Angela Casella, figlia dell'Operaio a riposo Salvatore.

Congratulazioni ai Segretari Superiori dell'Ufficio Ragioneria Giacomo Dammacco, Giovanni D'Addario, Pietro Tarantino e all'Applicato Francesco Addante, insigniti dell'ordine di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana.

Le nostre condoglianze alla famiglia Abbrescia per la scomparsa in giovane età del Manovale Pasquale, deceduto per infortunio sul lavoro nella stazione di Taranto dopo soli quattro mesi di servizio, e alla famiglia Ricci per la perdita del Manovratore Rinaldo della stazione di Termoli. Estendiamo le nostre condoglianze a Nicola Cafagna, Tecnico del Reparto 11/E di Barletta per la scomparsa della madre, e ai fratelli Salvatore, C.T. Sup. della Sq. Rialzo di Lecce, e Mario Gagliardi, Tecnico del Reparto 11/E di Barletta, per la perdita del padre.

Lunga e serena quiescenza a Giuseppe Mattencini, Segr. Sup. dell'Ufficio Lavori; Damiano Schiavone, Guardiano del 28° Tronco Lavori di Lecce; Aldo Crovasce, Op. Qual. dell'Officina G.R di Foggia; Pasquale Curcetti, Macchinista del D.L. di Foggia; Giuseppe Morgese, Tecnico del D.L. di Bari; Ernesto Di Tommaso, C.S. Sup. dell'Ufficio D.C. di Foggia; Michele Chieco, Applicato Capo r.e. dell'Ufficio Lavori, e Luigi Guerra e Umberto Rossano, entrambi Controllori Viaggianti Sovrinten. dell'Ufficio Movimento.

Cagliari

Il Presidente della Repubblica ha conferito di recente l'onorificenza di Cavaliere al Macchinista Antonino Serra, attualmente in servizio presso la Direzione Compartimentale. Il meritato riconoscimento premia anche la lunga e intensa attività sindacale dell'amico Serra che intraprese, molti anni addietro, alternandola con sacrificio a quella di Macchinista del Deposito Locomotive di Cagliari. Ad Antonio Serra le nostre felicitazioni.

Obbligazioni FS

Si informano i portatori delle obbligazioni «Amministrazione delle Ferrovie dello Stato» 10% - 1975-1985, 10% - 1977-1987 1ª emissione e 10% - 1978-1988 1ª emissione, che il giorno 20 novembre 1981 sono state eseguite, con le prescritte formalità, come da avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 279 del 10-10-1981, le estrazioni a sorte delle serie di obbligazioni, da rimborsare il 1° gennaio 1982. Per ulteriori informazioni, gli interessati possono rivolgersi ai rispettivi Uffici Ragioneria.

I redattori compartimentali

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Antonio Bozzi	Tel.	2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi	Tel.	3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Luigi De Luca	Tel.	2730
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	4225
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	38883

Anche la città di Sassari ha festeggiato con sobrie manifestazioni la giornata del "donatore di sangue". Alla cerimonia delle premiazioni, cui partecipavano le più alte autorità civili turritane, erano presenti diversi ferrovieri. Tra questi, due colleghi hanno ricevuto la medaglia d'oro perché donatori per oltre cinquanta volte. Essi sono: il Capotreno Sergio Piu del Deposito Personale Viaggiante di Sassari e il Macchinista Giuseppe Salaris del Deposito Locomotive di Sassari. A tutti facciamo pervenire da queste colonne le nostre congratulazioni.

Nozze d'oro per Giovanna Busellu, ex Guardiana P.L. del km 21 + 082 della linea Chilivani-Porto Torres e l'ex Incaricato Antonio Giovanni Liperi, genitori del Macchinista Giovanni Maria e del Capo Stazione Salvatore, Titolare di Ploaghe. Auguroni!

Altre belle notizie: Giovanni La Franca, il simpatico e bravo Segretario Tecnico dell'Ufficio Lavori e l'insegnante Marcella Resio hanno coronato il loro sogno d'amore a Palermo nella suggestiva e antica Chiesa di Casaprofessa alla presenza di numerosi colleghi di lavoro cagliaritani. Auguri di ogni bene!

Marcia nuziale anche per Efisia Mancosu e per Gavino Zicconi, entrambi Capi Gestione della Stazione di Cagliari, sposi davanti al Sindaco di Cagliari, e per Maria Teresa Zucca, Segretaria dell'Ufficio Movimento, e per il Signor Giovanni Pani sposi nella Chiesa della Santissima Annunziata a Cagliari. Alle coppie infiniti auguri di ogni bene.

Firenze/Comp.

Sempre degni della nostra ammirazione quei colleghi — specialmente se dell'esercizio — che riescono a studiare con profitto: è la volta, ora, del Capo Gestione Dina Peruzzi che, presso l'Università di Firenze, si è laureata in Lettere con 110 e lode.

Complimenti al Segretario Superiore di 1ª cl. Marcello Tassini, dell'Ufficio Impianti Elettrici Compartimentale, e al Capo Gestione Superiore Carlo Vallini, della Stazione di Follonica che sono stati recentemente nominati Cavalieri al merito della Repubblica.

Sono nati: Maria, all'Ausiliario Ippolito Comini, dell'Ufficio Personale Compartimentale; Daniela, al Tecnico Bruno Mora, del Reparto 24/E di Pisa; Angela, all'Operaio Qualificato Andrea Kotlar, della Squadra Rialzo di Firenze S.M.N.; Marco, all'Ausiliario di Stazione Loriano Gualersi di Cecina; Federica, al Manovratore Mario Buracchi, di Arezzo; Sirita, all'Operaio Qualificato Fabrizio Paolicchi, del Deposito Locomotive di Livorno.

Dopo ben 34 anni di ininterrotto servizio ferroviario è andato a godersi il meritato pensionamento il cav. uff. dott. Letterio Palmisano, già Capo del Reparto Amministrativo dell'Officina G.R. di Firenze Romito. All'Amico Letterio, che in tanti anni è stato anche nostro valido aiuto nel fornirci dati e notizie per "Tuttarete", i nostri più sinceri auguri di lunga e serena quiescenza.

Firenze/Unità dist.

Cicogna express. È nata una bella bambina al Segretario Angiolina Boschi della D.C.P. Alla piccola Giada e ai felici genitori tante congratulazioni.

Genova

Lorenzo De Palma, nostro fotografo compartimentale, è papà per l'arrivo di Simona, una bellissima bambina che ha allietato anche la famiglia dell'Assistente di Stazione Giuseppe Volpe, diventato ora nonno. All'ottimo Lorenzo, alla gentile e cara signora Sebastianella Volpe e ai nonni, le nostre più vive congratulazioni.
Un'altra famiglia è lieta di far conoscere agli amici l'arrivo della primogenita Silvia: si tratta dei coniugi, entrambi ferrovieri, Maria Luisa Bosio, Segretario presso il Deposito Locomotive di Novi S. Bovo, e Claudio Pica, Capo Gestione della Stazione di Novi S. Bovo. Formuliamo vivissime congratulazioni e auguri.

Filippo Rocca, figlio di Giovanni, Operaio d'Armamento del 7° Tronco Lavori, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia. Al neodottore giungano le nostre felicitazioni e auguri di successo.

La Squadra Cavi dell'Ufficio Impianti Elettrici ha vivamente festeggiato il Capo Tecnico Superiore Mario Penco e il Tecnico Ugo Podda, recentemente collocati a riposo. Ai due neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

Esprimiamo i sensi del nostro cordoglio ad Adriano Guerzoni, Operaio Specializzato del Reparto 35/E dell'Ufficio Impianti Elettrici, per la scomparsa del figlio Maurizio, sedicenne, perito in un incidente stradale. Segnaliamo anche che lo sfortunato e generoso ragazzo ha espresso, morente, il desiderio, subito esaudito, di donare gli occhi ed altri organi interni ad ospedali che operano trapianti. Dobbiamo segnalare, purtroppo, altri nomi di cari amici scomparsi: il Capo Stazione Superiore Ciriaco Trifilio di Alassio; l'Infermiere Capo a riposo Armando Cavallo; il Capo Tecnico Superiore a riposo Pietro Trovò di Genova Rivarolo e il Deviatore Capo a riposo Giovanni Massa di S. Margherita Ligure. Alle rispettive famiglie le nostre più sentite condoglianze, che estendiamo anche al Segretario Tecnico Superiore Ettore Carbone dell'Ufficio Materiale e Trazione per la morte della madre.

Milano

Esoneri. All'Ufficio Sanitario Comp.le è stato salutato da parenti ed amici il rag. Francesco Zanoncelli che dopo 42 anni di attiva vita ferroviaria ha dovuto lasciare l'Azienda per raggiunti limiti di età.

A Voghera, nei locali della ristrutturata Mensa aziendale della Squadra Rialzo, sono stati salutati i colleghi: Tecnico Angelo Bettaglio, Op. Qual. Amedeo Morelato, Aus. Mario Montagna, Pietro Goefredi, Giuseppe Lavelli. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Felicitazioni agli sposi: Isp. Pr.le Maria Isabella Garoffolo e Romualdo Zolfo; Segr. Tec. Mario Tocco e Carmela Parisi, Disegn. Francesco Lombardi e Elena Barone; Segr. Tecn. Zeno Meneghello e Paola Maria Rossini; Segr. Tecn. Massimo Massino e Antonietta Panini, dell'Ufficio Lavori Comp.le.

Fiocco azzurro in casa di: Giuseppina Gorla, Segr. della Div. Appr.ti, per la nascita del figlio Alberto; Marisa Betti, Segr., per la nascita di Marco; Segr. Tecn. Vincenzo Iozzi per la nascita di Alessandro; Segr. Tecn. Sup. Alfio Marino per la nascita di Simone; Segr. Tecn. Luigi Fava per la nascita di Luca. Ai genitori le nostre affettuose felicitazioni.

Fiocco rosa. I più cari auguri alle piccole: Marianna figlia del Segr. dell'Uff. Ragioneria Adriana Infantino; Silvia figlia dell'Op. Qual. Gianfranco Mazzotti; Micaela figlia dell'Appl. Giosué Pivetti; Emanuela figlia dell'Op. Qual. Domenico Marseglia; Carolina figlia dell'Op. Qual. Vittorio Mastroianni, tutti dell'Ufficio Lavori.

Lutti. Sentite condoglianze ai famigliari del cav. uff. Ruggero Vitrani collaboratore dell'AVIS — gruppo ferrovieri — recentemente scomparso ed al Capo Treno Fiorino Vecchio del D.P.V. di Arona per la tragica morte dell'unico figlio Massimo di 19 anni. Con l'occasione si rende noto il nobile gesto del nostro collega che ha devoluto al fondo di solidarietà pro-handicappati la somma di L. 230.000 raccolta dalla sottoscrizione organizzata dai colleghi in memoria del figlio.

Binario dieci. Paolo Bogliani, figlio del p.i. Sergio, dirigente della Squadra Rialzo di Milano C.le, ha conseguito la laurea in Ingegneria al Politecnico di Milano. Felicitazioni vivissime.

CASA NOSTRA

Napoli

Il sig. Nicola Esposito, già dipendente dal 29° Tr. Lav. di Nocera Inf. ed assiduo lettore di "Voci", ha festeggiato in data 14 novembre 1981 il suo 90° compleanno ed il 32° anno di quiescenza. Al sig. Esposito auguriamo di poter leggere ancora diverse centinaia di numeri del nostro Periodico.

Le nostre vivissime felicitazioni alla sig.ra Genna Minervino ed al consorte Vincenzo Francario, Segr. dell'Uff. I.E. Compart., per la nascita del piccolo e grazioso Luigi.

I nostri migliori auguri di lunga e serena quiescenza ai seguenti colleghi che hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: Antonio D'Apollonio, Capo Dep. Sup. del D.L. di Campobasso; Francesco Ambrosino, Capo Staz. Sup. di Nocera Sup.; Domenico Capece, C. Staz. Sup. di Piedimonte; Alberto Ronga, Manovr. della Stazione di Napoli Sm.to; Ribertimo Acierno, Macch. del D.L. di Salerno; Pasquale Paciello, Appl. Capo dell'Uff. I.E.; Tommaso Siciliano, Tecn. dell'Off. Lav. Comp.le di Napoli; Giuseppe del Prete, Manovr. Capo della Staz. di Villa Lit.; Vincenzo D'Avolio, Ass. Viagg. del D.P.V. di Napoli C.le; Geremia Solimene, Macch. del Dep. Loc. di Napoli C. Fl.; Emilio Silvestro, Commesso dell'Uff. Traz.; i Tecnici Agostino Carannante e Giuseppe Serra, rispettivamente della Zona I.E. 12.3 di Napoli C. Fl. e 24.2 di Torre C.le; l'Appl. Capo Feluccio Vernillo ed il Macch. Francesco Cantone, del Dep. Loc. di Benevento; il Macch. Pasquale Zegarelli e l'A. Macch. Luigi Guarino, del Dep. Loc. di Napoli Sm.; Alfredo De Vero, Aus. della Staz. di Napoli C.le; Francesco Incollingo, Verif. di Napoli C.le; Michele Aversa e Santolo Piccoli, Guardiani rispettivamente a Mercato S.S. ed a Nola.

Le nostre più sentite condoglianze alle famiglie dei seguenti colleghi, venuti improvvisamente a mancare: Vincenzo Fusco, A. Macch. T.M. del Dep. Loc. di Napoli Sm.to; Elio Picariello, A. Macch. del Dep. Loc. di Benevento; Benedetto Vicinanza, Appl. dell'Uff. Traz. e Pasquale Arianna, Appl. Capo dell'Uff. Movimento. Sentitissime condoglianze anche all'amico Antonio Capasso, Capo Rep. Traz. Esercizio, per la morte del padre Luigi, Aiutante a r., che aveva prestato 44 anni di servizio presso il Magazzino Approvv. di Napoli Poggioreale, nonché ai colleghi Vittorio, Mario, Vincenzo e Gaetano Zampognaro — rispettivamente Segr. Sup. dell'Off. G.R. di S. Maria L.B., C. Gest. Sup a Torre C.le, C. Gest. Sovr. a Novara ed Ispett. P.le presso la Segr. Part. del Sottosegretario on. Tiriolo — per la perdita della mamma, sig.ra Clotilde Vitaliano.

Palermo

Esoneri. In occasione del collocamento a riposo del Revisore Superiore Antonino Raffaele Addamo e del Capo Treno Pietro Morana, in servizio presso l'Ufficio Movimento Compartimentale, si è svolta una simpatica cerimonia durante la quale il Capo dello stesso Ufficio, ing. Michele D'Addio, ha rivolto ai neo-pensionati l'augurio di una serena quiescenza.
Sono stati anche festeggiati in occasione del loro collocamento a riposo i Capi Stazione Superiori Mario Nuzzo e Girolamo Termine, della Dirigenza Centrale di Palermo.

Marcia nunziale per il rag. Gisella Pappalardo, figlia del Tecnico Salvatore, Dirigente l'Autorimessa di Catania, che ha sposato il rag. Giuseppe Scornavacca.
Alla novella coppia il nostro augurio più fervido.

Cicogna express per Francesco Fedele figlio dell'Operaio Qualificato Gaetano, della Zona 43.2 IE di Messina. Auguri.

Lauree. Si è brillantemente laureato in Scienze Politiche l'Assistente Capo r.e. Francesco Fazio, in servizio presso l'Ufficio Informazioni di Messina.
Si sono altresì laureati: in Medicina e Chirurgia, Giuseppe Turiano, figlio del Capo Stazione Superiore Sebastiano, Titolare della stazione di S. Teresa Riva; in Giurisprudenza Tommaso Cospolici, figlio del Capo Deposito Ottavio, in servizio presso l'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale; in Medicina e Chirurgia, Antonella Tamburello, figlia del Macchinista Angelo, del Deposito Locomotive di Palermo, ottenendo la votazione di 110, la lode e la menzione della tesi.

Reggio Calabria

Fiori d'arancio. A Gambarie, si sono uniti in matrimonio l'Assistente di stazione Rocco Cotroneo e la signorina Teresa Annicchiataro. Auguri.
Auguri anche all'ing. Antonio Consalvi, Capo Tecnico presso la Zona TT di Paola, che ha sposato la signorina Domenica Pitasi.

Cicogna express. La signora Nuccia Maisano ha dato alla luce Francesca per la gioia del felicissimo papà, il collega Domenico Nocera, Segretario Tecnico presso l'Ufficio IE Comp.le.
Fiocco azzurro in casa del dott. Cesare Parisi, Ispettore P. dell'Ufficio Commerciale, per la nascita di Valerio. Auguri.
Il papà, Enzo Barone, è geometra all'Ufficio Lavori; la mamma, Pina Catona, è in servizio presso l'Ufficio Commerciale; nei giorni scorsi è arrivata Daniela.
Fiocco rosa in casa del Segretario Antonino Gattuso del C.I.L.: la signora Enza ha regalato Chiara alla sorellina Emanuela. Felicitazioni anche alla zia Franca Scimone, Segretaria dell'UPC.
È nato Rocco, figlio del Verificatore Marcello Bandini della Squadra Rialzo di Paola e della signora Mirella. Felicissimo anche il fratellino Giuseppe.
La dottoressa Mena Licordari ha dato alla luce Natalino, per la gioia del papà Franco Pangallo, Conduttore DPV di Reggio, del fratellino Mimmo e soprattutto del nonno materno, Natale, Conduttore a riposo. Auguri.

Lutti. Un gravissimo lutto ha colpito il Capo dell'Ufficio Commerciale, dott. Giovanni Cacciola, per la scomparsa del fratello. La redazione di "Voci" è particolarmente vicina al dott. Cacciola, decisamente provato dalla scomparsa del congiunto.
Sentite condoglianze al collega Carlo Scopelliti, dirigente dell'anticamera del Direttore Comp.le, per la scomparsa del padre Antonio.
Due gravi lutti hanno colpito due colleghi della stazione di Rosarno: l'Assistente Tulio Oro ha perso la mamma; l'Assistente Capo Carlo Piana è rimasto vedovo. Ai due colleghi le nostre condoglianze.

Laurea. Maria Carella figlia del Capo treno a riposo Cataldo del Deposito Personale Viaggiante di Cosenza si è laureata in Scienze Naturali con 110 e lode. Rallegramenti e auguri.

Roma/Impianti

Binario X. Presso l'Università degli Studi di Roma si è brillantemente laureata in Lingue e Letterature Straniere Stefania Sanapo, figlia del Tecnico di Linea, Eliseo Pio Sanapo, in servizio presso il 49° Tronco Lavori di Gallese.
Alla neo-laureata le nostre felicitazioni.

Bel gesto. Un atto di onestà lo ha compiuto l'Ass. Capo Antonino Sorce, in servizio presso la Gestione Bagagli di Roma Termini. Egli mentre era solo e non visto da alcuno, rinveniva una patente di guida contenente un assegno per una ingente cifra che prontamente consegnava all'Ufficio Oggetti Rinvenuti.
Per il bel gesto compiuto l'amico Sorce ha meritato l'elogio dell'Azienda.

Cicogna express. Giorni di vera festa per la signora Maria Centanni, C. Gest. a Roma Trastevere e per l'Ass.te Rinaldo Bova della Stazione di Roma Tiburtina, la cui casa è stata allietata dalla nascita di una bimba. Auguri.

Fiori d'arancio. Hanno coronato il loro sogno d'amore Raffaele Martucci, Operaio di Armamento presso il 30° Tronco Lavori di Fondi Sperlonga e la signorina Maddalena Sarnataro.
Si sono detti "sì", lui in italiano, lei in inglese, anche Mario Simeoni, Conduttore presso il Dep. P.V. di Roma T/ni e la signorina Janice Saich.
Alle giovani coppie di sposi i nostri migliori auguri.

Commiato. Salutata da un gran numero di amici e di colleghi in servizio ed in pensione che affettuosamente le si sono stretti attorno in un simpatico simposio, è andata in pensione l'Assist. C. Olga Roic, da tempo immemore "Voce" della radio della stazione di Roma Termini.
Brindisi augurale anche alla Cabina ACE di Roma T/ni, ove i colleghi della Cabina hanno salutato il C.S. Sovr. Gino Giordani che ha lasciato l'Azienda dopo circa 40 anni di servizio.

I nostri lutti. È recentemente venuto a mancare all'affetto dei propri cari l'Ausil. Viagg. a riposo Giulio Cipollitti, per molti anni in servizio al Deposito P.V. di Roma Smistamento. Ai famigliari ed in particolare al figlio Giuseppe, Cond. presso il Dep. P.V. di Roma T/ni, le più sentite condoglianze.
Le espressioni del più profondo cordoglio anche alla famiglia di Angelo Franchitto, Cond. a riposo del Dep. P.V. di Roma Tiburtina, scomparso di recente.
È deceduta anche la signora Maria Venditti, mamma del Dev. Capo Giovanni Biello, in servizio a Roma Trastevere, al quale giungano le espressioni di conforto e di affetto di tutti i colleghi.

Roma/Servizi

Affari Generali

Nella splendida chiesa di San Teodoro al Palatino si sono uniti in matrimonio l'Ausiliario Ennio Naddeo dell'Ufficio Centrale Corrispondenza, figlio dell'Infermiere Capo a riposo Carmine, e la signorina Patrizia Rossi, Segretario pres-

so l'Ufficio Ragioneria Compartimentale di Verona.
Auguri affettuosissimi.

Commerciale

Lutti. Con profondo dolore abbiamo appreso della scomparsa del Dirigente Superiore Ferruccio Battaglini, Capo dell'Ufficio Commerciale e Traffico di Milano.
Apprezzato funzionario, stimato per le sue qualità umane, lascia un vuoto incolmabile in quanti hanno avuto modo di conoscerlo.
La moglie Silvia, collega del nostro Servizio e il figlio Marco ringraziano i colleghi e gli amici di Ferruccio per l'affettuosa amicizia e solidarietà dimostrate.

Impianti elettrici

Il collega Osvaldo Cifani, addetto al laboratorio fotocianografico, è diventato padre di un bellissimo bambino di nome Andrea. Al collega Osvaldo, alla moglie Nicoletta e al piccolo Andrea, gli auguri più affettuosi.

Istituto sperimentale

Lutto. È improvvisamente deceduto il Primo Dirigente, dr. Rocco Moramarco. Il dr. Moramarco era da tempo assai conosciuto e stimato per il qualificato impegno con il quale affrontava il delicato problema dell'inquinamento. Alla moglie signora Rosa ed al piccolo Nicola le più sentite condoglianze.

Lavori

Un grande dolore ha colpito il Segr. Giovanna Ricci per l'improvvisa scomparsa del padre Giuseppe. I componenti l'Ufficio Coll. Mat. nell'esprimere le più sentite condoglianze, si sentono particolarmente vicini alla famiglia della collega.

Movimento

Nozze. Il dott. Francesco Mosca e la dottoressa Anna Rita Piacentini, rispettivamente Segretario ed Applicato dello stesso Ufficio OM, si sono recentemente uniti in matrimonio.
Ai novelli sposi auguri di ogni bene.

Quiescenza. Dopo un trentennio di attività presso il telegrafo di questa sede centrale, l'Ass. Capo di Stazione r.e. Emilio Ragni è andato in pensione per raggiunti limiti d'età. Auguri vivissimi per una quiescenza lunga e serena.

Settore navigazione.

Domenico Sanfilippo, figlio del Primo Ufficiale Marconista Giuseppe della nave traghetto Gennargentu, ha conseguito la laurea in Ingegneria Meccanica con il massimo dei voti e la lode. La redazione di "Voci", mentre esprime il suo più vivo compiacimento al neolaureato, porge i suoi rallegramenti al collega Giuseppe da lungo tempo collaboratore del periodico.

Torino

Esodi. Auguri di lunga e serena quiescenza al C. Tr. Piero Masini, del DPV di Cuneo, recentemente collocato in pensione per limiti di età.

Onorificenza. All'ex C. S. Sovr. Volatino Chiorre, già in servizio a Borgofranco d'Ivrea, è stata conferita la nomina di Cavaliere al Merito della R.I. Vivissime felicitazioni.

Binario dieci. Giuliana Cavallo, figlia del Tecn. I.E. Francesco del 25° Reparto di Cuneo, si è da poco laureata in Filosofia presso l'Università di Torino con 110 e lode. Complimenti ed auguri.

Marcia nuziale. L'Ausil. Aldo Cavarero, della Stazione di Cuneo, con Gisella Filippi; l'A.M. Ezio Giraudo, del DL di Cuneo, con Elvira Parola; all'Ufficio Collaudi il C.T. Francesco Bonasso con Anna Maria Oldano e Rosanna Sprovini, figlia del Segr. Tecn. Sup. Antonio, con Antonio Simonis; al DPV di Cuneo l'Assist. Viagg. Franco Mellano con Laura Armitano, il Cond. Giuliano Scarso con Palmina Fioppo, il Manovale Pasquale Pedico con Carla Leggiero ed il Cond. Sebastiano Cilio con Girolama Paternò. Ai giovani sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express. Fabrizio al Macch. Lorenzo Ghigliano del DL di Cuneo e la nipotina Emanuela al C.T. Sovr. Carmelo Iannino dell'Ufficio Collaudi. Congratulazioni ed auguri.

Lutti. Al DPV di Cuneo sono recentemente deceduti: in attività di servizio il C. Tr. Antonio Forneris ed in pensione l'Assist. Viagg. Giacomo Landra. Alle rispettive famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo al Cond. Onorato Giordano per la morte della madre ed al Contr. Viagg. Sup. Giuseppe Dutto per la scomparsa del padre.

Trieste

Presso l'Ateneo tergestino, si è laureata in Medicina e Chirurgia, con 110 e lode, Marina, figlia del Capo Staz. Sup.re di Trieste C.le Giuseppe Florean.
"Ad maiora", dottoressa Florean, dagli amici di papà e da "Voci".

Ha lasciato il nostro Compartimento per far ritorno al Servizio Personale il dr. Luigi Venturi, che è stato sostituito nell'incarico di ff. di Capo dell'UPC di Trieste dall'Ispett. Capo Agg. Giuseppe Lauria, proveniente dall'Ufficio 3° del Servizio Personale.
Al dr. Venturi gli amici di Trieste augurano "buon lavoro" nella nuova Sede, mentre salutano il dr. Lauria con un "ben arrivato" tra noi.

Fiocco azzurro sulla porta di casa del Capo Gestione Michele Di Maso, addetto alla biglietteria della stazione di Tarvisio C.le, e della signora Maria per la nascita di Raffaele. La cicogna ha di recente bussato alla porta di casa Raiti ed ha lasciato al Segretario del locale UPC Annamaria Sapio Raiti una graziosa bambina che i genitori hanno chiamato Rosalba. Auguri ai genitori ed ai neonati.

Fiori d'arancio per il Segretario Tiziana Micheloni, addetta al Reparto Alloggi dell'Ufficio Ragioneria, che si è unita in matrimonio con il rag. Giordano Malech.
Marcia nuziale anche per il Segretario dell'Ufficio I.E. Graziella Cecotti che ha sposato il sig. Giuseppe Pazzano.
A Precenico si sono sposati Maria Rosa, figlia di Antonio Urbani, Guardiano presso il Tronco Lavori di Palazzolo dello Stella, e il sig. Giuseppe D'Ampolo. Ai novelli sposi giungano le felicitazioni vivissime degli amici e di "Voci".

Sono deceduti la signora Giuseppina Klemenc, madre del Segretario Sup.re dell'Ufficio Ragioneria Vittoria Moro, la signora Paola Kaucich moglie del Capo Tecn. Sup.re Rodolfo Rudez, Dirigente del Posto Sorveglianza di Villa Opicina, e il sig. Quinto Radovini, padre dell'Applicato Capo del locale Ufficio Movimento Lucina Radovini. Un tragico incidente stradale ha stroncato la vita della signora Maria Bozza, madre del Capo Gest. Sup. di Portogruaro Aldo Vignando. A tutti i colleghi colpiti così duramente negli affetti più cari, giungano le sincere condoglianze degli amici.

Hanno di recente lasciato il servizio i Segretari Sup.ri di 1ª cl. dell'Ufficio Lavori Giuseppe Cerqueni e Virgilio Schmid, il primo, Capo del Reparto Opere e Impianti Speciali, il secondo, Capo del Reparto Progetti e Proposte e il Segret. Sup. di 1ª Cl. Renzo Benedetti, funzionario a disposizione presso il locale Ufficio Movimento. Ai cari colleghi, che per la loro capacità professionale per molti lustri hanno dato prestigio agli Uffici del Compartimento di Trieste, giunga l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

Si è conclusa a Portogruaro una interessante iniziativa delle Ferrovie: un corso di istruzione tecnico-professionale per operatori delle Agenzie di Viaggio del Veneto Orientale e della Bassa Friulana, autorizzate a rilasciare biglietti delle Ferrovie e a fornire altri servizi accessori per conto dell'Azienda F.S. Scopo dell'iniziativa è stato quello di migliorare professionalmente gli operatori di Agenzie di Viaggio che operano in località balneari venete e friulane dell'Alto Adriatico, in modo da fornire ai turisti, soprattutto stranieri, servizi sempre più accurati, solleciti e precisi.

Venezia

Un abbraccio fraterno, in segno di affettuosa partecipazione da parte degli amici tutti e in particolare dei colleghi dell'Ufficio Commerciale, al Capo Gestione Sandro Darin che ha perduto la giovane moglie, Sandra.
In conseguenza di un incidente automobilistico è deceduto il Segr. Tecnico Sup. Luigi Busan, Capo del Rep. 12 dell'Ufficio Lavori. Ai familiari le più sentite condoglianze.

Nozze. L'Isp. P.le, Ing. Roberto Rinaldi, dell'Ufficio Movimento si è sposato con la sig.na Barbara Sartorelli. Agli sposi gli auguri di "Voci".

Hanno lasciato l'Azienda: i Tecnici Giuseppe Granello, Levio Pavan, Giorgio Salviato, e gli Ausiliari Paolo Martignon e Giovanni Maguolo, tutti in servizio presso il D.L. di Mestre. Ai neo-pensionati, che sono stati festeggiati da tutti i colleghi, l'augurio di una lunghissima quiescenza.

Complimenti al Tecnico Pino Corò, in servizio presso la Zona 43.2 di Venezia, che è stato premiato con la Croce d'oro dalla Sede AVIS di Mestre per aver donato il proprio sangue per cento volte.

Sono stati insigniti dell'onorificenza di "Cavaliere": il Segr. Sup. Verter Bovi, Capo del Rep. Contratti dell'UPC; il C.S. Sovr. Antonio Biasini, Capo dello Scalo di Mestre, e inoltre il Revis. Sup. a r. Pietro Senno, che per anni ha prestato servizio presso l'Ufficio Movimento, e il C.S. Sovr. Gilberto Carlini, che è stato Capo del Riparto Mov. di Linea di Treviso. Congratulazioni.

Verona

Si è brillantemente laureato all'Università di Padova in Ingegneria Civile Maurizio Biotti figlio del Capo Treno a riposo Mario del DPV di Trento. Congratulazioni vivissime da parte di "Voci".

a cura di
Roberto Fusco

Le donne, il treno e l'insperata libertà

Nel 1889, gli inglesi E. Foxwell e T.C. Farrer pubblicavano "Treni espressi d'Inghilterra e di altri Paesi", un libro che ancora oggi è considerato un classico della letteratura ferroviaria sia per la ricchezza della documentazione sia per le discussioni e le idee sul mondo della ferrovia in generale presentate sempre con garbata obbiettività e senza tentazioni sciovinistiche. Ecco un passo dal titolo: "Le conseguenze della velocità dei treni". «Molti, se non addirittura la maggior parte, dei fenomeni che caratterizzano il XIX secolo hanno per origine la velocità dei treni; più precisamente, lo sviluppo della civiltà è dif ficilmente immaginabile senza la presenza della vaporiera. Per quanto, più in particolare, riguarda l'Inghilterra, come dichiarava lucidamente, 70 anni orsono, Edward Pease "lasciamo il paese costruire le ferrovie, e le ferrovie faranno il paese", sicuramente esse hanno operato profondamente nella nostra nazione sia nel bene che nel male e hanno modellato le caratteristiche della nostra vita sociale. Tentiamo di portare qualche prova a favore della nostra tesi: considerate, per esempio, questo fatto eccezionale che è la ridistribuzione della ricchezza realizzatasi durante gli ultimi 40 anni; ridistribuzione che è stata notevole nonostante i contrasti sempre laceranti che oppongono i ricchi ai poveri. Essa è stata ottenuta, anche se in parte, con il meraviglioso tentativo di unificazione dei prezzi in tutto il territorio del Paese. Grazie alla ferrovia, infatti, merci di ogni genere possono essere trasportate velocemente dalle zone di abbondanza alle regioni meno favorite. Il treno consente, soprattutto, agli abitanti di differenti località di avvicinarsi e di conoscersi sempre di più. Ne risulta una maggior armonia della società. E questo è, forse, l'effetto immediato più evidente.

Il treno è una spinta potente verso una maggiore libertà e da questa, sicuramente, si svilupperà un'impensabile "rinascita" dell'individuo. Da quando fu introdotto il principio "un penny, un chilometro" tutti i legami con un passato feudale si spezzarono, compreso quello con il proprio ristrettissimo ambiente dal quale era pressoché impossibile uscire.

Come un Lutero incitante alla sconfitta della Chiesa, la ferrovia ha permesso ai poveri di "tener testa" ai ricchi. Questa moderna libertà di movimento e di conoscenza è anche causa, tra l'altro, del realismo nelle arti e nel comportamento della gente: le persone sentono sempre di più il bisogno di autenticità e di verità più che del "pittoresco" e del "sentimentale".

Un altro fenomeno determinato dall'avvento del treno è la crescita, senza precedenti, della popolazione. In questo, però, ha avuto influenza determinante il Libero Scambio che, come Giacobbe, ha giocato il diritto di primogenitura al treno. Ma "liberi" che fossero questi scambi, fino a qual punto avrebbero potuto svilupparsi senza lo slancio della ferrovia? Prima del 1830, le strade che portavano da Manchester a Liverpool erano condannate alla sterilità non per ragioni tariffarie ma per mancanza di adeguati mezzi di trasporto.

I tre quarti, almeno, del nostro enorme sviluppo commerciale dopo il 1850 — anno in cui le maggiori linee interurbane erano già in servizio — devono essere ascritti tra i meriti della ferrovia. Senza il vapore, il libero scambio avrebbe avuto ben scarso successo! Infine, un fenomeno recente e di grande attualità non puo essere dimenticato: l'emancipazione della donna. Senza pretendere che la nascita della ferrovia sia l'origine diretta di questo movimento, si può, tuttavia, sostenere con la forza che i viaggi in treno l'abbiano considerevolmente sostenuto.

Le donne sono già talmente "imbrigliate" dalla natura che se esse dovessero, in aggiunta, astenersi da ogni spostamento avrebbero il diritto di considerare la loro vita come una schiavitù. Confrontate le incredibili difficoltà che rappresentava un viaggio di 150 Km. per una giovane donna nel secolo scorso con la ridicola facilità di un viaggio della stessa distanza ai nostri giorni! Si può tranquillamente ipotizzare che, godendo di questa insperata libertà, le donne non tarderanno a vibrare dal desiderio di affermare sempre più violentemente la propria individualità». □

Modena fra passato e futuro

L'ingresso principale della stazione di Modena. Attualmente, l'impianto svolge una notevole attività anche nel trasporto merci

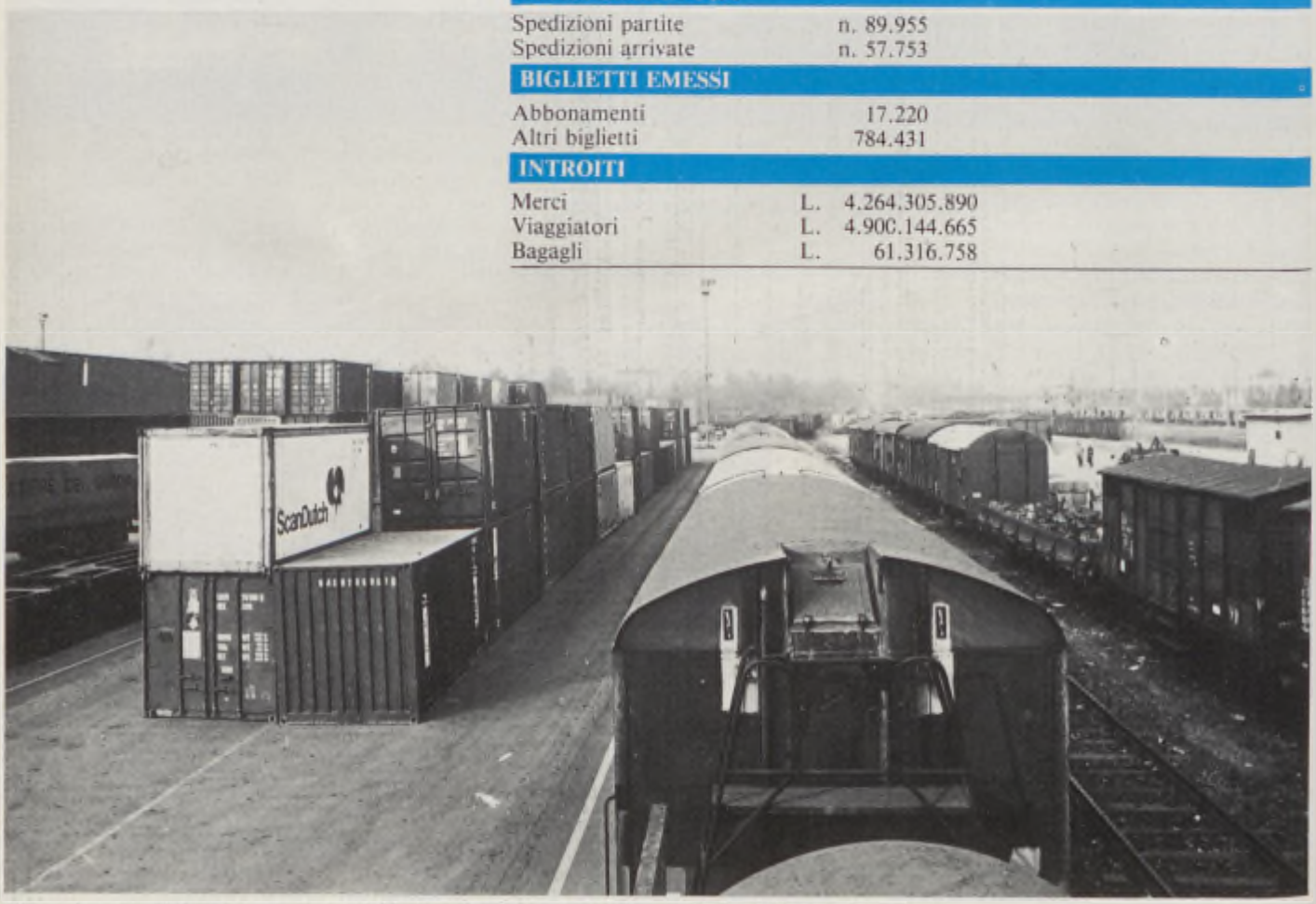
di Renzo Pocaterra

In genere le argille appenniniche non godono di molta considerazione.
La vegetazione certamente non vi prospera, il terreno è franoso e l'ambiente ostile.
A Sassuolo invece vengono trasformate in oro da centinaia di stabilimenti che ne ingoiano milioni di tonnellate ogni anno per produrre piastrelle, spianando intere colline.
Da una modesta attività artigianale di antica tradizione è nato un colosso industriale dove però la fantasia, l'iniziativa e la laboriosità sono di casa. Un colosso che produce qualcosa come 300 milioni di metri quadrati di un prodotto un tempo confinato all'impiego igienico-sanitario ed oggi presente in ogni ambiente e ad ogni livello.
Questo è un po' il segreto della Provincia di Modena, giunta recentemente al primo posto in Italia per reddito pro-capite. L'industrializzazione non ha spento l'inventiva dell'artigiano così come non ha spezzato i suoi legami col mondo contadino.
Un'economia programmata su modelli ideali non avrebbe potuto dare risultati migliori. L'agricoltura è fiorente e partendo dai prodotti tipici della pianura (cereali, vino, patate e frutta) ha dato vita ad importantissime attività molitorie, a centinaia di allevamenti, a caseifici che lavorano ogni anno 3 milioni di quintali di latte, a stabilimenti per la lavorazione delle carni, a produzioni enologiche di gran pregio. È noto che il lambrusco è divenuto popolarissimo negli Stati Uniti che lo importano in grandi quantità.
Dalle "magliaie" di Carpi che lavorano in casa su macchine manuali hanno avuto origine circa cinquecento imprese grandi e piccole che producono 800 miliardi l'anno di confezioni (oltre la metà va all'estero). Vogliamo aggiungere la più importante fabbrica di trattori d'Europa ed una delle prime nel mondo? (70.000 trattori l'anno).
I motivi di questo successo che "tiene" anche nell'attuale congiuntura sono oggetto di analisi sociologiche ad alto livello.
Ragionando alla buona si può dire che, oltre ad una laboriosità innegabile, ha giocato un ruolo importante l'emergere di ceti che, una volta pervenuti alla condizione manageriale, non dimenticano le origini. Aggiungiamo le condizioni favorevoli promosse dagli Enti locali (asili nido, scuole a tempo pieno, ecc.) per svincolare la donna dalla casa mentre l'industrializzazione la svincolava dalla campagna. Ed ecco il contributo prezioso dell'intraprendenza, della tenacia e della sensibilità femminile.
Ma, oltre a tutto ciò, bisogna pur aggiungere un pizzico di genio, di quella misteriosa estrosità padana così poco appariscente ma riconoscibile in tante differenti manifestazioni.
Di Modena sono Mirella Freni e Luciano Pavarotti, attualmente fra i maggiori cantanti lirici del mondo, come è di Mo-

dena la Ferrari, un'industria che si avvale di numerose piccole fabbriche locali dalla produzione altamente sofisticata.
Modena è la capitale mondiale della figurina dopo che il gestore di un'edicola di giornali decise nel dopoguerra di produrre in proprio, perché le figurine che vendeva non gli piacevano: ne è sorta un'industria, la Panini, che ripropone quest'immagine di artigiano-industriale già scoperta in altri campi.
Ne parliamo con Vibio Marconcini, dell'Ufficio Commerciale FS, consulente della clientela per il traffico merci, buon conoscitore della Provincia che segue già da alcuni anni:
"Le caratteristiche economiche di questa zona, considerando anche la parte confinante della provincia di Reggio Emilia che ha avuto uno sviluppo affine, sono tanto interessanti che il Servizio Commerciale ha deciso di condurvi un'indagine pilota. L'intento è di analizzare le possibilità di farne oggetto di un modello di programmazione ferroviaria nell'ambito del Programma Integrativo di ammodernamento dei servizi. Dal comprensorio di Sassuolo, dei quattro milioni circa di tonnellate di piastrelline prodotte, la metà viene inviata all'estero. Solo le esportazioni rappresentano una potenzialità di 80.000 carri (più o meno 10 treni per ogni giorno lavorativo). Tutto questo solo per le piastrelle.
Zone come questa saranno, in un futuro ormai prossimo, il banco di prova del trasporto ferroviario delle merci".
Ma vediamo ora, per usare un certo linguaggio politico-sindacale, come si colloca la realtà ferroviaria locale nel descritto contesto socio-economico del territorio.
Scendendo dal treno si resta colpiti da un interno di stazione particolarmente gradevole. Le tre pensiline sono state recentemente allungate rispettando le architetture metalliche originali, le vecchie colonnine in ghisa con il capitello corinzio che sostengono le travate ad arco. Per dare un aspetto uniforme alla costruzione tutte le pensiline sono state tinteggiate con una vernice avorio molto luminosa. Ne deriva una piacevole impressione di leggerezza e di pulizia.
A nord, dove il Fabbricato Viaggiatori confinava con il piazzale merci, è stato

Modena in cifre - anno 1980

TRAFFICO MERCI A CARRO				
Spedizioni	carri	7.267	tonn.	146.350
Arrivi	carri	10.283	tonn.	189.867
BESTIAME				
Spedizioni	carri	431	capi	7.549
Arrivi	carri	3.271	capi	63.499
CONTAINERS				
Spedizioni	ct; 20'	2.887	tonn.	65.487
Arrivi	ct; 20'	2.796 (vuoti)	—	
TRASPORTI IN P.P.				
Spedizioni partite	n. 89.955			
Spedizioni arrivate	n. 57.753			
BIGLIETTI EMESSI				
Abbonamenti	17.220			
Altri biglietti	784.431			
INTROITI				
Merci	L.	4.264.305.890		
Viaggiatori	L.	4.900.144.665		
Bagagli	L.	61.316.758		



L'area destinata al deposito containers. A Modena si sviluppa un movimento di circa 800 containers al mese

Il piazzale interno della stazione. Recentemente le pensiline sono state allungate, ma rispettando le architetture metalliche originali

costruito il nuovo Ferrotel (aperto lo scorso maggio), trenta posti letto molto confortevoli.
Al piano terreno dello stesso stabile è stato ricavato un ampio salone che si affaccia sul piazzale esterno e che verrà utilizzato (c'è stato un accordo col Comune) per i viaggiatori in arrivo che attendono gli autobus urbani.
A tutto il complesso (prolungamento pensiline e sala d'attesa) manca il logico complemento: un nuovo sottopassaggio.

Risultati positivi ma potrebbero migliorare

Armando Selmi, il Capo Stazione Titolare, ne parla con una certa preoccupazione: "Con l'allungamento delle pensiline, dai treni che si vanno a fermare fin sotto il segnale di partenza (solitamente sono molto lunghi), un gran numero di viaggiatori scende molto lontano dal sottopassaggio e sarà tentato di raggiungere questo nuovo atrio senza fare il giro più lungo, approfittando anche di un attraversamento a raso che ci si trova proprio di fronte. Con tutti i treni che transitano a velocità elevata, uscendo da una curva molto stretta quando vengono da Bologna, il pericolo è notevole.
Se ci fosse il sottopassaggio si potrebbero creare due flussi distinti per viaggiatori in arrivo e partenza (in gran parte pendolari) con maggiore sicurezza e minori perditempi".
Vicino al cancello di accesso allo Scalo merci c'è l'area denominata del "mutilato". Il nome deriva da un mutilato reduce dalla prima guerra mondiale che vi aveva installato un piccolo chiosco e sbarcava il lunario compilando lettere di vettura per un piccolo compenso. Un tempo il compilatore di lettere di vettura era un personaggio caratteristico di ogni stazione di una certa importanza. Qui a Modena ha dato il nome all'area che oggi è adibita al traffico dei containers.
Un Terminal di ripiego da dove però parte ed arriva un treno al giorno. Per il deposito dei contenitori viene praticamente utilizzata ogni area libera della stazione. (I containers, è appena il caso di dirlo, sono tutti carichi di piastrelle).
Tutto ebbe origine due anni fa da una iniziativa del Capo dell'Ufficio Commerciale che aveva la disponibilità di una gru semovente, dalla collaborazione del concessionario del servizio di carrelli stradali, Paolo Brescianini, e dall'impiego del personale della stazione.
Il Sig. Brescianini poteva disporre di una profonda conoscenza del mercato dei trasporti e di altrettanta esperienza nel settore ferroviario. Viene da chiedersi perché non accada più di sovente che i concessionari di carrelli stradali passino a questa intermodalità, più impegnativa ma non molto distante dalla loro attività.
A Modena, il traffico, iniziato due anni fa con due treni settimanali per Livorno, è passato ai sei treni per i porti di Trieste, Genova e Livorno.
Una attività di 600/800 containers al mese. Apparentemente un grosso successo. Il Signor Brescianini non appare però molto soddisfatto: "Questo non è un lavoro che si possa fare secondo un dosaggio prestabilito. Ci sono gli investimenti da ammortizzare. Abbiamo una attrezzatura di 20 motrici e 25 semirimorchi, 3 gru semoventi e due carrelli elevatori (per i vuoti). La clientela pretende di essere servita per tutto quello che esporta e non per una sola parte. In altre parole è un lavoro che diventa vantaggioso sulle grandi quantità, data anche la concorrenza che esiste nel settore.
Avevamo chiesto alle Ferrovie l'effettua-

Lambrusco e ambrogette: una sola parola

Nel repertorio delle merci delle Ferrovie dello Stato sono state recentemente incluse anche le piastrelle (o mattonelle) di ceramica. Ma la voce merceologica più frequentemente usata e rimasta inalterata nel tempo è: ambrogette. Una parola che probabilmente solo le FS usano ancora ma che, trattandosi di piastrelle modenesi, sembra indovinata.
Si tratta di un francesismo, importato probabilmente il secolo scorso. Dal latino labrusca, la parola subì nel corso dei secoli diverse alterazioni: labrus, lambris, ambris, ambrois.
Il nome della mattonella derivò per metonimia dall'immagine della vite selvatica che, per secoli, era rimasta l'unico, o il più frequente soggetto decorativo rappresentato.
Ed il vitigno in questione era appunto il lambrusco; antichissimo e diffuso dalla pianura padana, alla Liguria fino alla Francia, ricordato anche nelle steli romane del museo di Fleurance (Guascogna). Qui a Modena sostengono che sia il più antico vino del mondo.
Ricordato da Virgilio, lodato dall'Aretino, è stato l'unico vitigno a reggere alla fillossera e a non subire, per sopravvivere, l'innesto con la vite americana.
Fra le poche cose che fanno arrabbiare i modenesi c'è il giudizio dispregiativo sul lambrusco o il confronto con quello reggiano. È un vino chiacchierato, in parte a ragione, ma quando è ben fatto e genuino non teme confronti.
Ideale per la tavola, aiuta la digestione dei cibi più pesanti meglio di tanti fratelli più celebrati, è diuretico, non dà alla testa e ne potete bere fin che volete.
Oggi che il gusto del consumatore si sta orientando verso vini leggeri e facilmente digeribili sta ottenendo un grande successo. All'estero più che in Italia. Ma si sa quante volte gli italiani abbiano scoperto la loro terra solo attraverso il giudizio degli intenditori d'oltralpe.

Una panoramica dall'alto dell'impianto di Modena. La stazione potrebbe diventare, se opportunamente potenziata, un fondamentale punto di riferimento per le molteplici attività industriali della zona. È allo studio il progetto di un nuovo scalo merci

zione di 10 treni carichi la settimana soltanto per Livorno. Non ci sono stati accordati perché le FS debbono suddividere i loro servizi fra tutti coloro che li chiedono, quindi anche fra chi fa trasporti tradizionali in carri singoli, carri che poi spesso attendono in porto intere settimane per l'imbarco. Un treno di containers richiede un'ora per il carico ed altrettanto per lo scarico, quattro ore per il trasporto e nessuna operazione di manovra, con un ciclo del carro di dodici ore contro i dodici giorni e passa che mi si dice abbia un trasporto tradizionale".
"Ma a Livorno eravate certi di avere sempre il Terminal disponibile?"

Essere non essere? Risponderà la riforma

"Lavoravamo su cinque Terminal e ci erano state date tutte le assicurazioni necessarie. Qui a Modena gli spazi ed i binari che abbiamo a disposizione per il treno ed il deposito a terra sono molto limitati ma eravamo certi di farcela anche perché la collaborazione del personale non ci è mai mancata".
Si tratta di osservazioni che ripropongono il bivio in cui riteniamo che le FS verranno a trovarsi in un futuro abbastanza prossimo, nel trasporto merci; quasi un dubbio amletico:
è preferibile per un'Azienda come la nostra, orientarsi verso i traffici congeniali e remunerativi, che esistono ed attendono un trattamento preferenziale, oppure lavorando in perdita e male, servire tutta la gamma degli operatori, compresi i medio piccoli, che ne fanno richiesta? Essere o non essere? Darà una risposta la riforma?
Selmi tiene a precisare che, per quanto importanti, i treni containers di piastrelle non rappresentano certo tutto il traffico dello scalo. Ci sono i trattori, anch'essi a treni completi, per i porti d'imbarco e per i transiti di confine, treni di materiali in arrivo per la Fiat-trattori. Ci sono i trasporti di bestiame (a Modena c'è un mercato fra i più importanti d'Italia); treni di materiali per stabilimenti siderurgici; i treni che partono ed arrivano per conto della ferrovia concessa Modena-Sassuolo. In più vi sono le soggezioni dovute alla diramazione con la linea per Mantova-Verona. Tutto questo porta spesso la stazione ai limiti della propria capacità.
Da questa situazione è nato il progetto di un nuovo scalo merci, Modena Est, che dovrebbe avere una duplice funzione: Terminal containers per il traffico già in atto e per quello potenziale nonché scalo tradizionale sussidiario sia ai traffici locali che alle esigenze del nodo di Bologna, troppo spesso congestionato.
L'area è già stata individuata, il Comune si è già espresso favorevolmente per l'assetto urbanistico, la Direzione Generale ha già dato un parere di massima favorevole per l'inclusione dell'opera fra quelle previste nel Programma Integrativo.
Ritornando dallo scalo merci passiamo davanti al nuovo Ufficio Dirigenti in fase di allestimento.
Stanno installando gli ACEIT, una sigla nuova per me.
Selmi spiega che si tratta di un impianto centralizzato che differisce dall'ACEI tradizionale perché la componente elettromeccanica del banco viene sostituita da un apparato elettronico. Invece delle leve tradizionali per la scelta degli instradamenti si ricorrerà ad una tastiera universale sulla quale verranno composte le indicazioni necessarie.
La cosa non è così semplice come può apparire da una sommaria descrizione, si tratta di utilizzare l'elettronica nelle condizioni di massima sicurezza necessarie all'esercizio ferroviario.
C'è una certa esitazione nel Capo Stazione quando chiedo una previsione sull'attivazione di queste apparecchiature.

Un impianto pilota che non decolla

Sull'argomento Giuseppe Zini, Capo Gest. Sup., e Michele Sgarro, Capo Stazione, rappresentanti del personale:
"Dalla fine della guerra a oggi la stazione di Modena ha sempre operato con tutti i deviatoi azionati a mano. Prima esistevano dei perfetti impianti idrodinamici, distrutti coi bombardamenti e non più ripristinati. Dieci anni fa Modena è stata prescelta quale impianto pilota per questa innovazione elettronica e sono iniziati i lavori per la centralizzazione. Evidentemente gli imprevisti sono stati molti e ancora oggi non si sa quando il nuovo impianto potrà essere attivato. Questo ritardo si riflette evidentemente sulla situazione degli organici che non potranno essere definiti prima del termine dei lavori. È bene ricordare che i deviatoi da centralizzare sono 50 su un complessivo di 110. Ciò comporta fra l'altro un impiego quotidiano di 27 Deviatori".
Mentre il treno riparte per Bologna mi sovviene che qui è in esercizio da due anni il CCL (Controllo Centralizzato della Linea), un sofisticato sistema d'avanguardia che permette al Dirigente Movimento di seguire sul monitor il reale procedere di ogni treno che viaggi sulle tratte limitrofe alla sua stazione.
Non posso fare a meno di rilevare come questa singolare situazione renda la stazione di Modena simile al famoso "Valentino vestito di nuovo" di pascoliana memoria. La mamma, con tanti sacrifici, gli aveva cucito il vestito nuovo, ma non aveva potuto comprargli le scarpe. E il magro contadinello restò "a mezzo così, con le penne ma nudi i piedi come un uccello".
Un'immagine forse ingenerosa ma, a trentasei anni dalla fine della guerra, lo stupore non appare certo fuori luogo.□

Theophraste Renaudot tra storia e carità

di André Fonnet

Non c'è dubbio che il 1981 sia stato l'«anno del Giornalismo». Si è infatti festeggiato il centesimo anniversario della promulgazione della legge sulla libertà di stampa e il 350° anniversario della nascita della *Gazette* di Theophraste Renaudot, testata che ebbe davvero una lunghissima vita. Diventata quotidiano nel 1792, continuò ad uscire fino al 1914.

Ecco perché, prima di iniziare l'anno nuovo, abbiamo voluto rivolgere un affettuoso saluto al padre del giornalismo.

Theophraste Renaudot nasce a Loudun nell'autunno del 1586 da una famiglia di ugonotti benestanti che gli impartisce un'ottima educazione. È intelligente, riflessivo, ma il suo fisico ingrato è fonte di preoccupazione per i genitori. Il ragazzo è, infatti, alto e magro ma il suo terribile naso lo rende ridicolo e oggetto di scherno.

Per quanto riguarda l'avvenire, oggi il ricordo di quel Theophraste è legato ad un premio letterario che porta il suo nome e che fu conferito per la prima volta nel 1926.

Loudun sorge su una collina del Poitou e, a giudicare dai monumenti che sono giunti fino a noi, alla fine del XVI secolo doveva avere un aspetto superbo. Aveva molto sofferto durante la guerra dei Cent'anni, ma il suo castello aveva resistito e non era mai caduto in mano agli inglesi. Le guerre di religione, invece, non avevano risparmiato la città.

Theophraste Renaudot, padre del giornalismo transalpino e fondatore della "Gazette". In basso, Loudun come appare oggi

Loudun, al culmine del suo apogeo, contava quasi 20.000 abitanti.

Basta passeggiare in piazza Santa Croce o sulla piazza del Castello, basta entrare nella chiesa di San Pietro o contemplare la torre quadrata o la casa dei Renaudot, per immaginare come poteva essere la città all'epoca in cui Theophraste vi compie i suoi studi. Ma se è vero che molti erano i ricchi è altrettanto vero che assai più numerosi erano i poveri.

Adolescente, Theophraste va a studiare medicina a Montpellier. Per lui la medicina è una scienza che cura il corpo per arrivare all'anima, insomma una sorta di religione.

La sua scarsa avvenenza ha fatto di lui un solitario ed egli non ha quindi distrazioni durante gli studi. Divenuto medico nel 1606, a vent'anni, ritenendosi troppo giovane per esercitare la professione, decide di perfezionarla viaggiando. Scopre così Parigi, la Germania, l'Italia.

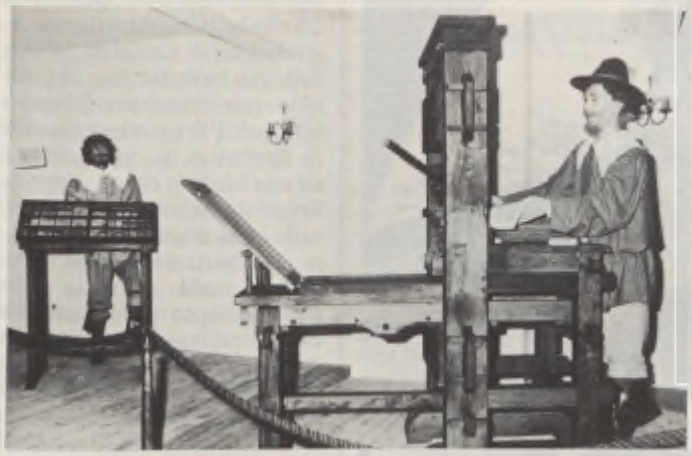
Quando torna a Loudun, può finalmente esercitare la professione di medico e... di marito. A questo proposito esiste qualche divergenza per quel che riguarda la vita familiare del nostro Theophraste.

Secondo alcuni, si è sposato una sola volta con Marthe Dumoustier che gli dette nove figli. Secondo altri si è sposato nel 1609 con Jeanne Boudot dalla quale ebbe cinque figli e poi con Marthe Dumoustier dalla quale ne ebbe altri quattro. Infine, si è unito, nel 1651, con Louise de

La casa di Renaudot a Loudun, oggi trasformata in museo. A sinistra, la chiesa di Saint Hilaire du Martray. A destra, il busto dedicato a Renaudot nella sua città natale

MARE NOSTRUM

Mascon che, per fortuna, non gli diede altri figli.
Credo comunque che tutto questo non abbia molta importanza per quel che riguarda la fondazione della *Gazette*, ma certo un uomo che scriveva tanto avrebbe ben potuto lasciarci notizie più precise sulla propria vita.
Siamo nel 1609 e il nostro giovane sposo incontra padre Joseph, collaboratore di Richelieu, che diventerà l'*eminenza grigia* quando il vescovo di Luçon sarà nominato cardinale.
Theophraste lo ammira e lo ascolta, pende addirittura dalle sue labbra, e, a sua volta, padre Joseph apprezza il giovane medico e condivide le sue idee molto avanzate per quell'epoca.
L'anno della morte di Enrico IV, Theophraste lavora a un trattato dedicato alla condizione dei poveri. In particolare scrive: «Uno dei maggiori disagi dei sudditi del re che porta molti di loro all'accattonaggio, deriva dal fatto che questi non possono facilmente trovare un posto dove fermarsi in caso di necessità. Bisogna dunque crearne uno apposito dove questi sudditi possano rifugiarsi fintanto che ne abbiano bisogno».
Nel 1612 viene chiamato a Parigi da padre Joseph che lo presenta a corte. Nominato medico curante del re, viene anche incaricato di redigere il «Regolamento generale dei poveri del regno».
Ha inoltre carta bianca per creare un ufficio di soccorso. Questa idea si trovava già negli *Essais* di Montaigne ma ancora nessuno aveva pensato a realizzarla.
In questo periodo la Francia vive un momento di miseria spaventosa. Theophraste, ritornato a Loudun, si pone mille domande sul modo più efficace per porre rimedio a un tale stato di cose. Intanto scrive un trattato su un nuovo farmaco: il policrestone.
Il 29 aprile 1629, Richelieu entra a far parte del Consiglio del re e richiama Theophraste a Parigi. Finalmente Renaudot può curare il suo ufficio di soccorso. Redige le notizie di questo ufficio e le stampa su dei fogli volanti, creando così dei piccoli manifesti o, se si vuole, i primi annunci economici. Da qui alla *Gazette* il passo sarà breve.
Theophraste fonda inoltre una sorta di Monte di Pietà dove, secondo un sistema praticato nelle Fiandre, ognuno può chiedere in prestito un terzo del valore degli oggetti depositati pagando un interesse del 3% e un piccolo diritto di registrazione.
Nel 1628 l'ufficio trasloca da via della Calandre e il dottor Renaudot si converte al cattolicesimo ritenendolo l'unica religione che unisca l'amore di Dio con l'amore per il prossimo.
Infine, il 30 maggio 1631, esce il primo numero della *Gazette* in un formato in quarto di quattro pagine. Molto rapidamente la pubblicazione diventa settimanale e di otto pagine. Nasce così la professione di giornalista.
Bisogna tuttavia riconoscere che il buon Theophraste ha avuto dei precursori.
All'inizio dello stesso anno, infatti, appare «Ordinarie notizie da ogni dove» dovute alla penna di Jean Martin e Louis de Vendôme. Vi si davano notizie dalla Francia, mentre la *Gazette* di Theophraste dava notizie dall'estero.
Ma a Martin e Vendôme viene negato il permesso di pubblicazione e il privilegio della stampa resta a Renaudot. Egli riprende l'idea dei suoi precursori e, conservando anche il titolo della testata, include nella *Gazette* le «Ordinarie notizie da ogni dove». Inutile dire che la *Gazette* è ormai l'organo ufficiale del potere.
Theophraste Renaudot prende informazioni direttamente dai ministri quando il re in persona o Richelieu non redigono essi stessi articoli di propaganda.
Non c'è da meravigliarsi davvero, dunque, che la *Gazette* resista, superando ogni ostacolo.
Renaudot sa benissimo che non tocca a lui giudicare quali cose debbano essere taciute e quali rivelate al pubblico, tuttavia per quanto gli è possibile cerca la verità. Propone, infatti, ai suoi lettori: «Coloro che si scandalizzano del fatto che abbiamo dato per vere due o tre voci false, sono invitati a prendere una penna, che io metto a loro disposizione, e a fornire al pubblico le



Renaudot e suo figlio nella stamperia della "Gazette", in una ricostruzione. Il periodico fu fondato 350 anni fa

notizie che ritengono meglio corrispondenti a verità».
A partire dal 1633, il ritmo di pubblicazione è regolare.
Ogni anno, una raccolta con una prefazione di Renaudot, completata con un indice per materia, riunisce tutti i numeri.
Il 18 novembre 1631 la *Gazette* è dunque il primo periodico riconosciuto sul piano ufficiale. Ben inteso, la carta stampata esisteva già dal XV secolo e si presentava sotto forma di piccoli quaderni di 4, 8, 16 pagine.
A Venezia le chiamavano *Gazzette* dal nome di una moneta e da lì deriva anche il nome francese *Gazette*.

Ma tutte queste pubblicazioni erano più o meno stravaganti e incontrollabili. A Theophraste Renaudot va il merito di aver creato il primo periodico che rispondesse al bisogno generale di informazioni attinte da sorgenti serie e sicure.
La *Gazette*, tirata in 1.200 copie, riscuote un enorme successo... e questa stessa stampa che nasce nel momento in cui la monarchia si afferma, sarà poi il veicolo delle idee democratiche che l'abbatteranno.
Nel 1634 uno strano avvenimento attira l'attenzione su Loudun.
Qui il 18 agosto il curato di Saint-Pierre viene bruciato vivo sulla piazza Santa Croce perché ritenuto colpevole di stregoneria. Bisogna dire che il bell'abate Urbain Grandier, colto, attaccabrighe e libertino «puzzava un po' d'eretico». Aveva scritto un'opera contro il celibato dei preti, ma gli sarebbe stato perdonato se non avesse anche firmato un libello contro Richelieu.
Così, quando Grandier viene accusato di essere responsabile di molti casi di possessione sulle giovani religiose del convento delle Orsoline, il cardinale coglie l'occasione per far tacere questo curato d'assalto.
Theophraste Renaudot, che conosceva bene Grandier è sconvolto.
Gli rende omaggio nella sua *Gazette*, cosa che prova anche un certo coraggio da parte sua. Richelieu, comunque, non fa alcun commento. Nel 1639 alla morte di padre Joseph, incarica Renaudot di dirigere il *Mercure Français*.
Nel 1642 Richelieu muore e l'anno dopo muore anche il re Luigi XIII.
Durante la Fronda, Renaudot, difensore della monarchia, continua a scrivere la sua *Gazette* anche se non trae alcun profitto dal suo lavoro e quando muore il 23 ottobre 1653, un anno dopo il ritorno di Luigi XIV a Parigi, è nella miseria più completa. La notizia della sua morte appare sulla *Gazette* del primo novembre. Vi si legge: «Theophraste Renaudot, consigliere del re, storiografo di sua maestà, è morto a 67 anni di età. Il ricordo di lui è tanto più raccomandabile alla posterità in quanto chi imparerà da lui i nomi degli uomini illustri che egli ha trattato in questa storia di ogni giorno, non dovrà passare sotto silenzio il suo, d'altronde abbastanza celebre per la grande cultura e bravura, dimostrate da 50 anni di esercizio della medicina e dalle altre sue attività tanto disinteressate che, destinate com'erano alla sola utilità pubblica, gli hanno fruttato soltanto la gloria». □

via_libre

Tutta la Spagna in un'ora

di Pedro J. Lavado

Arrivano i viaggiatori e i turisti, ansiosi di abbronzarsi al nostro sole, con la voglia di riempirsi la pancia di paella e frutti di mare, oppure sempre in cerca della spiaggia solitaria, del paesetto sconosciuto, delle terre di arte e storia — più leggenda che realtà — di cui sentirono tanto parlare. Dappertutto le macchine fotografiche scattano foto. Li aspettano compiacenti le braccia e le tasche di guide sempre in attesa di qualche mancia. Cento agenzie di viaggio con i percorsi programmati, vorrebbero offrire al viaggiatore tutto quello che la Spagna conserva, ma non c'è più tempo. Sono solo quindici giorni, un mese o poche ore. E ciononostante, pochi sanno che basterebbe un'ora o poco più per percorrere da capo a fondo la geografia, l'arte e la storia della Spagna. Non è un modo di dire, ma una realtà possibile al "Museo del Pueblo Español" di Barcellona. Posto nel cuore del parco di Montjuich, e dove si può vivere l'esperienza di "tutta la Spagna" entrando nelle sue stesse strade e case, e non attraverso un modellino o una veduta aerea, come molti pensano.

Nell'anno 1929, Barcellona si parava a festa per accogliere i milioni di visitatori dell'Esposizione internazionale, che si voleva superasse l'Esposizione Universale del 1888. Tutto stava nel presentare al pubblico il simbolo di quel che allora si considerava l'immagine della Spagna. In questo modo, gli architetti catalani Reventòs e Folguera decisero di creare Museo e Villaggio, copia della realtà storica spagnola. Era il periodo dello storicismo architettonico, e perciò l'immagine della Spagna veniva vista come riflessa nella sua stessa storia e nei monumenti. Ma l'idea geniale di questi creatori fu quella di articolare la struttura stessa di un normale paese spagnolo, con la chiesa, il municipio, la Plaza Mayor, un monastero e le vie, le piazzette, le case e i palazzi, accanto a tutto ciò, le testimonianze del passato che avevano arricchito il paese.
È facile oggi pensare che questi edifici, allora copiati ed eretti nel parco di Montjuich, siano semplici pastiches o quinte di teatro fra cui passeggiano i turisti. Niente di più lontano da quanto fu allora realmente pen-

Le gradinate di Santiago, un balcone aperto sulla celebre Plaza Mayor del Pueblo Español

sato. Si trattava di raccogliere gli esempi più belli e caratteristici della architettura spagnola. In una superficie di 20.000 metri quadri, venne dunque costruito questo paese, con una ventina di strade, sette piazze e piazzette di misura normale un monastero romanico e varie decine di palazzi e dimore signorili — il tutto racchiuso nel recinto di una muraglia che da una parte è di Avila, e per il resto del Levante e della Catalogna.

Una passeggiata attraverso la Spagna

Per il visitatore che arriva al "Pueblo Español", la sorpresa è immediata, quando, davanti alle enormi muraglie di Avila, e alla porta di S. Vicente, con i due immensi torrioni che la difendono, vede uno sportello che, a mo' di feritoia, sbarra il passo al turista per chiedergli il pagamento del biglietto. Dopo questo primo assalto — d'altra parte per nulla pesante — si apre la prima piazza del "Pueblo Espanôl". Alla sua sinistra, alla svolta della calle dei Caballeros, sono due case dell'Estremadura a dare il benvenuto: la casa dei Solis, con il sole raggiante nello stemma della facciata, e l'enorme palazzo dei Golfines a Càceres dei secoli quindicesimo e sedicesimo. Ciò non toglie che bisogna tener conto della spiegazione che veniva data di questo nome da un cicerone improvvisato, dinanzi al suo gruppo di turisti: "In questa casa vivevano alcuni signori molto ricchi, ma anche molto vitaioli, ragion per cui la gente li chiamava i "Golfines", il che non significa che fossero dei play-boy o dei libertini, ma semplicemente un pò *golfos* (trad. it. gaudenti), questo lo erano davvero!". Accanto a queste facciate, quella della casa dei Coronel a Torija, intorno a cui tante volte pare si aggirò il famoso re Pedro di Castilla, il re crudele secondo alcuni, il re amante secondo altri, a parte quello che potrebbero dire le sue donne: Maria de Padilla, Juana de Castro o Maria Coronel.

La Plaza Mayor del "Pueblo Español" presenta l'immagine classica di tutte le piazze con portici, tipiche della penisola. Qui i porticati di Sangüesa si

Il palazzo dei Golfines di Càceres che fa da ingresso al Museo. A destra, la torre di Utebo denominata "degli specchi"

combinano con le facciate delle case di Aranda de Duero, Burgo de Osma, Santillana del Mar, Riaza, Borja, Navalcarnero, Sigüenza, Jérica e Montblanc. Al centro, il municipio copia di quello di Velderrobles in Teruel e ancora più bello è il soffitto a cassettoni della sala delle riunioni, copia di quello esistente nel municipio di Valencia. In questa piazza vengono celebrate le grandi riunioni, i concorsi di ballo e le altre feste popolari. E chi lo desideri può mangiare in uno dei ristoranti che si affacciano da queste storiche facciate sui portici.

Uscendo dalla calle di Don Francisco de Paula Rius y Taulet — marchese di Barcellona, sotto la cui podestà fu celebrata l'arcifamosa Esposizione Internazionale di Barcellona, nell'anno 1888 — è possibile vedere la bella facciata di una casa di Cati a Castellòn, e una delle più belle facciate di Calaceite, con le ringhiere di legno e le bifore. Più avanti, per la calle di Cervantes, si passa davanti ad una facciata che proviene da Peñafiel, per entrare poco dopo nella zona aragonese. Qui le case di Albarracin e Borja introducono nella piazzetta della Chiesa, formata da differenti chiese aragonesi. Così, anche la Puerta de los Pies proviene da un convento di Monache di Alcañiz, la torre è quella famosissima, detta "degli specchi" di Utebo a Saragozza, e prende questo nome dalla lucentezza degli *azulejos* (piastrelle tipiche, colorate, di origine araba) sebbene i paesani la chiamino anche "dei tre sette", perché in cima c'è una meridiana con la data 1777. Il resto della chiesa è formato in parte con la parrocchiale di Torralba, con una bella porta gotica.

Dalla piazza aragonese si passa alla piazzetta della chiesa, dove un portale di Medinaceli adornato con un cordone francescano, ricorda il suo passato di entrata del convento delle clarisse. Dalle gradinate di Santiago, che imitano una bella scalinata di Padròn, c'è una bella veduta sulla Plaza Mayor, e, nello scendere, il turista passa dinanzi ad alcune case galiziane e asturiane, con i ballatoi aperti per conservare il grano, e giunge infine al palazzo di Feliñanes, con i balconi ad angolo, e una viuzza che porta il nome malinconico di Angolo del Triste.

Tornando nuovamente alla piazza aragonese, e attraverso la calle de la Bula, dalla curiosa prospettiva curva, sbocchiamo nell'Andalusia.

Ora sono i balconi e le inferriate del palazzo del marchese di Peñaflor a dare il benvenuto ai visitatori. Stradine strette e vialetti con le finestre e le inferriate fiorite, proprio come quelle andaluse, perché le ragazze possano affacciarsi ad amoreggiare con i corteggiatori. Un poco più avanti la Plaza de la Hermandad, con il monumento alla Vergine Maria, porta un altro ricordo dell'Andalusia, la terra di Maria Santissima, e di una delle piazzette di Còrdoba.

Passata la Travesia del Buen Aire, sbocchiamo sulle case catalane, che circondano la fontana zampillante di Prades, in

Tarragona. Il viaggiatore si sente attratto dalle pitture e dai graffiti, dalla facciata romanica di Tàrrega, il balcone in ferro di Cornudella o dall'insegna di ferro che annuncia, all'angolo, l'esistenza di una cantina di vino spumante.
Ulldecona, con una bella immagine della Vergine sopra la porta. E ormai fuori dalle mura si trova il monastero romanico di S. Sebastiàn di Montmajor la cui facciata ricorda quella di Porrqueras e la torre, quella di Taradell, tipica torre ad archetti ciechi secondo lo stile delle torri dei Pirenei.

Artigiani di ogni giorno

Ogni mattina, il "Pueblo Español" apre le porte ad un gruppo di abitanti che ne formano la piccola popolazione. Sono artigiani normali, fabbricanti di quanto è necessario nella vita quotidiana e specialisti di tecniche artigianali ormai dimenticate. Ci sono fabbri, stampatori, vasai, ceramisti, falegnami, ebanisti, soffiatori di vetro, sellai, merlettaie, fabbricanti di bambole, di canestri di paglia e raffia, ricamatrici, sarte, pasticceri, pellettieri, ceraioli, fabbricanti di botti, di presepi, restauratori e tanti altri mestieri.
Scendendo per le vie di Mercaderes, Principe de Viana e via dei Caballeros, il visitatore trova a destra e a sinistra questi artigiani minuziosi e silenziosi che tuttavia non hanno esitazioni nello spiegare a chiunque in cosa consiste il loro lavoro, quali siano le difficoltà, come lo impararono dal padre o dal nonno, come funzionano gli affari o come va l'annata per le vendite.
Chiunque voglia comprare una brocca tipica, un cappello di Còrdoba, un orologio di legno quasi medievale, spesse calze di lana, zoccoli, un portafoglio di pelle lavorata, un ventaglio, una botte di vino, una lucerna romana, una lampada di stagno, o, infine, un pezzetto di Spagna, deve recarsi in questo Museo di artigianato del necessario e del tipico. Chiunque voglia vedere la Spagna delle piazze con i portici, delle grandi case, delle chiese e delle stradine strette non deve dimenticare che qui si trova "tutta la Spagna", dalle isole alla meseta e che questa sarà la migliore giornata spesa da un viaggiatore curioso. □

Virgilio nei secoli

di Marina Delli Colli

Con l'uccisione di Cesare — 15 marzo del 44 a.C. — il Senato romano aveva compiuto il suo ultimo atto di follia. Sul campo di battaglia di Filippi — 42 a.C. — l'armata repubblicana di Bruto e Cassio fu distrutta da quella cesariana di Antonio e Ottaviano. Grandiosa battaglia, grandioso conflitto che sanciva la fine della repubblica senatoriale. Ma qualcosa andava ancora risolto: il duello tra i due eredi di Cesare. E l'ultimo scontro avvenne ad Azio, Antonio fu battuto e fu distrutto il sogno di Cleopatra che del regno dei Tolomei voleva fare il centro delle forze ellenistiche e la sede di un dominio orientale. Restava ora Ottaviano, quell'*unus* che tornava a Roma trionfatore per chiudere il tempio di Giano.
E con lui iniziava l'età della pace. Non della pace torbida che succede alle guerre distruggitrici, non la pace delle rovine che avranno altre rovine, dei vinti che si preparano a vincere. Ma la pace sicura e serena, portatrice di benessere e di tranquillità. Si sentiva che ormai la lotta era finita e non solo perché così avevano deciso le armi, ma perché così aveva stabilito la comune stanchezza.
Augusto abolì le fazioni e tolse all'ordinamento repubblicano ogni possibilità di ricostituirsi, volle essere il *princeps*, il primo in dignità tra magistrati e senatori. Pur senza essere un mistico intuì subito l'importanza della religione e dei culti religiosi come valido strumento del suo nuovo impero. Con Augusto risorgeva la *pietas* romana, il rispetto verso gli dei protettori della patria, con lui furono resuscitati culti sopiti o interrotti.
E il popolo lo amava e lo seguiva. Narra Svetonio che passando l'imperatore un giorno nella baia di Pozzuoli, i marinai di una nave allora approdata, vestiti di bianco e incoronati di fiori, gli vennero incontro con offerte d'incenso gridando: «Per te viviamo, per te navighiamo, per te godiamo della nostra libertà e delle nostre fortune».
Tacito stesso, che mai gli fu favorevole, c'informa: «Nell'interno tutto era calmo, della popolazione, i più giovani erano venuti dopo la battaglia di Azio, tutti gli altri erano nati e vissuti in mezzo al tumulto delle guerre civili. C'era forse qualcuno che avesse visto davvero la repubblica?».
Pace dunque, prosperità, e come sempre accade in periodi del genere, massimo fiorire dell'arte e della letteratura. A Roma affluivano ormai poeti da tutta Italia, dall'Umbria Properzio, dall'Apulia Orazio, dal settentrione Livio e Virgilio. Tutti per concorrere a questo tributo di gloria, per celebrare la potenza romana intesa come benefica portatrice di civiltà tra le genti.

Un poeta

Non si può parlare di Publio Virgilio Marone senza prima aver parlato di Augusto e dell'impero augusteo perché mai nessun poeta è stato come lui figlio del suo tempo, prototipo perfetto della sua epoca.
Virgilio nacque ad Andes, un piccolo villaggio mantovano, il 15 ottobre del 70 a.C. da un'oscura famiglia di coltivatori. Frequentò la scuola di grammatica a Cremona e a sedici anni passò a Milano e quindi a Roma dove seguì i corsi del retore Epidio che aveva tra i suoi discepoli Marco Antonio e Ottaviano ancora fanciullo. Ma fu uno studio che durò ben poco, in un giovanile epigramma egli racconta come dette l'addio alle "rethorum ampullae" per correre ai beati approdi della filosofia epicurea, alla scuola di Sirone che fu per lui maestro amatissimo.
Non sappiamo se Virgilio sia rimasto a Napoli o se abbia fatto ritorno ad Andes negli anni che succedettero all'uccisione di Cesare. Dalla IX egloga della *Bucolica* si presume che fosse nella casa paterna quando, dopo Filippi, giunse l'annunzio che bisognava provvedere di terre le tante migliaia di veterani. I campi di Mantova furono

Virgilio in un ritratto di Luca Signorelli

assegnati ai soldati di Ottaviano. Il paese era tutto scompiglio, squallore, dolore e Virgilio non dimenticò mai il pianto della sua terra e la perduta campagna «che nutriva lungo l'erbosa corrente i candidi cigni». Neanche la dolce Napoli, il luogo a lui più caro, gli tolse mai la struggente nostalgia per la sua terra natale.

Privato del suo podere, Virgilio approdò dunque a Roma portando con sé qualcosa di molto piccolo e di molto grande, la *Bucolica,* composta in tre anni, dal 42 al 39. E il giovane poeta di Mantova conquistò subito Roma e il favore di Augusto. In questo periodo nacque anche l'amicizia che per sempre lo legò a Mecenate.

Alla *Bucolica* seguì la *Georgica* composta a Napoli tra il 37 e il 30 che Mecenate stesso lesse all'imperatore. Da allora fino all'ultimo giorno della sua vita, Virgilio attese all'*Eneide*. Nel 22 lesse ad Augusto alcuni canti del poema, la prima fondamentale e sostanziale stesura era dunque compiuta. Ma non la stesura definitiva. Nel 19 Virgilio partì per la Grecia col proposito di recarsi nei luoghi che avevano visto le gesta di Enea. Ad Atene si incontrò con Augusto che tornava dall'Oriente e insieme si imbarcarono per l'Italia. Il poeta era stanco e malato e la malattia si aggravò durante la traversata. Sbarcò a Brindisi e lì si spense nel 19 a. C. Ultimo suo desiderio: avere il manoscritto dell'*Eneide* per poterlo bruciare.

Il suo corpo riposa ora a Napoli, sulla via di Pozzuoli e antiche testimonianze affermano che fu lo stesso Virgilio, morente, a dettare l'epigrafe da porsi sulla sua tomba, il famoso distico «Mantua me genuit Calabri rapuere, tenet nunc/Parthenope: cecini pascua rura duces».

Quando compose la *Bucolica* Virgilio benché molto giovane e ancora vincolato alla scuola neoterica alessandrina, aveva già una sua ben precisa personalità di poeta. Indubbiamente il suo modello fu il siracusano Teocrito, sommo cultore della poesia pastorale e dei miti silvestri. Teocrito aveva mirabilmente disegnato e animato quadri e scene di insolita e vivace bellezza, ma Virgilio riuscì a fare qualcosa di più, riuscì ad inserire nell'arte la vita creando un proprio, personalissimo tipo di poesia arcadica e pastorale.

La sua campagna, quella campagna di 2000 anni fa, diventa nostra. Non esiste più la descrizione, esiste solo il sentimento, esistono la gioia e la malinconia, l'alba e il tramonto, la primavera e l'autunno. I sentimenti degli uomini rimangono immutabili nel corso dei secoli.

Come immutabile ed eterna rimane la natura, unica fonte di ristoro e di pace.

Nella II egloga il ricco pastore Coridone, innamorato senza speranza, getta, solitario, i suoi lamenti ai monti e ai boschi mentre tutto intorno è quiete e pace. «Ora anche le bestie si godono l'ombra e la frescura; ora anche i verdi ramarri stanno nascosti negli spineti», solo il pastore insegue il suo vano amore mentre sotto «il sole ardente viene dagli alberi un fragore di rauche cicale». Certamente le bestie che riposano, i verdi ramarri e gli spineti sono reminiscenze teocritee, ma quello che per Teocrito era tema di poesia, per Virgilio diventa poesia delle cose.

Quanti poeti hanno cantato l'ora del vespro? Indubbiamente tanti, ma mai siamo riusciti a percepire, come in due semplici versi virgiliani, la pacata suggestione di una sera d'autunno che scende sui casolari in aperta campagna: «Et iam summa procul villarum culmina fumant,/ Maioresque cadunt altis de montibus umbrae». Scendono le ombre della sera, Vespero brilla all'orizzonte e hanno tregua le fatiche degli uomini sulla terra.

Anche con la *Georgica,* poema religioso della terra e dell'agricoltura, si ritorna al tema delle fatiche degli uomini. Quattro libri compongono l'opera: il primo dedicato al lavoro dei campi, il secondo alla coltura della vite, il terzo all'allevamento del bestiame, il quarto a quello delle api.

Schematizzato così è tutto abbastanza arido eppure chi ha letto la *Georgica* sa di quale sottile, ineffabile, squisita poesia sia intessuto tutto il poema, sa che la *Georgica* è uno dei grandi capolavori della letteratura latina per la solida unità di concezione, per la straordinaria fusione di suoni, parole, immagini.

La precettistica rurale diventa poesia attraverso il sentimento.

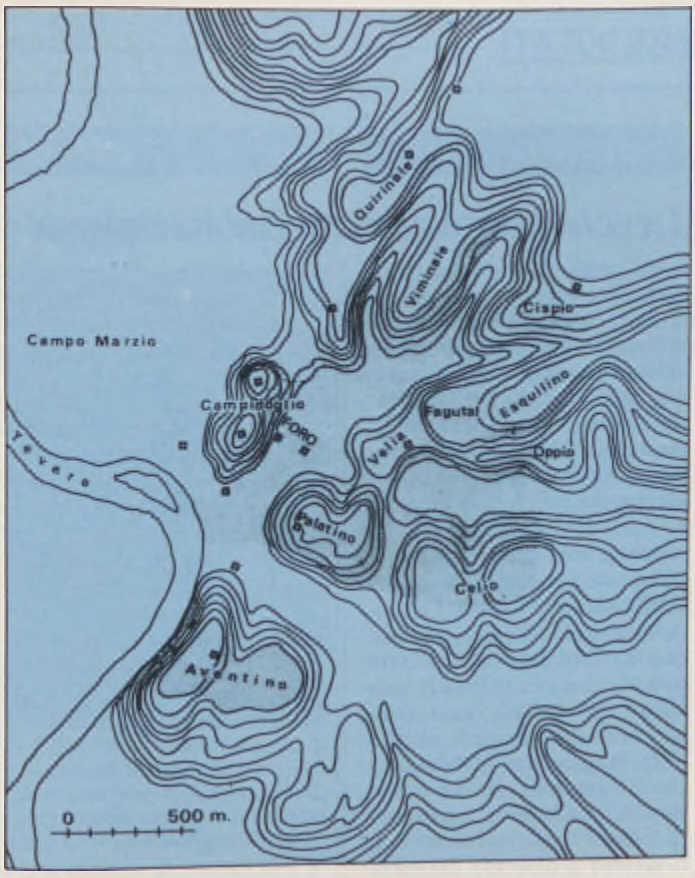
Quando Virgilio descrive un innesto sente la meraviglia dell'opera umana che sa compiere una metamorfosi e ottenere che «il faggio s'imbianchi del candido fiore del castagno» o che da un tronco sterile nasca un nuovo ramo «stupito delle nuove fronde e dei frutti non suoi».

L'Epos

Virgilio lo sa che anche le piante hanno una patria e soffrono stanchezze, maltrattamenti, abbandoni come e più dell'uomo, perché un uomo può vivere sradicato, una pianta no, deve e può vivere solo stretta alla sua terra. A quella terra nera eppure luminosa che è il grande scenario dove coralmente si muovono e agiscono insieme piante, animali e uomini.

L'Eneide doveva essere un poema sulle imprese di Augusto — de rebus gestis Augusti — ma poi il disegno mutò e fu scelto per protagonista un eroe del mondo leggendario, Enea. Così il mito si sostituì alla storia e la celebrazione di Augusto risuonò più solenne e misteriosa nelle voci remote e favolose della profezia.

Enea era una figura già apparsa nell'Iliade ma Virgilio ne ha fatto una creatura sua, una creatura nuova, lo ha trasformato nell'anti-eroe in continuo potere della divinità. Di una divinità che decide quando partire e quando fermarsi, quando apparire e quando scomparire. Mentre Troia annega in un mare di fiamme e di sangue, Enea deve pensare ai Penati, quando è una salvezza morire deve vivere, quando per gli altri eroi non ci sono che rantoli di agonia lui deve avere ancora lacrime. Deve prendere sulle spalle il padre



Nella cartina, una probabile estensione dell'area urbana di Roma alla fine del 5° secolo. A destra: in alto, un'edicola con la figura del poeta e, sotto, un bassorilievo dell'Ara Pacis a Roma. Nella pagina accanto il monumento a Virgilio a Pietole

Anchise, per mano il figlioletto Ascanio, deve trascinarsi dietro la moglie Creusa e allontanarsi dalla sua patria. In quella notte Enea ha perduto la sua identità di uomo, travolto dall'immanità del suo destino, è diventato uno strumento del fato. Creusa stessa, diventata inafferrabile ombra, gli annuncerà il vaticinio fatale: «Andrai in lungo esilio per l'empio mare, verso la terra dell'Occaso, l'Esperia, dove il Tevere con placido corso bagna i fertili campi degli uomini».

E nulla può fermarlo nella sua impresa, non lo scoramento dei compagni che vanno sospinti e rincuorati «spem voltu simulat, premit altum corde dolorem», non la passione di Didone. Enea non è assetato di gloria e di conquiste, fosse dipeso da lui sarebbe rimasto a Troia o a Cartagine con la sua dolce regina. Ma bisogna dimenticare l'amore, abbandonare la patria e andare avanti. Però grazie a lui e a quel pugno di esuli troiani qualcosa si salverà e resterà nei secoli: quella pietà di Enea che diventerà la *pietas* del popolo romano.

E *pietas* vuol dire molte cose, vuol dire avere ancora una lacrima per gli altri, accogliere nell'animo insieme a un grande dolore anche una grande speranza, vuol dire che ogni uomo, ogni gente, ogni condizione, contro i più duri colpi della sfortuna ha sempre un approdo sicuro quando non manchi lo spirito di salvazione. Questo spirito è in Enea e sarà nel popolo romano «popolo — secondo le parole di Giove — superiore per pietà agli uomini e ai numi stessi».

Virgilio nei secoli

Poeta della campagna e delle battaglie, delle avventure e della malinconia, a 2000 anni di distanza, Virgilio ci giunge miracolosamente nuovo e intatto, incontaminato quasi. La sua opera è un tesoro inestimabile all'interno della letteratura latina. Quest'ultima in un memorabile passo di Sainte-Beuve, è paragonata a un grande palazzo colmo di tesori, poi roso dal tempo e saccheggiato dai barbari, sicchè non ne restano che le splendide spoglie. Quanti, oggi, vogliono avere un'idea di quel palazzo, possono farlo attraverso l'opera di Virgilio, forse la gemma più preziosa di quelle spoglie. Un'opera che costituisce un insostituibile momento di mediazione storica. Come la poesia di tutti i grandi geni, la sua poesia che riassume in sé il passato e schiude le porte all'avvenire, è stata ed è fonte di interpretazione e suggestioni continue a noi giunte attraverso Dante, Marlowe, Shakespeare, attraverso Milton, Eliot, Nietzsche.

Proprio Eliot, nel suo libro *Sulla poesia e sui poeti,* afferma: «L'impero romano e la lingua latina non erano un impero e una lingua qualsiasi, avevano un destino straordinario nei nostri confronti. Il poeta nel quale quell'impero e quella lingua raggiunsero piena coscienza e piena espressione, è perciò un poeta dal destino eccezionale». E Nietzsche incalza: «Virgilio è l'unico pagano accanto ai profeti cristiani e l'Eneide è il solo libro accanto alle Scritture che contenga affermazioni trascendenti l'ora e le circostanze del suo tempo, che risuonino come profezie fino alle porte dell'eternità».

Poeta dell'impero, dunque, poeta della latinità. Ma non basta questo per parlare dell'attualità di Virgilio. Attualità poi, come afferma Borges, è anche una parola sbagliata, sarebbe più giusto dire eternità. E allora su che cosa si basa questa eternità? Sui suoi versi finemente cesellati, sull'instancabile lavoro sulla parola che lui stesso definisce "in tenui labor"? Noi non crediamo neppure su questo.

Non basta l'epos, come non basta essere un orafo perfetto per diventare un grande poeta. L'universalità di Virgilio, la sua eternità, la sua attualità, se proprio vogliamo usare questa parola, poggia su ben altro. Poggia su quella continuità di malinconia, di rassegnazione e di pietà che è il tessuto stesso della sua poesia.

Virgilio passa senza deteriorarsi attraverso il flusso del tempo perché ha capito che gli uomini, divisi dalle religioni, dalle patrie, dalle leggi, sono però uniti inesorabilmente dal dolore. Un dolore che diventa poesia, addirittura musica, una musica «che è per eccellenza la parola dell'infinito». □

FIRENZE

Incontro con la Cina

Più di un anno fa Elio Gabbuggiani, Sindaco di Firenze, e Chu Jian, allora Sindaco di Nanjing (Nanchino), firmarono, nella città cinese, un "Patto di gemellaggio" nel "desiderio di incrementare la conoscenza e l'amicizia tra il popolo cinese e il popolo italiano e di rafforzare la cooperazione amichevole tra le due Città". Dopo quello di Venezia con Suzhou e quello di Milano con Shanghai era quello di Firenze, il terzo rapporto di gemellaggio tra città italiane e cinesi.

La visita che la delegazione fiorentina effettuò per l'occasione nel capoluogo della Provincia di Jiangsu — visita che si svolse all'insegna dell'accoglienza calorosissima sia da parte delle autorità che dei comuni cittadini — è stata ricambiata alla fine del mese di ottobre da una delegazione di quella municipalità, guidata dall'attuale Sindaco Wang Zhaoquan, che si è trattenuta nel capoluogo toscano una settimana.

Industria, arte, turismo, artigianato, spettacolo, commercio, cultura, sono gli argomenti che hanno riempito le giornate fiorentine degli ospiti orientali ai quali la città si è mostrata in tutto il suo tipico autunnale splendore (il poeta Xu Shimo ha trascritto in cinese il nome "Firenze" con tre caratteri che significano "freddo smeraldo" e questa non è una semplice espressione letteraria, in quanto la parola "Firenze" nella pronuncia italiana corrisponde veramente alle parole cinesi "freddo smeraldo": così Liu Bayiu, Vice Presidente dell'Associazione degli scrittori cinesi).

La mattina del 30 ottobre gli amici forestieri sono stati con noi, "alle ferrovie". Li ha ricevuti a Palazzo Cerretani il Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, che ha loro porto il saluto suo personale e quello dei ferrovieri di Firenze. Ha poi fornito alcuni dati statistici sull'esercizio delle linee del Compartimento e cenni storici sulla Stazione di S. Maria Novella e su quella che, nello stesso sito, la precedette, la "Maria Antonia".

La mattinata ferroviaria è poi proseguita con una visita alla Stazione Centrale, alla Cabine ACEI, al nuovo locomotore elettronico 632.001, alla Palazzina di Rappresentanza ove si è svolto l'incontro conclusivo con il Consiglio dei Delegati dell'Impianto.

Dei ricordi donati agli ospiti, consistenti per lo più in pubblicazioni di carattere ferroviario, particolarmente graditi i volumi sulla "Direttissima" e "Il treno in Italia" di Livio Jannattoni.

A. D'A.

Il Direttore Compartimentale di Firenze, Ing. Salvatori, consegna agli illustri ospiti alcune pubblicazioni di carattere ferroviario

MILANO

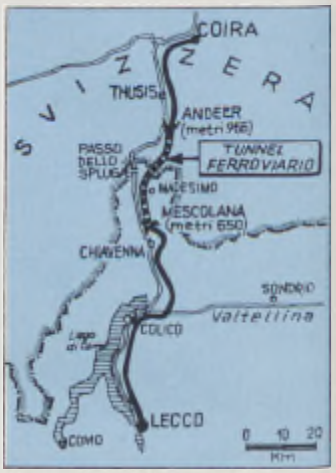
Lecco-Coira attraverso lo Spluga

È in gestazione da vent'anni l'idea di costruire una direttrice ferroviaria lunga 137 chilometri, che da Lecco, in asse verso Colico, penetri in territorio svizzero e, a quota 950, vicino ad Anderer, trafori il massiccio montuoso dello Spluga entro una galleria di 31,5 chilometri, giungendo così a Coira, da dove inizia il collegamento col sistema su rotaia europeo.

Dopo che Comunità, Enti, Regioni italiane e "länder" svizzeri, austriaci, tedeschi, si sono dati da fare con una lodevole tenacia, attraverso studi, pubblicazioni, raduni, ecco forse una schiarita concreta. A fornirla, il convegno su "Prospettive e sviluppo delle comunicazioni in Lombardia" organizzato il 13 e 14 novembre scorsi dal Comitato promotore del traforo dello Spluga col patrocinio della Regione, nel corso del quale è stato presentato un massiccio studio dedicato alla analisi tecnico-finanziario-economica delle possibilità di realizzazione del gigantesco progetto.

Indubbiamente l'opera rappresenterebbe un raccordo italo-europeo fonte di notevoli vantaggi: riduzione delle percorrenze da Milano verso l'Europa, (ad eccezione di Basilea) fino a 200 chilometri rispetto ad altri percorsi; incentivazione del traffico merci ferroviario; risparmio energetico; alleggerimento di altri transiti. Ma, come hanno sottolineato autorevoli convenuti — gli economisti Ernesto Stagni, Matteo Maternini, Francesco Forte, Mario Del Viscovo, i parlamentari europei Giavazzi e Carossino e Francesco Ventrella della Direzione generale dei trasporti della CEE — occorre eliminare le strozzature della rete italiana e migliorare le strutture ricettive dei porti.

La ponderosa ricerca, a cui abbiamo accennato, contenuta in un volume di 184 pagine, si interessa della domanda del traffico, della definizione e delle caratteristiche del tracciato del traforo di base e dei relativi aspetti geologici, della comparazione di diversi progetti, relativamente ai costi e degli eventuali risparmi energetici.



Il tracciato della nuova linea che dovrebbe congiungere Lecco a Coira, in territorio elvetico, con un traforo attraverso lo Spluga. I lavori dovrebbero durare 15 anni

Il costo di costruzione (i tempi saranno di 15 anni, dal 1985, e l'esercizio della linea dal 2000) è previsto in 2700 miliardi (lire 1981) comprensivi anche della realizzazione di uno scalo di smistamento fra Colico e Delebio. Costo d'esercizio: 20 miliardi annui. L'opera verrebbe finanziata mediante prestito ricorrendo anche al capitale privato, con ammortamenti fino a 50 anni.

La stessa CEE sembra concretamente interessata alla sua realizzazione grazie alla proposta di risoluzione presentata al Parlamento da dieci deputati italiani, così come lo sono diversi rappresentanti esteri convenuti a Milano. Quanto al Governo italiano, il Ministro Balzamo, che è stato presente al convegno,ha dichiarato: "occorre disporre di tutti gli elementi per comporre un quadro esauriente dal quale far scaturire la soluzione più adeguata da sostenersi in sede internazionale in una trattativa che si presenta ancora complessa e problematica. Non c'è quindi una posizione negativa del Ministero".

L. P.

ROMA

Stampa aziendale a congresso

Efficienza verso efficacia. Cioè fare bene le cose giuste. Si potrebbe dire che queste parole, pronunciate in apertura del 31° Convegno dell'ASAI (Associazione della Stampa Aziendale Italiana) da uno dei relatori, riassumano il senso che si è voluto dare all'annuale incontro tra i rappresentanti della stampa aziendale del nostro Paese tenutosi anche quest'anno a Roma, ospite l'Enel (l'anno scorso si svolse sempre a Roma, e a ospitarlo fu la nostra Azienda). E bisogna dare atto all'ENEL dello stile e della discrezione con cui ha organizzato, nei minimi particolari, ogni fase dell'incontro.

I lavori, introdotti da relazioni e interventi di estremo interesse (ha tenuto la relazione d'apertura il Prof. Antonio Miotto, e sono intervenuti, tra gli altri, il Presidente dell'Ordine dei giornalisti, Saverio Barbati, il Presidente onorario dell'Associazione, Prof. Silvio Golzio — attuale Presidente dell'Associazione Bancaria Italiana — e lo scrittore Libero Bigiaretti), si sono poi divisi in tre sezioni dedicate all'aggiornamento professionale degli operatori del settore: "Come organizzare una redazione", relatore il Direttore di "Voci", Mario Casacci, "Scambi di testi e di iniziative redazionali", affidata a Danilo Ferrero, Direttore di "Illustratofiat", e "Tecniche di preparazione dei giornali", tenuta dal Direttore di Solvay Notizie, Antonio Pacella.

Efficienza verso efficacia, dicevamo. Infatti, i lavori di sezione hanno puntato — ciascuno nell'ambito del proprio tema — a un'ulteriore individuazione degli obiettivi da raggiungere (fare le cose giuste) e dei mezzi, tecnici e professionali, per ottenerli (fare le cose bene).

In apertura della prima giornata di lavori, dopo il saluto del Presidente dell'ENEL, Prof. Corbellini, e l'introduzione ai lavori del Presidente dell'ASAI, Dott. Benzoni, c'è stato anche il rinnovo delle cariche sociali, che ha visto il nostro Direttore Editoriale, Dr. Ciambricco, eletto membro del Comitato Direttivo.

Nell'ambito del Convegno si è tenuta anche la tradizionale consegna del Premio Pacces. Quest'anno, il premio Pacces come Benemerito della Stampa Aziendale è stato assegnato al Dr. Semenza, nella sua qualità di Editore di "Voci".

La chiusura dei lavori è avvenuta il giorno successivo presso il Centro Informazioni, installato dall'ENEL nell'area destinata alla Centrale Nucleare di Montalto di Castro. A tirare le fila del discorso è stato il relatore ufficiale, Prof. Miotto.

La visita del Centro è stata molto interessante. Si tratta di una struttura "aperta", studiata appositamente per fornire a chiunque, cittadini, tecnici, operatori dell'informazione, tutte le notizie necessarie a illustrare la costruenda centrale nucleare di Montalto. Concludiamo con una significativa curiosità, in occasione del 31° Convegno dell'ASAI, TG 1, TG 2 e TG 3 hanno dedicato lunghi servizi alla vita della Stampa Aziendale, indicando "Voci della Rotaia" come una delle testate più qualificate del settore.

T. G.

Il Prof. Golzio consegna al Direttore Generale il Premio Pacces 1981

ROMA

Il CIFI compie ottantadue anni

Il Vice Direttore Generale, Ing. Misiti, in un momento della premiazione

Il 21 novembre il CIFI ha celebrato l'82° anniversario della sua fondazione con una simpatica cerimonia svoltasi nella sede centrale di Roma.

Erano presenti Autorità del mondo dei trasporti, le massime cariche del Collegio, oltre un folto gruppo di Soci; fra le Autorità, l'Ing. Misiti, Vicedirettore Generale delle FS, in rappresentanza dell'Azienda.

Nel corso della cerimonia si sono svolti gli atti conclusivi di un anno di attività del Collegio, e cioè l'assegnazione del riconoscimento ai Soci con un quarantennio di appartenenza; del premio "Mallegori"; dei premi e delle borse di studio a studenti delle scuole secondarie superiori, dell'Università e a laureati, figli di Soci e figli o orfani di Ferrovieri senza distinzione di grado; dei premi agli autori dei migliori articoli, apparsi nel 1980 sulle riviste edite dal Collegio, *Ingegneria ferroviaria* e *La tecnica professionale*.

In particolare, fra gli assegnatari delle borse citiamo i seguenti nominativi in ordine alfabetico:

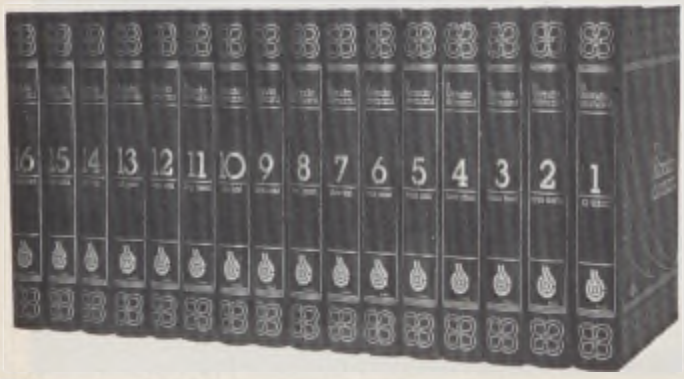
Università: Luca Bellingeri, Maria Lucia Buffo, Onofrio Cocozza, Franco Maugliani, Vittorio Maugliani, Valeria Rubino, Maurizio Sconci, Roberto Spazzoli, Antonio Vicino, Carlo Zini.

Scuole Medie Superiori: Patrizia Antonelli, Paola Argentino, Rita Cassetti, Francesco Corvino, Franco Roberto D'Antuono, Nicoletta Fiore, Angela Fiorillo, Giuseppina Fiorillo, Emilio Leone, M. Antonietta Liconti, Osvaldo Marinig, Daniela Simonetti.

La cerimonia è stata aperta dal Presidente, Ing. Angeleri, che ha brevemente illustrato gli scopi istituzionali del CIFI e il significato della cerimonia, cui ha fatto seguito il saluto augurale del Vicedirettore Generale, Misiti, e del Vicepresidente del CIFI, Bilancia. È seguita una rassegna dell'attività del CIFI, illustrata dal Segretario Generale Perilli. □

GRATIS a casa vostra

CON LO SCONTO DEL 50%



16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un abbuono Speciale del 50%)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disponete di 19 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani

Grande Enciclopedia Universale

AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 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 - 83.68.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto IL MONDO DOMANI Grande Enciclopedia Universale

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive** di L. 15.000

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.**

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap .....

Via ..... N. .....

BOLOGNA

Presentati i treni "Tres"

Treno completo multiclienti: la nuova formula che le FS e la SNCF hanno adottato per assicurare anche ai piccoli e medi operatori del trasporto merci i vantaggi della tecnica del treno completo.

L'iniziativa, che nasce da una complessa ricerca di mercato condotta sia in Italia che in Francia, è stata presentata a Bologna, il 12 ottobre, agli operatori economici del Veneto, Emilia e Romagna e Marche. Per le Ferrovie Francesi era presente Monsieur Anglade, Capo della Rappresentanza SNCF in Italia. Per le FS hanno illustrato l'iniziativa e risposto alle numerose domande degli intervenuti, il Dott. Ferretti, Direttore del Servizio Commerciale, il Prof. Troilo, Capo Ufficio Marketing dello stesso Servizio, ed il Direttore Compartimentale di Bologna, Ing. Marino.

I treni Tres, così sono stati chiamati, partiranno quindi ogni giorno, dal martedì al sabato, dalle stazioni di Bologna Ravone e Verona PN per raggiungere dopo sole 13 ore il transito di Modane.

Le Ferrovie Francesi provvederanno per il successivo inoltro per ogni località della Francia.

A Bologna Ravone affluiranno trasporti a carro, spediti isolatamente o a gruppi, dalle principali stazioni dei Compartimenti di Bologna e Ancona; a Verona PN faranno capo anche i trasporti da Mantova, Vicenza, Trento e Bolzano. Si è inteso quindi specializzare un servizio nei confronti della clientela ubicata nella fascia nord-orientale del Paese, giudicata particolarmente interessante per volume di traffico e possibilità di resa. Le due amministrazioni ferroviarie hanno assunto l'impegno di far pervenire i trasporti in qualunque località della Francia entro sei giorni dalla consegna alle FS.

"Una svolta nella storia della collaborazione fra le nostre due Reti" ha detto Monsieur Anglade nel suo intervento. Si tratta infatti del primo servizio offerto congiuntamente dalle due Amministrazioni dopo uno studio di mercato condotto in stretta unità di metodi e d'azione. Questa circostanza è stata messa in rilievo anche dal Dottor Ferretti: "Non erano mancate certamente fino ad ora intese e programmi svolti congiuntamente. Si era sempre trattato però, di argomenti di carattere generale, di problemi di natura più normativa e teorica che non operativa.

Questo nuovo indirizzo e questo impegno comune costituiscono la migliore garanzia per la buona riuscita dell'iniziativa".

R. P.

Viaggio istruzione in Belgio

Per il 12° anno consecutivo la Sezione "Sicurezza sul lavoro" del Servizio Personale, ha organizzato un viaggio d'istruzione in Belgio per 100 ferrovieri estratti a sorte negli impianti della rete maggiormente distintisi nella prevenzione degli infortuni durante l'anno 1980.

La comitiva guidata dal Dr. Salvatore Vitiello e dal suo collaboratore Sig. Luigi Dominici, è stata ricevuta alla stazione di Bruxelles Midi da alcuni funzionari delle Ferrovie belghe e dal Sig. Diodato Di Tanna della rappresentanza Commerciale FS a Bruxelles, i quali si sono prodigati affinché la comitiva nei cinque giorni di permanenza in Belgio potesse ammirare, oltre alle bellezze naturali del paese, anche impianti ferroviari, industrie e miniere, con particolare riguardo alle tecniche della sicurezza che vi vengono adottate.

Si fa presto a dire cultura

di Marcello Buzzoli

Di tanto in tanto ci si interroga sullo stato della cultura nella nostra società. Le risposte non sono concordi. C'è chi parla di grandezza e chi di decadenza. C'è chi si appaga dei riti e delle pompe. Le commemorazioni, le riscoperte, le riletture. Il bimillenario di Virgilio. Il centenario di Dostoevskij. L'estate artistica nelle metropoli. A Roma, i film nella Basilica di Massenzio. A Milano, "West Side Story" al Castello Sforzesco. E poi l'entusiasmo popolare per i guerrieri nudi di Riace. Il pellegrinaggio di duecentocinquantamila visitatori all'esposizione dei cavalli di San Marco. Il successo della mostra di De Chirico, classico e metafisico. E ancora le cooperative editoriali, le librerie sociali, le conferenze, i dibattiti. I premi e i premiucci letterari. La poesia declamata in pubblico. Nelle birrerie, sulla riva del mare. "Performances" dionisiache degenerate in rissa, tra lattine di Cocacola e sigarette alla marijuana. A Bologna, le quattro giornate artistiche nell'anniversario doloroso della strage. Dante recitato da Carmelo Bene e dal tandem Albertazzi-Proclemer. Con la cultura si sconfigge il terrorismo, titola un giornale. Con la cultura si sconfiggono le zanzare, replica un altro.

Ad accrescere la confusione, contribuiscono alcuni intellettuali, coscienza incarnata di questo o di quel partito politico, anche se ufficialmente non tesserati. Questi grandi piloti dell'opinione pubblica somigliano al giocatore di bussolotti del Manzoni che, dopo essersi cacciato in bocca stoppa e stoppa e stoppa, ne cava nastro e nastro e nastro.

Nello scenario culturale, smisuratamente ampliato dai mass-media, ci troviamo di fronte ad un complesso intrecciarsi di elementi positivi e negativi che ammettono le più disparate decodificazioni.

Compito umile e preliminare è quello di tentare di mettere un minimo d'ordine.

Cominciamo dalla scuola. Oggi nelle università italiane tengono cattedra trentamila professori di ruolo. Quindicimila sono i "ricercatori permanenti" che non si sa bene quale pietra filosofale debbano ricercare e se la troveranno mai. Intanto si sono conclusi i concorsi per professore "associato", nuova figura professionale. La scuola di massa ha partorito il professore di massa. "E come conciliare questa realtà declassata con la funzione delicata, altissima dell'insegnare?" si domanda uno dei nostri docenti più qualificati e meno conformisti che vive il dramma di persona.

Nella scuola media superiore, dei 380 mila e passa studenti che nella decorsa estate hanno sostenuto l'esame di maturità, classica e scientifica, il numero dei promossi ha superato la soglia del novantadue per cento. Leggermente inferiore la percentuale negli istituti tecnici e professionali. Ma l'assurda equipollenza dei titoli di studio canalizza verso le facoltà più affollate massicce e indifferenziate folle di giovani in attesa di un incerto domani.

Due-tre "best-seller" e poi un gran deserto

Scendendo dal vertice alla base, si possono fare scoperte d'altro genere, non meno inquietanti. Al termine della scuola elementare, il sessanta per cento degli allievi non è in grado né di scrivere né di leggere correttamente. L'ha documentato il professor Tullio De Mauro in un recente convegno sull'alfabetismo promosso da alcuni Comuni della Regione Toscana.

La scuola dovrebbe, con una didattica appropriata, suscitare fin dalla puerizia la passione per la lettura, intesa non come dovere, ma come piacere. Ma la scuola e la famiglia non provvedono a tanto. Inutile donare ai ragazzi edizioni lussuose dei soliti Grimm, Andersen, Verne, Salgari, ecc. C'è il rischio che, dopo un'occhiata alle illustrazioni, li mettano da parte, seguendo il cattivo esempio degli adulti. Settantasei italiani su cento non prendono mai un libro in mano. Siamo ancor oggi al più basso livello di tutti i Paesi della Comunità europea. Nel dopoguerra, sembrò delinearsi una inversione di tendenza, soprattutto per la suggestione dei grandi autori stranieri, rimasti ignoti negli anni della censura fascista. Nel 1946, la prima edizione di "Addio alle armi" andò a ruba. Tutte le opere di Hemingway furono importate e divulgate in Italia, il cinema portò alle stelle la fortuna del barbuto Ernst e di altri scrittori. Però, dietro l'euforia, si nascondeva (e ancor oggi, in parte si nasconde) una realtà diversa. A tenere su le vendite dei libri sono, più o meno, le solite categorie di lettori che hanno aumentato le esigenze e gli acquisti. L'appetito vien ... leggendo. Chi non era abituato a leggere, persiste nell'astinenza o si pasce dei romanzi a fumetti, dei rotocalchi rosa o porno.

Qualche "best-seller", qualche tascabile stampato in cinquantamila copie sono rondini che non fanno primavera.

Un'indagine di Marino Livolsi, presentata al recente convegno "Editoria e cultura a Milano tra le due guerre 1920 - 1940", sfronda molti allori del progresso culturale degli italiani. Statistiche alla mano, non risulta che oggi si legga più di cinquant'anni or sono. Livolsi ha

Particolare di un bronzo di Riace. Le due statue greche sono tuttora al centro di un grande fenomeno di entusiasmo popolare

fatto altre curiose scoperte. Già nel 1937 si parlava di crisi del libro e Mondadori e Bompiani sostenevano con iattanza che, nossignori, in crisi erano soltanto gli editori medio-piccoli. polemiche del 1937 che sembrano di oggi. Con la differenza che oggi anche i big della rotativa hanno il fiato grosso.

In conclusione, nonostante il ricambio generazionale, non pare che l'area dei lettori abbia subito rilevanti cambiamenti in senso qualitativo e quantitativo. Anche da noi si ripete il fenomeno evidenziato nella società americana da due studiosi, Lazarsfeld e Merton. In un saggio del 1948 che suscitò vasta eco i due autori scrivevano: "La lotta per la libertà, per il tempo libero, per l'istruzione popolare e per la sicurezza sociale fu condotta nella speranza che la gente, una volta affrancata dai lacci che l'ostacolavano, si sarebbe rivolta ai massimi prodotti culturali della nostra società, Shakespeare, Beethoven o magari Kant...". Previsione forse troppo ottimistica. Però, come abbiamo visto, la realtà rischia adesso di superare anche il pessimismo più fosco. E l'orizzonte non si schiarisce se dal libro passiamo a strumenti d'informazione più immediati e accessibili. In Italia, si vende lo stesso numero di giornali quotidiani di venti anni fa. La diffusione dei settimanali si aggira sui sette milioni di copie, il che equivale a circa venti milioni di lettori. Tra i dieci settimanali più diffusi, otto possono essere considerati obiettivamente di livello inferiore o medio-inferiore e contano la grande maggioranza di pubblico nelle fasce del proletariato urbano e contadino.

Queste ed altre emergenze hanno portato a formulare l'ipotesi dell'esistenza in Italia di due culture, quella del proletariato e quella della borghesia. La prima sarebbe prevalentemente visiva, la seconda letteraria e logico sequenziale. Il proletario sarebbe influenzato in maniera totale dal sistema delle comunicazioni di massa, mentre il borghese ne recepirebbe le suggestioni in maniera attenuata dal filtro dell'ironia. La ripartizione per strati sociali dei mezzi audiovisivi appare controvertibile. Ma perplessità anche maggiori derivano dall'attribuzione alla borghesia del ruolo di vestale della cultura. Innanzi tutto ci si può domandare a quale cultura s'intenda fare riferimento. Oggi alcune teoresi, non solo d'ispirazione marxista ma anche "borghese", tendono ad identificare la cultura con la politica, magari in maniera indiretta, collocando in primo piano la sociologia e la storia.

Non meno distorsiva è la tendenza a fare della cultura un valore riferito alla prassi (la prassi della storia, della classe operaia, della società, ecc.) dove l'uomo è visto soltanto in rapporto alle sue attività, mentre la vera cultura deve guardare all'uomo in senso integrale.

Motivo di fraintendimento è anche il riproporre l'eterno steccato tra sapere scientifico e sapere umanistico. L'uomo garantisce la propria libertà, non rifiutando, ma comprendendo le scienze. Abbandonate a se stesse, queste tendono ad esasperare il loro specialismo nell'orgogliosa certezza di poter ridurre alla propria dimensione tutta la tormentosa varietà del conoscere. Però non si degrada la scienza, riconoscendo l'importanza dell'arte e della letteratura con le loro valutazioni immaginativo-fantastiche.

Il poeta contemporaneo ha intravisto la distinzione tra il linguaggio che è "comunicazione" e quello che è "comunione". In una società disumanizzata, gli uomini possono (e non sempre) comunicare, ma non vivere in comunione. La grande poesia, parlando a tutti gli uomini, riesce a metterli in comunione. Il poeta deve distinguere tra la comunicazione di massa che si propone il controllo degli uomini e la letteratura che ci offre la conoscenza dell'uomo in vista di una partecipazione umana.

In questo senso si può dire che conoscere le discipline scientifiche è molto importante, ma non basta. La scienza di per sè non crea valori morali; promuove la comunicazione, ma non la comunione tra gli uomini.

Di fronte all'incessante espansione dei mezzi audiovisivi, viene in mente la frase profetica di Brecht sull'invenzione della radio: "D'improvviso si aveva la possibilità di dire tutto a tutti, ma a pensarci bene non si aveva nulla da dire". □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Il Ministro dei Trasporti, on. Vincenzo Balzamo, insieme con il Direttore Generale delle FS, dr. Semenza, ha insediato ufficialmente le cinque Unità Speciali, istituite con la legge 17/1981, con il compito di presiedere e sovrintendere all'esecuzione delle opere programmate dal Piano Integrativo di 12.450 miliardi, che sta gradualmente entrando nella fase esecutiva.

Le prime ad essere insediate sono state la IV e la V Unità, con sede rispettivamente a Potenza e Reggio Calabria, che hanno giurisdizione su tutta l'Italia meridionale. «Partirà dal Sud l'operazione di rilancio delle ferrovie» ha sottolineato l'**Avanti!** Sul secolare spartiacque che divide il Mezzogiorno dal Centro-Nord del Paese le ferrovie getteranno un ponte con l'attuazione del programma integrativo, il cui decollo comincerà proprio dal Sud...

Anche **Il Sole/24 ore** ha sottolineato che parte dal Sud dell'Italia l'attuazione del Piano Integrativo delle Ferrovie. L'avvio del programma e la sua realizzazione consentiranno di salvaguardare l'occupazione del settore per i prossimi quattro anni. Il Piano costituisce anche una diga contro l'inflazione, contribuendo, con il miglioramento e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviari alla riduzione dei prezzi e a una più rapida distribuzione delle merci. «Il treno corre di nuovo» ha scritto ancora il quotidiano economico sottolineando che dopo dieci mesi di attesa le industrie ferroviarie riceveranno ordini per 3.500 miliardi.

Sullo stesso tema torna anche **Il Fiorino:** le commesse ferroviarie daranno lavoro a ventimila operai. Si hanno fondate speranze che il contributo dell'azienda ferroviaria, inserendosi in quello più vasto di tutta l'impresa pubblica, gioverà alla rinascita delle zone terremotate e al progresso economico-sociale dell'Italia meridionale e insulare. In un periodo di crisi economica, come è quello che attraversiamo, le opere che saranno realizzate con lo stanziamento di 12.450 miliardi rappresentano una grande iniezione di forza, per risolvere in parte gli assillanti problemi della mano d'opera e dell'industria.

Per il quadro economico meridionale il piano delle ferrovie per il Sud — ha scritto **Il Mattino** — rappresenta un dato molto confortante. Le FS potranno dare un apporto non secondario all'assorbimento della disoccupazione, all'industrializzazione, all'incentivazione del commercio e della produzione agricola, che potrà così celermente raggiungere i mercati del Nord e del Centro Europa.

La 3ª Unità Speciale è stata insediata a Terni. «Con questa nuova struttura — ha posto in rilievo **Il Messaggero** — le ferrovie intendono aumentare la propria capacità di spesa e nel contempo accelerare al massimo la parte burocratica dei contratti per evitare la formazione di residui passivi e impedire che l'inflazione continui a mangiarsi, per ogni giorno di ritardo nell'avvio dei lavori, buona parte dei finanziamenti ottenuti».

L'insediamento della 1ª Unità Speciale ha completato l'iter preliminare relativo ai lavori di ammodernamento e potenziamento delle linee in tutto il territorio nazionale. «Il Ministro Balzamo a Brescia illustra il Piano Integrativo FS» — ha scritto il **Giornale di Brescia** — aggiungendo che la presenza del Ministro è segno dell'attenzione con la quale si guarda al Programma Integrativo come strumento per tentare di mettere un rimedio allo stato di degrado cui le nostre Ferrovie sono giunte».

Presentando le caratteristiche del Piano Integrativo — ha posto in rilievo **Il Sole/24 Ore** — il Ministro Balzamo si è soffermato sulla ristrutturazione del trasporto merci, che verrà realizzata attraverso l'intermodalità, cioè la combinazione di più modi di trasporto. Nei sei centri intermodali attualmente esistenti il traffico combinato è aumentato del 30%, contrariamente alla tendenza del traffico ferroviario merci in generale, che nel primo semestre di quest'anno è diminuito del 10% rispetto allo stesso periodo del 1980.

Sono stati frattanto presentati alla stampa alcuni esemplari di nuove vetture ferroviarie. «I treni italiani diventano colorati: esposta una carrozza rossa, gialla e blu» — ha scritto in proposito il **Corriere d'Informazione**, e **Il Messaggero** — «vagoni per pendolari nuovi e colorati». È vero che... anche l'occhio vuole la sua parte, ma l'importante è che si tratta di materiale di nuova concezione che assicurerà viaggi più confortevoli soprattutto ai pendolari e per i collegamenti interregionali rapidi, sulle medie distanze.

A cura di Maria Guida

LETTERE A VOCI

A proposito di pensioni

Caro Direttore,
mi associo a quanto scrive il sig. Michele Gibiino (Voci della Rotaia n. 8/9, pag. 49). Egli ha perfettamente ragione quando denuncia lo stato di indifferenza ed incuria riservato ai pensionati e questo lo può constatare di persona; provi a telefonare all'OPAFS e si faccia spiegare perché ancora — *dopo due anni* — non sia riuscita a regolarizzare la mia buonuscita.
Inoltre non sono ancora riuscito a capire la ragione per cui al 31/12/1979, anno in cui sono andato in quiescenza, mi hanno calcolato la pensione sullo stipendio di 8 mesi prima anziché sull'ultimo già comprensivo dei miglioramenti previsti dalla Legge 42.
Questa prassi ha dato origine ad una regolarizzazione con la conseguenza di ricevere l'intera pensione dopo un anno e la differenza della buonuscita a data da destinarsi.
Questo ritardo sta decurtando del valore iniziale i *miei* soldi producendomi un danno economico che non verrà mai indennizzato.
A questo punto viene spontaneo pensare che verso una categoria mancante di coesione e di mezzi qualsiasi apparato amministrativo può concedersi, impunemente, un comportamento poco corretto.
Distinti saluti

Vito Santinelli

Spett.le "Voci della Rotaia",
l'ENPAS, con comunicato stampa pubblicato su "Il Resto del Carlino" di Bologna il 24 c.m., ha precisato che nelle riliquidazioni della buonuscita per tredicesima mensilità sono compresi i periodi convenzionali (sette o dieci anni) in favore degli ex combattenti e che, per coloro che hanno già ottenuto la riliquidazione con l'esclusione di tali periodi convenzionali, sarà proceduto di *ufficio* al relativo conguaglio.
Ciò premesso, gradirei sapere se l'OPAFS provvederà analogamente, poiché ha già riliquidato la buonuscita del defunto mio marito, ma con l'esclusione del periodo convenzionale attribuitogli all'atto del collocamento a riposo perché ex combattente.
Grazie e distinti saluti.

Nazzarena Farinelli
Bologna

Relativamente alla questione prospettata dalla sig.ra Farinelli, che sappiamo interessare un gran numero di lettori, abbiamo interpellato l'OPAFS, che ci ha inviato la seguente precisazione.
«In merito alla richiesta della Sig.ra Nazzarena Farinelli intesa a conoscere se l'OPAFS provvederà, d'ufficio, analogamente all'ENPAS, a riliquidare le riforme di 13ª mensilità con l'inclusione dei periodi convenzionali di cui all'art. 3 della legge 336/70, si precisa quanto appresso.
Questo Ente, nel provvedere alle riforme di buonuscita per il calcolo della suddetta 13ª mensilità ai sensi della legge in oggetto, ha escluso, sinora, dal predetto calcolo, le anzianità convenzionali di cui sopra, in base alle disposizioni dettate dal Ministero del Tesoro con circolare n. 53 del 12-6-1980.
Successivamente, a seguito di un parere della 3ª Sezione del Consiglio di Stato del 10-2-1981 favorevole agli ex dipendenti dello Stato assistiti dall'ENPAS, il Ministero del Tesoro, su richiesta dell'OPAFS, ha espresso anche per gli ex ferrovieri parere positivo alla concessione delle anzianità convenzionali nel computo della riforma di buonuscita per 13ª mensilità.
In relazione, appunto, a quanto precede, l'OPAFS ha già avviato intese con l'Azienda Autonoma FS per la definizione della procedura concernente lo espletamento delle relative pratiche.
Peraltro, appare certo che per le suddette non dovranno essere presentate domande perché le stesse saranno evase d'ufficio».

L'Italia in treno

Sono abbonato a "Voci", ma non sono un ferroviere; sono come si dice un ferramatore, un individuo, cioè, che fin da ragazzo ha subito il fascino del treno e da allora si è sempre interessato con assiduità e con passione dei problemi delle ferrovie ed in treno ha visitato l'Italia in lungo e in largo e non solo l'Italia.
Questa premessa mi è suggerita dalla lettura del numero di "Voci" che dava il via ad una inchiesta, che certamente darà adito ad un dialogo con gli utenti del treno: i viaggiatori.
Intendo partecipare a questo dialogo inviando con questa lettera alcune mie idee riguardo al modo di rendere sempre più vivo il rapporto ferrovia — viaggiatori nell'interesse dell'una e degli altri. E vorrei cominciare col parlare di due opuscoli: uno delle ferrovie francesi ed uno delle nostre.
L'opuscolo della SNCF è veramente completo. Presenta subito un quadro del "reseau" francese continuando con una serie di notizie sulla storia delle ferrovie, sui principali treni, sui servizi integrativi: pullman, motoscafi, traghetti, treno + auto, cuccette, vetture senza autista, aliscafi.
Prosegue con i vari tipi di biglietti, il servizio bagagli, quello di ristoro, i modi di preparare un viaggio e con l'illustrazione degli impianti della Capitale, i modi per visitarla, i collegamenti stazioni-metropolitana, i servizi Europabus, ecc.
Inoltre, segue, ed è questa la parte più interessante della pubblicazione, una minuziosa e particolareggiata descrizione che si potrebbe definire compartimentale delle ferrovie che, per ogni zona, indica i treni più importanti e veloci, i TEE, gli espressi, le località più interessanti e caratteristiche, i pullman da turismo con le città collegate, le stazioni servite da vetture con cuccette o vagoni letto i menu più famosi della zona, l'indicazioni di itinerari per gite turistiche con le stazioni di partenza e di appoggio. Il nostro opuscolo è invece assai più limitato. Fornisce utili consigli, indica alcuni tipi di biglietto, suggerisce come prenotare i posti e come spedire i bagagli, indica i vari tipi di posti e i vari servizi: bar, telefono terra-treno, esercizi di ristoro nelle stazioni, autoaccompagnate, treno + auto, cambiavaluta, treni navetta, traghetti, servizi Europabus.
Il tutto, mediante indicazioni generali senza riferimenti concreti alle città, alle stazioni, ai raccordi, alle zone. Ed è questo, ripeto, che distingue i due opuscoli e provvede ad una conoscenza più o meno profonda dei trasporti ferroviari. Certo la conoscenza delle ferrovie non può acquistarsi dalla lettura di un opuscolo, ma non c'è dubbio che l'opuscolo delle ferrovie francesi meglio corrisponde alle esigenze del viaggiatore, turista o no. Ancora: tempo fa la televisione ha mandato in onda alcuni documentari sui mezzi di comunicazioni; però si trattava di documentari delle ferrovie francesi.
Allorché, qualche anno addietro, sembrava che la dirigenza delle FS avesse perduto ogni fiducia nella Azienda furono i viaggiatori ad impedire che si iniziasse lo smantellamento delle ferrovie con l'infelice discorso dei rami secchi. Si dovevano tagliare cinquemila chilometri di ferrovie e quando io riosservo su una vecchia carta d'Italia le linee da tagliare mi convinco che abbiamo perduto anni utilissimi, in un periodo economicamente più idoneo, per il potenziamento delle ferrovie. Al-

LETTERE A VOCI

tro che smantellamento. Questa però grazie a Dio è acqua passata. Ora si è imboccata la strada giusta e perciò il mio vuole essere un discorso, un invito alla nostra Azienda a fare tutto il possibile per far conoscere le nostre ferrovie: e ce ne sono di bellissime, addirittura di spettacolari in montagna, in collina, in pianura, a costeggiare il mare come in nessuna altra nazione del mondo. La conoscenza costituisce infatti la base più giusta e vera per un dialogo costruttivo ed utile. I ferrovieri dovrebbero sentirsi ed essere più che i gestori, i proprietari di questo patrimonio incomparabile di ricchezza come lo sono e lo dovrebbero diventare sempre di più tutti gli italiani i quali dovrebbero essere invitati a partecipare con una forma di azionariato popolare alla valorizzazione delle ferrovie che per moltissimi anni ancora (ed io sono convinto per sempre) costituiranno il fenomeno più importante per il trasporto di grandi masse di viaggiatori in ogni parte ed in ogni angolo della nostra Italia così bella e così poco conosciuta.

Luigi Crescia

Siamo senz'altro d'accordo con lei. L'Italia ha davvero un patrimonio di linee ferroviarie di alto potenziale turistico. Un potenziale che va sfruttato sempre di più e sempre meglio. Noi siamo convinti, come lo è lei, che il treno è e resterà il mezzo di trasporto più idoneo per far viaggiare un gran numero di persone attraverso l'Italia. Con il caro-petrolio ormai la macchina è sempre più un mezzo per privilegiati e il treno è quindi in grando di svolgere, ora più che mai, la sua funzione sociale.
Per quanto riguarda l'opuscolo francese da lei indicato, noi giriamo le sue osservazioni agli uffici competenti, certi che terranno conto dei suoi suggerimenti. Non si conoscono le ferrovie attraverso un opuscolo però anche un piccolo strumento come quello può essere utile, e talora prezioso, per chi viaggia.

Non è il ponte sul fiume Toce!

Due reportages giunti contemporaneamente in redazione, una serie di infortuni in fase di sviluppo, stampa e selezione del materiale fotografico, e soprattutto la solita fretta, che sui banchi della tipografia non è solo cattiva consigliera ma riesce spesso ad essere addirittura diabolica, hanno fatto sì che il servizio "Da Novara a Domodossola", pubblicato sul numero 10 di "Voci", apparisse viziato da alcuni gravi errori.
Infatti la foto d'apertura del servizio riprodotta qui accanto, non si riferisce al ponte in ferro citato nell'articolo, quello fra Ornavasso e Cuzzago, ma al ponte in ferro a sud della stazione di Verbania-Pallanza, della linea Milano-Domodossola. E anche la cartina pubblicata a pag. 14, a corredo della scheda tecnica, non si riferisce, evidentemente, alla linea oggetto dell'articolo.
Ci scusiamo con i lettori.

Rossi cav. Giovanni

Quasi su tutti i numeri di "Voci" ci si congratula con agenti in pensione o in servizio cui è stata conferita l'onorificenza di cavaliere dell'ordine "al Merito della Repubblica Italiana". Non che io sia stato mai entusiasta, anzi tutt'altro, ma viene da domandarsi: per ottenere un tale titolo, quanti salti mortali, quante acrobazie fanno questi nostri colleghi? E poi quali speciali meriti o meriti speciali devono avere? Forse quello di aver lavorato 30 o 40 anni? Chissà quanti di loro hanno lavorato davvero e quanti erano invece dei lavativi? Ne ho conosciuti molti di costoro, ora cavalieri. Mi domando: è possibile che il nostro presidente Pertini, con tutto il peso dell'attuale caos politico, possa pensare ad insignire un pinco pallino qualsiasi?
Certo, a sentirsi chiamare cavaliere, taluni magari si gonfiano come le rane, vanno in delirio. E pensare che abbiamo contadini incalliti a lavorare la terra dall'alba al tramonto, operai, carbonai, minatori, che lavorano duro per 30 o 40 anni. Costoro hanno mai chiesto onorificenze? Rispetto a questi cavalieri non dovrebbero essere nominati almeno commendatori? Comunque, auguri, felicità e longevità a tutti i cavalieri nominati dalla Repubblica.

Lettera non firmata

Prendiamo atto di quello che lei dice e che potremmo anche condividere, o almeno condividere in parte. È indiscutibile che chi lavora la terra dall'alba al tramonto, o chi lavora nel buio di una miniera, avrebbe, come minimo, diritto al titolo di commendatore. Però non crediamo che tutti quelli che vengono nominati cavalieri siano dei traffichini o dei lavativi. È gente che lavora, che ha lavorato, che continuerà a lavorare. Probabilmente gente che questo titolo, per quanto discutibile sia, lo merita davvero. Quanto al "gonfiarsi come le rane", per usare le sue parole, beh! è una reazione abbastanza umana, non crede? In una paese come il nostro, un paese di "dott.", "prof.", "ing.", dove chi non ha uno straccio di titolo non è nessuno, in fondo è anche comprensibile.
Un'ultima cosa poi, la sua lettera non è firmata, e francamente non capiamo perché. L'abbiamo voluta pubblicare lo stesso, però riteniamo che quando si afferma qualcosa, giusta o sbagliata che sia, bisogna anche sottoscriverla con tanto di nome e cognome. Ma ci viene un sospetto, forse lei non ha firmato perché non poteva scrivere "Rossi cav. Giovanni" come magari avrebbe desiderato?

Buon Natale con la Carta d'Argento

Cara "Voci",
sono un vostro vecchio abbonato, da molti, troppi, anni in pensione e vorrei esprimere una mia perplessità su un'iniziativa dell'Azienda: la Carta d'Argento. Dico subito che si tratta di un'ottima iniziativa ma, c'è un grosso ma che consiste nel fatto che questa Carta non può essere usata, ad esempio, durante le festività natalizie. Francamente non ne vedo la ragione soprattutto tenendo conto del fatto che è proprio durante le feste che si ha maggiormente necessità di spostarsi ed è proprio durante il periodo invernale (con le autostrade piene di neve e nebbia) che persone anziane come me preferiscono lasciare le automobili in garage. Non si potrebbe fare qualcosa? E "Voci" non potrebbe farsi parte diligente presso le Autorità competenti? Vi ringrazio e vi auguro buon Natale.

Guido Lazzari
Roma

Certo che si potrebbe fare qualcosa, anzi qualcosa è stato già fatto (e senza l'intervento di "Voci"). Per quest'anno, infatti, la nostra Azienda ha deciso, in via eccezionale, di prorogare la validità della Carta d'Argento anche alle festività natalizie. I pensionati potranno così viaggiare anche in tale periodo fruendo della riduzione del 30%. Buon Natale dunque e buon viaggio.

UNA FOTO, UN TRENO

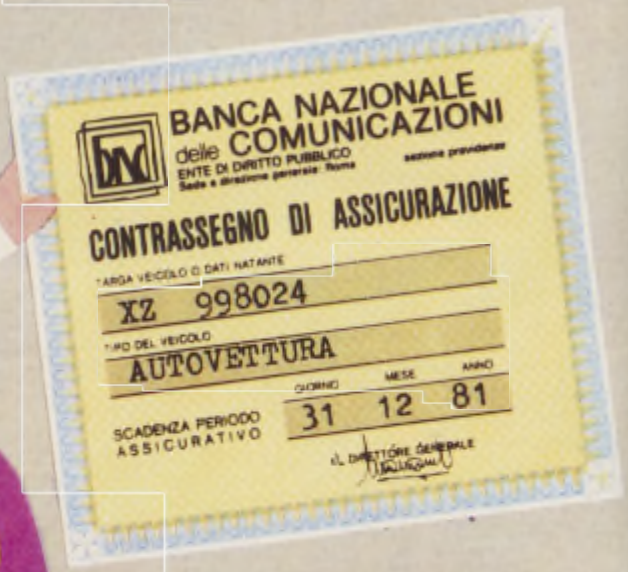
Mario Nunes Vais
"Gita alle Alpi Apuane"

a cura di
Piero Berengo Gardin

«Gabriele D'Annunzio pesa 75 kili, è alto 1,64, misura 90 di torace e 54 di testa. Il suo corpo è perfettamente proporzionato, assai muscoloso e ben disegnato. La pelle del corpo è liscia e bianca. Ginocchi e caviglie fini, le gambe nervose, il piede piccolissimo, la vita stretta, il ventre piatto. Le mani piccole e ben modellate. Il cranio di D'Annunzio è un cranio perfetto di dolicocefalo, di precoce calvizie, di liscia e lucida nudità».
Questo e altro scrive del divin poeta Tom Antongini, suo primo editore e poi segretario privato, in una biografia del 1939. Tutto ciò comunque non si distingue bene in questa fotografia di Mario Nunes Vais e intitolata «Gita alle Alpi Apuane», organizzata per assistere allo scoppio di una mina e dove D'Annunzio è colto invece al di fuori sia della sua ufficialità di poeta che del suo ambizioso protagonismo mondano (è il signore in alto, al centro, con il cappello a larghe falde, che occhieggia dalla carrozza di seconda).

Mario Nunes Vais, nato il 16 giugno 1856 e morto il 27 gennaio 1932, è un gentiluomo fiorentino di origine israelita, ufficialmente «Agente di cambio» ma, in realtà, fotografo cosiddetto «dilettante» e ritrattista di grande prestigio nella Firenze preunitaria di Ricasoli e dei fratelli Alinari. Nel quadro della fotografia italiana a cavallo del 900 Vais è figura di primo piano, agiata e benestante, che avvicina all'obiettivo una grande quantità di personaggi del suo tempo alcuni dei quali vicini a D'Annunzio, come Ugo Ojetti ed Emilio Treves, o come la Aleramo e la Duse.
Vais è un fotografo dal taglio aristocratico che adempie, in definitiva, a quello che era all'epoca un dovere importante: soddisfare, da un lato, la vanità dei personaggi che fotografava e; dall'altro, celebrare i fasti di una classe sociale in ascesa — la borghesia — con la quale la fotografia stringeva, già da allora, un rapporto di solidale e duratura complicità.

un'assicurazione sul binario giusto



COSTO COMPLESSIVO DECISAMENTE INFERIORE A QUELLO PRATICATO DA ALTRE COMPAGNIE

POSSIBILITÀ DI PAGARE IL PREMIO CON RITENUTE MENSILI SULLO STIPENDIO

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 1 / gennaio 1982

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma - sped. in abb. post. gr. III/70

GARE DI ABILITA' PER LE SQUADRE T.E.

A pagina 14

La pulizia delle carrozze

Una nostra inchiesta a pag. 8

UN CONTO CORRENTE SUL BINARIO GIUSTO

- Interessi a tasso agevolato
- Nessuna spesa per tenuta di conto
- Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze
- Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXV n. 1/gennaio 1982

Giovani sciatori in arrivo in una nostra stazione
(Foto di Bruno Di Giulio)

Il primo numero di "Voci" dell'82 avrebbe voluto essere il numero delle grosse novità, il numero in cui avremmo parlato di soluzioni ormai raggiunte, di problemi già risolti. Nel momento in cui scriviamo questa nota non tutto è ancora definito ma un notevole passo avanti è già stato compiuto. Si è infatti arrivati ad un accordo sul protocollo cui è allegato il codice di autoregolamentazione dello sciopero sottoscritto da tutte le Organizzazioni Sindacali. Il "codice" naturalmente non impedirà lo sciopero, che resta comunque un diritto inalienabile sancito dalla Costituzione, ma senz'altro ne renderà meno pesanti le conseguenze sul pubblico.
E ora siamo in attesa della firma del nostro contratto nazionale di cui, per il momento, è stata approvata solo un'ipotesi di accordo. Comunque è convinzione comune che la firma del contratto dovrebbe avvenire entro termini brevissimi. Noi seguiamo giorno per giorno questo faticoso iter e nel prossimo numero tratteremo ampiamente di questa scadenza per noi importantissima.
Intanto prosegue la nostra serie di servizi "Dalla parte del pubblico" con un'inchiesta dedicata alla pulizia delle carrozze. È vero, infatti, che i viaggiatori vogliono che i treni arrivino in orario ma è altrettanto vero che pretendono anche di salire su carrozze sempre pulite e confortevoli. Dal particolare al generale, dal grande al piccolo, tutto concorre infatti a fornire quell'immagine di sicurezza e efficienza a cui ogni utente ha diritto.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	AUTOREGOLAMENTAZIONE O RICORSO ALLA LEGGE?	*Eriberto Storti*
8	CARROZZE PULITE: COSA FA L'AZIENDA	*Marcello Buzzoli*
14	PER LE SQUADRE T.E. QUASI UN CAMPIONATO	*A. Fumi-V. Morelli*
16	LA TRENTO-MALÈ	*Mario Forni*
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Personaggi/Amici in pensione/Notizie per il personale/Cronache del DLF/Handicappati/Tuttarete	
32	MINIALMANACCO	*Roberto Fusco*
33	I NOSTRI IMPIANTI: IL D.L. DI SAVONA	*Aurelio Battaglia*
36	GRAZIE, MR. COWEN	*Lia Carini Alimandi*
37	PANORAMARETE	
43	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema/Libri/Televisione/Dischi/Per voi ragazzi/In famiglia/Fermodellismo/Filatelia	
47	IL NOSTRO CONCORSO "VIVA LA PRIMAVERA"	
49	LETTERE A VOCI	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Capo: Francesco Causarano; Balilla Beltrame

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Luigi De Luca, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al Tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Continua l'operazione sicurezza

La nostra Azienda ha predisposto un piano per la chiusura delle zone interne degli scali ferroviari. Si tratta di mettere in atto una serie di controlli che permetteranno l'ingresso ai binari solamente a chi è munito del biglietto di viaggio o d'ingresso (350 lire).

In una prima fase, la nuova disciplina scatterà nelle stazioni di "testa" (Firenze, Milano, Torino, Venezia, Napoli e Palermo). In questi scali, infatti, i treni in arrivo, per ripartire, devono invertire il senso di marcia e, quindi, le maggiori soste dei convogli favoriscono le attività dei borseggiatori e dei ladri.

L'operazione prevede la separazione della zona interna da quella commerciale (bar, ristoranti, negozi) con l'ausilio di transennature metalliche e cancelli. Per permettere l'accesso ai binari saranno creati alcuni "varchi" controllati, in entrata, dai ferrovieri. In uscita, i viaggiatori si serviranno, invece, dei tornelli analoghi a quelli in uso nelle metropolitane. I varchi saranno numerati e dotati di tabelle che indicheranno gli ingressi e le uscite in varie lingue. Le entrate laterali delle stazioni, infine saranno chiuse o sottoposte ai controlli, anche con l'uso di telecamere a circuito chiuso.

Tra qualche mese, al massimo alla vigilia dell'estate, gli scali ferroviari (con la nuova disciplina) diventeranno quindi più sicuri.

Il Natale di Termini

Alla stazione di Roma Termini il traffico natalizio si è svolto quest'anno con maggiore regolarità e anche i treni hanno registrato ritardi più contenuti rispetto agli scorsi anni. Sul miglioramento della circolazione ferroviaria ha anche influito un certo calo dei viaggiatori.

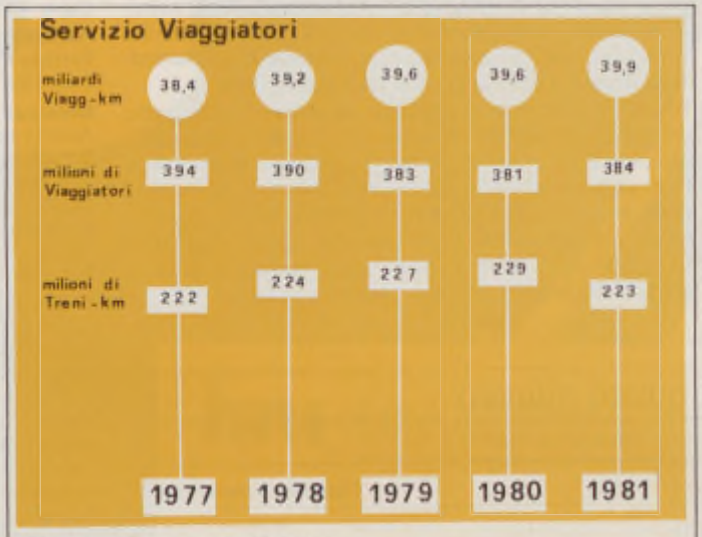
Ecco le cifre. Dal 13 dicembre al 1° gennaio 1982 agli sportelli di Termini sono stati venduti 348.348 biglietti di viaggio con una diminuzione, rispetto allo scorso anno, di 24.121 biglietti. Nello stesso periodo, gli incassi alle biglietterie sono stati di 3 miliardi e 400 milioni circa, rispetto ai 3 miliardi e 300 milioni circa del 1980. Nel frattempo, però,le tariffe sono aumentate del 10 per cento e, quindi, il minore introito ammonta a circa 300 milioni di lire.

La giornata di incasso record è stata il 29 dicembre con 16.832 biglietti e 218 milioni circa. La giornata con i minori incassi è stata invece il 1° gennaio 1982 con 8.080 biglietti e 91 milioni circa d'introiti.

Il Ministro e il Direttore Generale ricevuti dal Presidente Pertini

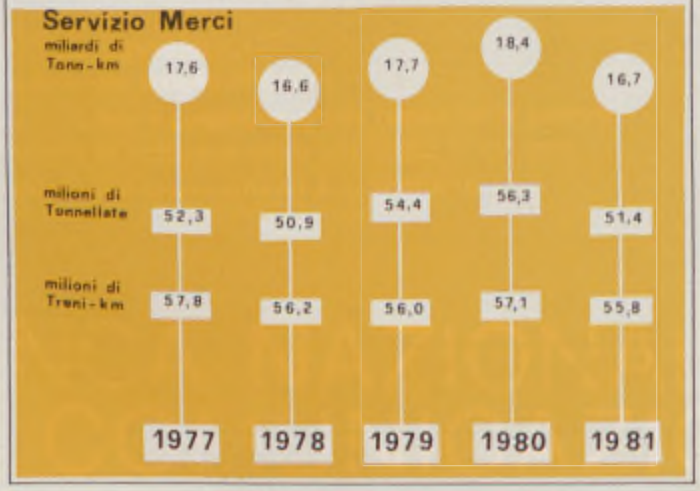
Il Presidente della Repubblica ha ricevuto al Quirinale il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, con il nostro Direttore Generale, Dott. Semenza, il Capo di Gabinetto, Dott. Freni, ed un gruppo di collaboratori del Ministro.

Nella circostanza è stato fatto omaggio al Presidente Pertini del documentario realizzato dalle FS in occasione delle cerimonie per il settantacinquesimo anniversario del traforo del Sempione svoltesi a Domodossola e Briga, alle quali il Capo dello Stato era intervenuto unitamente al Presidente della Confederazione Elvetica Furgler.



Il traffico nel 1981

Nelle tabelle qui riportate, sono indicati i risultati provvisori relativi al traffico viaggiatori e merci per il 1981. Per quanto riguarda gli incassi si è riscontrato un notevole aumento, sul quale hanno naturalmente inciso i ritocchi tariffari intervenuti nel corso dell'anno. Nel settore viaggiatori sono stati incassati 930 miliardi di lire (rispetto agli 844 dello scorso anno); nel settore merci, si è invece avuto il mantenimento dei livelli di produttività dello scorso anno, e cioè 600 miliardi di lire.



Un passo avanti per il Treno-Metrò

L'Ufficio Speciale del Piano Regolatore del Comune di Roma ha definito la destinazione delle aree comunali per la rete ferroviaria tra Roma e Fiumicino, trasmettendone gli atti relativi alla competente Ripartizione del Demanio e del Patrimonio. Si tratta di un comprensorio ubicato fra l'autostrada per Fiumicino, la linea ferroviaria Roma-Pisa, l'aeroporto e la via Portuense. La sistemazione di questa zona (Piano particolareggiato n. 23-L) che viene annunciata come prossima, è connessa al progetto per il collegamento ferroviario tra la stazione ferroviaria di Porto e l'aeroporto di Fiumicino, progetto al quale si sta alacremente lavorando. In effetti, secondo il "piano quadro" dei trasporti dell'area romana, la linea FS per Fiumicino è destinata a divenire una vera e propria linea di metrò allorquando i treni a caratteristiche nazionali (Roma-Pisa-Genova) che transitano sull'attuale linea FS saranno instradati sulla nuova direttrice Maccarese-S. Pietro.

Entro pochi anni è presumibile che la linea per Fiumicino con diramazione ed attestamento nell'Aerostazione, previo ammodernamento del materiale rotabile ed abolizione dei passaggi a livello tra Ponte Galeria e la stazione di Porto, potrà assumere frequenze e velocità proprie di un servizio di trasporto di tipo "metrò".

IN BREVE DALL'ESTERO

Gran Bretagna

La metropolitana di Londra fa toletta. Il vecchio affascinante ma fumoso metro londinese sarà aggiornato e ammodernato nei prossimi dieci anni, con una spesa di 60 milioni di sterline (circa 150 miliardi di lire). Tutte le stazioni della leggendaria "subway" saranno contrassegnate e allestite cromaticamente per linee, seguendo il modello delle stazioni Viktoria e Jubilee.

Nuova Zelanda

Esperti giapponesi e britannici sono a Wellington sin dallo scorso luglio per collaborare ai lavori preparatori alla elettrificazione della principale linea ferroviaria dell'Isola del Nord. Non appena ottenuto il definitivo assenso governativo, che prevede lo stanziamento di circa cento miliardi di lire, potranno avere inizio i lavori sulla prima tratta Palmerston-North Marton, la cui messa in servizio avverrà nel 1983. L'intera linea sarà elettrificata entro il 1987.

Finlandia/Cina

Un servizio regolare per containers, via treno, sarà instaurato quanto prima tra la Finlandia e Pechino, via URSS. I primi viaggi di prova sono stati già effettuati. La durata del trasporto è di circa tre settimane, a fronte dei tre mesi necessari per il trasporto via mare. Da parte finlandese il servizio è assicurato dalla compagnia "Rail Train Oy" appartenente all'azienda ferroviaria finlandese e agli industriali del legno.

Repubblica Federale Tedesca

Una originale inchiesta condotta dalla DB (Ferrovie Federali Tedesche) ha permesso di accertare che il 50% dei viaggiatori conosce il nome del treno sul quale sta viaggiando. Uno su tre ne conosce persino il numero. L'inchiesta si è svolta nella Repubblica Federale Tedesca: e questo spiega, e in parte ne attenua la sorpresa, l'imprevisto esito del sondaggio.

Anche le British Railways hanno il loro supertreno

Il 7 dicembre scorso, anche la Gran Bretagna ha potuto presentare il "suo" gioiello ferroviario: si chiama Advanced Passenger Train, e percorre i 640 chilometri tra Londra e Glasgow in 4 ore e 14 minuti, 1 ora in meno rispetto ai treni normali.
Ma questa impresa, per la verità, è stata realizzata a percorso invertito: infatti il viaggio inaugurale dell'A.P.T. si è svolto sul tratto Glasgow-Londra (quasi a voler sottolineare come tutti gli itinerari del Regno Unito portino a Londra...); quando da Londra si è intrapreso il viaggio di ritorno sono però cominciati i primi guai. Bisogna sapere che il sofisticatissimo treno superveloce (è in grado di raggiungere i 260 chilometri l'ora) è dotato di uno speciale meccanismo di inclinazione che consente al treno stesso di abbordare le curve ad una velocità eccezionale. Senonché questo meccanismo di "inclinazione" può entrare in crisi quando due treni A.P.T. viaggianti in senso opposto, si incrociano. Accade allora che combinandosi gli effetti dei due meccanismi di inclinazione si possa verificare un deragliamento. Per evitare questo inconveniente i tecnici britannici hanno così messo a punto un dispositivo che blocca al momento opportuno la inclinazione. Questo dispositivo però si è dimostrato un po' troppo "invadente", avendo la tendenza ad entrare in azione anche quando non richiesto... così appunto, è avvenuto nel tratto "di ritorno" del viaggio inaugurale quando in almeno tre occasioni i passeggeri della vettura bloccata in posizione rigidamente verticale mentre le altre si inclinavano in curva come previsto, venivano esposti a vibrazioni particolarmente violente. Risultato, trasferimento dei passeggeri ad altra vettura, e ritardo finale di mezz'ora. Sono incerti del mestiere che si potranno tuttavia superare: frattanto l'Advanced Passenger Train che è costato ben 13 anni di studio e 300 milioni di sterline (682 miliardi di lire circa...) è entrato in regolare servizio giornaliero (Glasgow-Londra-Glasgow) a partire dall'11 gennaio di quest'anno.

Un convoglio della Repubblica Popolare Cinese

URSS

In attesa di essere portata a compimento, la "sorella" della transiberiana, vale a dire la Baikal-Amour che collega il cuore della Russia asiatica con il Pacifico, non attende passivamente il termine dei lavori. Sul tratto già attivato, infatti, di 1.600 km (più o meno la lunghezza dell'Italia...) si è svolto nel corso del 1980 un traffico merci di ben 8 milioni di tonnellate. Ma nell'82 si prevede il reddoppio di questa cifra...

Taiwan

La commissione preparatoria che sovraintende gli studi per la costruzione del metró di Taipei, capitale di Taiwan (Formosa), ha presentato il suo primo progetto: l'attuale linea ferroviaria che attraversa la città in superficie sarà portata in sotterranea, circa quattro chilometri dopo la stazione di Wanhna, verso l'ovest, all'altezza della centralissima avenue di Sungkiang. E questo tratto sarà accoppiato con una linea di metropolitana. I lavori della prima linea, quella ferroviaria cioè, la cui lunghezza è prevista in circa 17 chilometri, dovrebbero essere terminati nel 1986, dopo 18 mesi di progettazione e due anni di esecuzione.
Costeranno circa 600 miliardi di lire. Per l'occasione, Taipei sarà fornita di una nuova stazione centrale comune alla ferrovia ed al metro.

Francia

Il progetto del tunnel sotto la Manica è di nuovo di attualità. Il Ministro dei Trasporti britannico e quello francese si sono infatti incontrati a Londra e hanno rilasciato alla stampa questa dichiarazione: «Si tratterà di un collegamento fisso che unirà i due Paesi e i vari progetti sono in avanzata fase di studio. Nella massima considerazione verranno tenuti gli interessi dei trasporti marittimi». I due ministri hanno anche avuto uno scambio di punti di vista sulla politica nazionale dei trasporti e su questioni di attualità nell'ambito della Comunità Europea.

A cura di Camillo Benevento

Autoregolamentazione o ricorso alla legge?

Sul delicato ed annoso problema il mondo sindacale e quello politico hanno opinioni ancora divise. Un passo importante è stato compiuto dai ferrovieri con la scelta dell'autodisciplina, le cui norme sono state allegate al nuovo contratto. La situazione negli altri Paesi secondo un rapporto di un organismo internazionale

di Eriberto Storti

Da un rapporto del Bureau International du Travail e da un'analisi comparata sulla situazione concernente l'esercizio del diritto di sciopero, in alcuni Paesi europei e negli Stati Uniti, svolta dall'Ufficio Studi della Camera dei Deputati, si evince che:

1) tale diritto è esplicitamente riconosciuto anche per i dipendenti pubblici, salvo limitazioni e restrizioni per particolari categorie di funzionari o specifiche modalità che devono essere osservate per la proclamazione e l'attuazione di uno sciopero;

2) l'ordinamento giuridico dei Paesi considerati (Francia, Svizzera, Svezia, Gran Bretagna, Belgio, Germania Federale e Stati Uniti) non prevede diversificazioni, dal punto di vista costituzionale, tra lavoratori del settore pubblico e privato;

3) vi sono ordinamenti in Svizzera e negli Stati Uniti secondo i quali il diritto di sciopero può essere inibito ai funzionari pubblici mediante una legge, applicata lo scorso anno appunto negli Stati Uniti per i controllori di volo;

4) in gran parte dei Paesi esaminati non esistono norme di legge o disposizioni regolamentari che disciplinano lo sciopero dei pubblici dipendenti.

Tuttavia, in tutti questi Paesi sono previste limitazioni e restrizioni stabilite per legge. In Svezia, per esempio, le controversie che rischiano di rappresentare un pericolo per la comunità devono essere sottoposte al Consiglio della Funzione Pubblica, che decide se uno sciopero può essere consentito, tenuto conto dei danni che da esso possono derivare.

In Francia, invece, lo sciopero è espressamente vietato ad alcune categorie del personale dell'amministrazione penitenziale e dei servizi di sicurezza nonchè ai magistrati e al personale addetto alle comunicazioni del Ministero dell'Interno. Inoltre secondo la legge francese, vi deve essere un preavviso allo sciopero di almeno cinque giorni. In Svezia il preavviso è di una settimana e comunque lo sciopero deve avere ottenuto l'approvazione della categoria interessata. In merito alle modalità di svolgimento degli scioperi esistono talune restrizioni: in Francia sono vietati gli scioperi attuati attraverso lo scaglionamento successivo o turni concertati che riguardano diversi settori o diverse categorie professionali. In Germania, paese traumatizzato fin dalla nascita democratica dagli errori commessi durante il periodo della Repubblica di Weimar, ogni tentativo autonomo viene scoraggiato, così come vengono vietati dalla legge e dallo statuto della lega dei sindacati gli scioperi "selvaggi".

In Italia il dibattito sull'autodisciplina è aperto da tempo. Il prof. Giugni che è uno dei padri dello Statuto dei Lavoratori, sostiene che l'autoregolamentazione degli scioperi è un elemento posi-

tivo, ma non sufficiente per eliminare il fenomeno della microconflittualità. Ci vuole anche una legge, sostiene l'illustre studioso, che la recepisca e la renda efficace nei confronti di tutti i lavoratori dei servizi essenziali. A questo convincimento Giugni è pervenuto a conclusione di un approfondito esame compiuto come presidente di una commissione costituita presso il Ministero dei Trasporti per definire i casi in cui a scioperi breve dovrebbe corrispondere una trattenuta "pesante". Conclusione che ha trovato concreta applicazione con il decreto ministeriale emesso dal Ministro Vincenzo Balzamo in occasione degli scioperi brevi dei ferrovieri iscritti al Sindacato autonomo svoltosi alla vigilia delle feste di Fine d'Anno, ma che i Sindacati — anche quelli confederali — intendono rimettere in discussione.

Una cosa è certa: lo sciopero "selvaggio" così come quello di durata limitata ma di effetti ultrattivi, produce danni incalcolabili in un settore organizzato ad anelli come quello del trasporto ferroviario. Un'ora di ritardo alla partenza dei treni porta generalmente a un ritardo ai terminali da 6 a 10 ore, sconvolgendo il traffico nel suo complesso. Il mondo politico è consapevole di simili fenomeni e i Ministri del Lavoro e della Funzione Pubblica si apprestano a presentare prima al Governo e poi al Parlamento proposte al riguardo. Nel mondo sindacale le opinioni sono ancora divise. Secondo Agostino Marianetti, Segretario Generale Aggiunto della CGIL, ogni potere deve essere regolamentato e la soluzione più giusta si può trovare con l'autoregolamentazione intesa come un processo diffuso dei valori etici per cui si adottano certe norme di comportamento. Quando questo processo sarà maturato, argomenta Marianetti, sarà possibile recepire il codice di autoregolamentazione in una legge del Parlamento. Per Lucio De Carlini, Segretario della Federazione Trasporti della CGIL, non esistono incertezze: "Siamo — dice — per una disciplina dello sciopero dall'interno, senza far ricorso alla legge".

Bruno Bugli, che per la UIL ha approfondito il problema, sostiene che bisogna sottoporre al più presto a referendum tra i lavoratori dei servizi pubblici e tra gli utenti le soluzioni avanzate per una efficace autoregolamentazione degli scioperi in quei settori dove si verificano forme di conflittualità incontrollate e permanenti. Occorre pervenire a una regolamentazione per via contrattuale, questo il pensiero di Bugli, che consenta non solo al Sindacato e ai lavoratori di essere protagonisti come parte contraente, ma di dare risposte concrete ad esigenze specifiche che possono essere le stesse nelle ferrovie, negli ospedali e per i Vigili del Fuoco. Per Lino Ravecca è necessario chiarire una volta per tutte non solo il diritto dei lavoratori alla autotutela attraverso lo sciopero, ma anche la necessità che siano fissati erga omnes alcuni principi generali e fondamentali della deontologia sindacale, anche con la istituzionalizzazione della mediazione del Ministro del Lavoro nelle procedure contrattuali.

Intanto, in attesa che si proceda verso una soluzione di questo annoso e delicato problema, i Sindacati dei ferrovieri hanno deciso per l'autoregolamentazione. Martedì 19 gennaio 1982, i Sindacati confederali hanno firmato il protocollo con il quale viene regolamentato reciprocamente il rapporto con l'Azienda FS e successivamente il codice di autoregolamentazione che è stato allegato autonomamente al nuovo contratto. Anche il Sindacato autonomo dei ferrovieri, la FISAFS, ha accettato il principio dell'autodisciplina, pur presentando, come è legittimo, un proprio codice di comportamento. È il primo contratto, quello dei ferrovieri, che contiene quindi, sia pure in allegato e al di fuori del contratto stesso, le norme dell'autoregolamentazione. È un fatto di grandissima rilevanza, ha dichiarato il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo.

Un passo estremamente importante verso un più razionale tipo di rapporti tra l'Azienda FS, che presto nascerà, e i lavoratori che in essa operano. Ed anche una scelta di civiltà, di maturità democratica, di più estesa libertà per tutti. □

Carrozze pulite: che cosa fa l'Azienda

Alle nostre ferrovie, oggetto di critiche spesso feroci, vengono di solito rimproverati due "peccati mortali": i ritardi nella marcia dei treni e la scarsa pulizia delle carrozze.
Per quanto riguarda quest'ultimo scottante argomento la stampa dà regolarmente ampio risalto alle indignate segnalazioni di lettori, che qualche volta esagerano ma che certo non inventano tutto, che mettono comunque il dito su una piaga di cui si è perfettamente consci.
Noi sappiamo che il Servizio Materiale e Trazione, cui spetta per istituto anche la cura della pulizia dei veicoli, si impegna al massimo, pur nei limiti oggettivi in cui è costretto ad operare, per far fronte a questo compito davvero impegnativo, ben conoscendo quanto influisca sull'immagine dell'Azienda una carrozza pulita ed igienicamente impeccabile.
Sappiamo pure quanto poco il costume nazionale contribuisca a mantenere gli ambienti pubblici, chiusi o aperti che siano (pensiamo solo alle nostre strade), in condizioni accettabili di pulizia.
Ciò non toglie, però che l'Azienda debba fare il suo esame di coscienza. Non per assolversi o condannarsi; ma per rispondere con argomentazioni esaurienti e dando la massima informazione possibile alla legittima richiesta dell'utenza di avere treni sempre puliti e decorosi (oltre che in orario).
Dopo l'inchiesta, pubblicata nei mesi scorsi, sull'informazione al pubblico, "Voci" affronta dunque questo nuovo tema, nella consapevolezza di poter dare un contributo di informazione peculiare sull'argomento. Ad esempio, in redazione giungono tantissime lettere sulla materia, molte sono quelle che rilevano carenze e inadeguatezze nell'aspetto igienico dei nostri treni, ma ce ne sono altre di tutt'altro tenore: lettori, anche stranieri, che invece apprezzano sinceramente i nostri servizi, la cura e la pulizia di certe stazioni e così via.
Un "esame di coscienza", quindi, senza reticenze ma anche senza eccessivi sensi di colpa. Nella convinzione che sia proprio questo l'unico modo in cui un periodico aziendale come il nostro può mettersi davvero — in modo costruttivo e non demagogico — dalla "parte del pubblico".

di Marcello Buzzoli

Cominciamo con un episodio increscioso che non è proprio di fresca data. Dice: chi te lo fa fare? è acqua passata. Secondo gli opportunisti, si dovrebbero riesumare soltanto gli episodi comodi, seppellendo gli altri nell'oblio. Ma ai giochetti furbeschi, noi abbiamo sempre preferito il parlar chiaro e la completezza dell'informazione.
Veniamo dunque al fatto.
Nell'ottobre scorso, un quotidiano del Meridione ha pubblicato una lettera di protesta che è stata poi ripresa anche da un foglio romano di secondo piano.
Sul treno Roma-Bari, un viaggiatore, poco prima dell'arrivo, ha constatato che nel proprio scompartimento vi erano alcuni parassiti, probabilmente fuoriusciti dalla tappezzeria dove stavano annidati.
In sede di replica alla stampa, l'Azienda F.S. ha informato che le carrozze del parco (ogni due mesi le vetture ordinarie, ogni mese quelle con cuccetta) vengono sottoposte a disinfezione e disinfestazione.
Le operazioni sono affidate su tutta la rete a cinquantadue squadre, dislocate nei singoli Compartimenti.
Ogni squadra è formata da quattro uomini e dal caposquadra, tutti abilitati preventivamente al particolare lavoro da svolgere e dotati delle attrezzature necessarie.

Il "commando" dell'igiene

È una sorta di "commando" che, invece delle cruente azioni di guerriglia, conduce una lotta sacrosanta e costruttiva, sotto la bandiera dell'igiene. Un apposito regolamento elenca le prestazioni e gli obblighi che fanno carico alla squadra e ne stabilisce le modalità di esecuzione, pur lasciando una certa discrezionalità nella scelta delle manualità tecniche, peraltro compendiate in un volume di

istruzioni teorico-pratiche, assegnato ad ogni componente la squadra.
Attraverso i propri organi periferici, in particolare gli Uffici Sanitari Compartimentali, l'Azienda FS vigila non solo sulla regolarità degli interventi in parola, ma controlla periodicamente le condizioni fisiche degli operatori e ne migliora la preparazione professionale con corsi di aggiornamento.
Particolari misure precauzionali vengono poi attuate per i treni emigranti, i treni sanitari, quelli di pellegrini, ecc. Tutto ciò riduce al minimo, ma ovviamente non annulla in maniera assoluta l'eventualità di inconvenienti come quello riferito dalla stampa.
Nonostante la sorveglianza della polizia e dei ferrovieri, parecchie vetture durante la sosta notturna negli scali e nei Depositi meno protetti, diventano albergo di vagabondi e di barboni, notoriamente poco inclini all'igiene personale. Non si debbono escludere, poi, cause d'altro genere. Ad esempio, un viaggiatore, ignaro che il proprio bagaglio è accidentalmente infestato da parassiti, può introdurlo nello scompartimento. Ampia è la gamma delle ipotesi e delle supposizioni. Ma, investigazioni a parte, preme sottolineare che qualora venga accertata la presenza di parassiti (o si abbia motivo di sospettarla) si procede alla disinfestazione immediata, indipendentemente dalla data prefissata per turno.
Nel caso del treno Roma-Bari, poiché il reclamante non ha specificato né il numero del convoglio, né la data del viaggio, tutte le carrozze interessate ai collegamenti tra le due città sono state tolte temporaneamente dall'esercizio e disinfestate.
In conclusione, la presenza di parassiti nelle carrozze ferroviarie deve ritenersi un episodio estremo e rarissimo.

Acqua, sapone e detersivi

Dopo aver parlato degli interventi periodici di disinfezione e disinfestazione, passiamo ad occuparci della pulizia ordinaria delle carrozze viaggiatori che (dobbiamo ammetterlo) non sempre è tale da conferire all'ambiente il necessario decoro e da soddisfare gli utenti.
Non tutti sanno che nella costruzione delle carrozze e delle automotrici, si tiene conto anche delle necessità igieniche, evitando il più possibile le scanalature, gli angoli morti ed altri ricettacoli potenziali di sporcizia.
Pure gli elementi ornamentali, pannelli, tappezzeria, imbottitura, vengono prescelti tra quelli più agevolmente lavabili. Anche le ritirate sono attrezzate secondo i dettami dell'igiene. Concludendo, nel materiale rotabile per viaggiatori non sussistono condizionamenti strutturali che possano favorire l'insorgere di situazioni antigieniche.
Di regola, terminato il viaggio, ogni carrozza, prima di essere riutilizzata, deve essere pulita (lavaggio vetri, pavimenti, ecc.) e con particolare cura devono essere lavate e disinfettate le ritirate.
I servizi di pulizia sono eseguiti in regime di appalto. In prevalenza, si tratta dei cosiddetti appalti "zonali" che raggruppano in un unico contratto una serie di prestazioni omogenee e complementari,

Quando nelle vetture bivaccano i «barboni»

Fenomeni sociali come la delinquenza e la droga, non solo condizionano la sicurezza degli operatori che svolgono la loro attività nei depositi, ma portano un grave danno anche al decoro e all'igiene delle carrozze. La testimonianza che segue è stata raccolta durante lo scorso anno da un noto quotidiano romano.

Le vetture parcheggiate nel Deposito di Porta Maggiore per essere revisionate e pulite, di notte vengono occupate da "barboni", ladruncoli, rapinatori, tossicomani. Tutta gente che non avendo altra dimora, trascorre la notte sulle poltrone o nei corridoi dei vagoni di prima classe, riparandosi dal freddo con le coperte e le lenzuola delle carrozze letto. E questo tipo di frequentatori negli ultimi tempi è notevolmente aumentato.

"Da quando gli ingressi della Stazione Termini sono controllati, e vi possono accedere solo i viaggiatori muniti di biglietto, i "barboni" — dice un collega della Squadra Rialzo — si sono riversati tutti nel Deposito di Porta Maggiore. Il portiere, la mattina ne vede uscire almeno un centinaio".

C'è poi l'ingrato compito di dare ogni giorno la sveglia a questi "abusivi".

"Ogni mattina è la solita storia — dice un addetto alla pulizia degli scompartimenti — alcuni non vogliono andarsene, si finisce per litigare, spesso ci minacciano".

"Una volta — gli fa eco un Manovratore — in uno scompartimento ho trovato un coltello. La lama era lunga più di 20 centimetri". "Tra l'altro, il danno economico per le Ferrovie è notevole — spiega il Capo del Servizio Arredamento interno — tra finestrini rotti, tendine, cuscini e coperte strappate, poltroncine e braccioli da sostituire, l'Azienda deve spendere in media un milione al giorno. Gli effetti poi si moltiplicano, ripercuotendosi su tutto il servizio. Una carrozza rimessa a nuovo il pomeriggio e lasciata in Deposito, la mattina successiva spesso deve essere pulita un'altra volta. Questo comporta, tra l'altro, ritardi nella formazione e nella partenza dei treni".

tra loro collegate, da svolgere in impianti diversi, ma nell'ambito di una stessa zona coincidente con la circoscrizione compartimentale. In concreto, oltre alla pulizia corrente e straordinaria del materiale dei treni, l'affidatario s'impegna ad eseguire, presso le Squadre Rialzo, la pulizia dei veicoli revisionati o riparati; la pulizia dei piazzali; la manipolazione di combustibili ed oli; altri servizi di manovalanza presso i depositi minori e le rimesse per locomotive; l'applicazione di cartelli indicatori alle carrozze; la pulizia dei treni in transito nell'ambito compartimentale, mediante operai viaggianti, e così via.

Nuove procedure

Tale molteplicità di compiti, imposta dall'andamento fluttuante dell'esercizio e dall'avvicendamento del materiale, presenta anche il vantaggio, attraverso un razionale impiego della manodopera, di utilizzare appieno le capacità tecnico-operative d'impresa e di realizzare economie in termini di costo.

Perciò da tempo l'Azienda F.S. ha adottato gli appalti zonali assegnandoli con trattativa privata cui sono invitate numerose imprese specializzate nel settore. Esse presentano un progetto tecnico-organizzativo di esecuzione del servizio e un'offerta economica (in pratica, il corrispettivo annuale a carico dell'Azienda). Valutati gli anzidetti elementi, l'appalto viene affidato al concorrente che ha presentato il miglior progetto, a condizione che adegui la propria offerta economica a quella più conveniente tra le offerte in esame.

La procedura descritta non è esente da inconvenienti e costringe, tra l'altro, l'Amministrazione appaltante all'esame di numerosi progetti tecnico-organizzativi, con il rischio di ritardi nello svolgimento della trattativa.

Tenendo conto dell'intendimento più volte manifestato dal Consiglio di Amministrazione di stabilire in materia criteri improntati a maggior certezza e garanzia, l'Azienda F.S. ha recentemente sostituito la procedura seguita, provvedendo agli affidamenti degli appalti in parola mediante la licitazione privata.

In questo contesto, la validità dei contratti è stata limitata ad un anno, tacitamente rinnovabile, ma non oltre il quinquennio.

Nelle foto del servizio, la documentazione di alcuni momenti della pulizia delle carrozze. I risultati dipendono dal tipo di organizzazione del lavoro, ma anche dalla regolarità della circolazione dei treni.

Per un'opportuna prequalificazione dei concorrenti è stato deciso di istituire nell'Elenco delle imprese appaltatrici una categoria riservata a quelle che, sotto il profilo della capacità tecnica e finanziaria, diano maggiore affidamento di poter onorare gli impegni sottoscritti.
I prezzi da porre a base di gara vengono calcolati tenendo conto dei costi attuali di mercato e degli oneri che l'appaltatore dovrà sostenere per la retribuzione degli operai, nonché per i macchinari e le attrezzature necessarie.
Con i provvedimenti ora ricordati, l'Azienda F.S. ha inteso porre le condizioni tecnico-giuridiche per garantire il migliore svolgimento delle operazioni di pulizia previste dai contratti di appalto, reagendo al progrediente degrado. Per gli stessi fini, d'intesa con la "Federazione nazionale ausiliari del traffico e trasporti complementari" (AUSITRA) che raggruppa le Imprese del settore, i Direttori Compartimentali indicono due volte l'anno, in occasione del cambiamento d'orario, una riunione dei funzionari F.S. e dei rappresentanti delle Imprese operanti in sede compartimentale. Tale collaborazione, del resto indispensabile, non preclude in alcun modo il diritto-dovere dell'Azienda di perseguire fermamente tutte le inadempienze nelle quali incorresse il concessionario del servizio. Ogni anno vengono irrogate multe per decine di milioni.
In una visione obbiettiva si deve comunque tener conto che le turbative dell'esercizio ferroviario comportano delle difficoltà al regolare svolgimento delle operazioni di pulizia. Il ritardo dei treni riduce talvolta al minimo la sosta del materiale nelle stazioni e nei Depositi e, in conseguenza, viene a mancare agli operai pulitori il tempo necessario per svolgere il loro lavoro. Naturalmente tali circostanze non possono e non debbono essere utilizzate come alibi per coprire lo scarso impegno di una parte della manodopera.
Innegabili sono anche le carenze strutturali di alcuni Parchi alle quali però si farà fronte con lavori di adeguamento che sono già in corso di attuazione o saranno eseguiti in tempi brevi, secondo programmi prestabiliti.
Infine, per mantenere le carrozze nelle migliori condizioni di igiene e decoro, sono indispensabili anche il civismo, il senso di responsabilità e l'educazione dei viaggiatori. Qualità preziose ma che purtroppo non abbondano. □

A Milano tutto ok

di Luigi Paina

Nel Compartimento di Milano la pulizia delle carrozze interessa ventisette impianti ed è effettuata quasi esclusivamente da 1300 pulitori mediante un appalto zonale affidato alla Gorla Appalti S.p.a. per una spesa di 24 miliardi riferita al 1981. Veicoli da pulire giornalmente: 5400.
A detta di responsabili a diverso livello, il servizio è gestito egregiamente. Lo sostiene lo stesso Direttore Compartimentale, Ing. Renzulli, riconoscendo che ciò è garantito dalle visite di controllo praticate sistematicamente, ma rilevando, d'altra parte, un handicap "costituzionale" di Milano C.le in questo settore. Infatti le nuove norme antinquinamento hanno proibito il lavaggio dei treni al parco Martesana, limitandolo quindi all'interno delle carrozze. A questo proposito si sta procedendo al progetto di risanamento del settore con una spesa di sei miliardi ed uno stanziamento aggiuntivo di altri 2,5 miliardi per la neutralizzazione delle acque di scarico. Si sta anche realizzando una rete di platee di lavaggio pari a 12 mila metri lineari.
L'Ing. Natrella, Capo Ufficio Materiale e Trazione, e l'Ing. Martino (interessato alla sovrintendenza del servizio) confermano che, di massima, la pulizia carrozze, salvo casi eccezionali, non provoca lamentele. È stata, spiegano, la legge 319/1978 che ha imposto nuove strategie di lavaggio nei parchi. Un tempo l'acqua che puliva le carrozze colava libera sul terreno e, dove andava, andava. Da qualche anno, invece, si sono dovuti attrezzare parchi di pulizia strutturati diversamente. Pur moderno nell'impostazione, il parco Martesana (Milano C.le) non consentiva il rispetto della normativa per l'antinquinamento. Ed ecco, quindi, la necessità di una ristrutturazione totale del parco, con:
— dispositivo speciale di ingresso dalla stazione;
— sottovia di passaggio agenti e carrellini di manovra;
— divisione del settore (mq. 30.000) in: zona di lavaggio; zona di sosta e composizione treni; zona di manutenzione.
Sono in fase realizzativa posti attrezzati di lavaggio al fascio ovest di Milano C.le, Lambrate, Porta Romana, Bergamo, Cremona, Rovato, P.ta Garibaldi,

per complessivi 8 mila metri lineari.
Dal presidente della Società appaltatrice, comm. Gorla, otteniamo altri elementi di valutazione. Per l'impostazione, la suddivisione del lavoro e l'esecuzione, l'impresa si avvale di un elaboratissimo progetto tecnico sviluppato sull'arco delle 24 ore, vincolato a ciascun treno solcante il Compartimento. Magazzini esterni alle FS per 800 metri quadrati, un'officina riparazione macchinari, 350 apparecchi vari di pulizia e lavaggio, spogliatoi per 2500 metri quadrati, completano l'apparato strutturale.
"La difficoltà maggiore — commenta l'imprenditore — consiste nell'impossibilità di ottenere una pulizia efficace dei treni a lungo percorso, mancando sovente il tempo indispensabile a causa dei ritardi in arrivo. Questo è il nostro tallone d'Achille".
Il Capo Tecnico Sovrintendente, p.i. Bogliani, Titolare della Squadra Rialzo di Milano C.le, nella cui giurisdizione opera l'Impresa Gorla, afferma: "L'organizzazione è buona e il programma dell'Ufficio Trazione viene rispettato: l'impresa risponde bene compatibilmente ai ritardi e alle disponibilità dei treni. I reclami, arrivando a noi dopo un mese dalla segnalazione, non ci permettono purtroppo di controllare eventuali anormalità. I controlli sono fatti da noi e da altri Compartimenti. I nostri Capi squadra manovali ogni volta che è necessario emettono addebiti e penalizzazioni. Ogni mese l'importo trattenuto ammonta intorno a 300 mila lire, ma le condizioni operative certo non sono sempre ideali".
E di tali condizioni possiamo avere testimonianza diretta da alcuni lavoratori dell'Impresa Gorla. Si ottiene uno squarcio significativo di un certo tipo di degrado in cui è precipitato il costume nazionale.
Marcello Apuzzo, 44 anni, napoletano, fa il pulitore da 4 anni a Milano C.le: "A volte siamo costretti ad abbandonare velocemente una vettura che stiamo pulendo per evitare guai. A disturbare ladri o vagabondi si rischiano cazzotti. Tre mesi fa un collega che lavorava su un treno in manovra di partenza è stato minacciato con un coltello da un malintenzionato. Gli scompartimenti spesso sono sporchi in modo indecente. A questo proposito consiglierei ai viaggiatori una maggiore attenzione nell'uso dei portacenere e dei cestini raccoglitori".
Il Capo zona di Milano C.le, della stessa impresa, Bruno Mussoni, che si avvale di una notevole esperienza già di pulitore,

ci dichiara: "Una volta imperavano i contrabbandieri coi loro traffici clandestini; oggi, nei parchi veicoli, le carrozze sono trasformate in alberghi per barboni e drogati. Si installano, a volte con la violenza, e creano problemi di incolumità per noi ed i ferrovieri, e di conseguenza anche problemi di disinfestazione".
"In otto anni — conclude Mussoni — c'è stato un peggioramento dell'educazione dei viaggiatori sul piano generale. Basta osservare quanto talvolta succede nelle piccole stazioni e anche sui treni migliori. Nelle carrozze "vicinali" non mancano mai tagli all'arredamento e, in estate, le vetture a lungo percorso si presentano con montagne di rifiuti. Io dico che il treno è anche del cittadino e i danni che subisce sono pagati da tutti. Ma chi va a dire qualcosa a colui che ha un coltello in mano?".
Infine ecco Raffaele Cristallo, barese, 34 anni, da due anni pulitore sui treni in transito a Milano C.le, turno in terza così regolato: 6-14; 14-22; 22-6. "Molte volte — ci confida — passa addirittura la voglia di entrare nelle ritirate per quanto sono sporche. Sì, conosco tutti i borsaioli che circolano in stazione, però non li ho mai visti all'opera. I drogati (che gente!) invece li vedo quando passano fra i viaggiatori cercando elemosine. Sono anche loro che ci rendono il lavoro più difficile per la sporcizia che lasciano negli scompartimenti". □

La situazione a Bari

Domenico Romanazzi,
Capo Reparto Veicoli,
Ufficio Trazione

«In tutti gli impianti del Compartimento la pulizia delle carrozze viene eseguita in modo sufficientemente valido; l'unica stazione dove il servizio lascia a desiderare è Bari Centrale. Ciò è dovuto innanzi tutto ai vecchi problemi, non ancora risolti, della ristrutturazione dell'impianto, tra l'altro già da tempo avviata, che consistono principalmente nella necessità di avere a disposizione una adeguata platea di lavaggio.Per quest'ultima da tempo sono stati stanziati i fondi ed è stato definito il progetto. Manca tuttavia l'approvazione del Comune. Attualmente a Bari la Ditta appaltatrice opera su una zona lunga quattro chilometri, su binari di circolazione treni. Tale dislocazione non rende agevole un controllo adeguato sia da parte del personale FS, che della stessa Ditta.
Un altro fatto molto grave che determina il disservizio lamentato scaturisce dall'andamento della circolazione dei treni, sia in linea generale, per i ritardi enormi che spesso si verificano sulle varie linee, sia per la situazione di piazzale di Bari Centrale, dove non è più possibile rispettare i programmi di intervento sul materiale».

Per normalizzare il servizio, che cosa si dovrebbe fare?

Innanzi tutto dovrebbe essere realizzata in tempi brevi una platea di lavaggio-carrozze, secondo il progetto già elaborato ed approvato, almeno in sede locale. Con la realizzazione di tale platea, in una zona di piazzale di Bari Centrale non interessata dalla circolazione di treni e manovre, si addiverebbe ad una diversa organizzazione del servizio, tale da raggiungere quella condizione ottimale che l'utenza desidera. È opportuno mettere in evidenza che anche a Foggia, a Lecce e a Brindisi saranno realizzate strutture analoghe e quella prevista per Bari.

Per il disservizio lamentato esiste una responsabilità delle ditte appaltatrici?

Nell'ambito del Compartimento di Bari la Ditta operante è una sola e il disservizio si può imputare anche ad una certa negligenza del personale di tale Impresa, il quale ovviamente sfrutta le condizioni che sovente non consentono un controllo adeguato del suo operato.

Sovente si verifica che sulle stesse carrozze mancano tendine, portasapone e altro materiale.

La mancanza di arredi e il loro deturpamento è dovuto principalmente, al comportamento dell'utenza e, stante la necessità di una intensa utilizzazione delle carrozze, a volte non è possibile riparare o sostituire i cuscini, le tendine, i braccioli e i tavolinetti che sovente vengono divelti.

Alberto Russi,
Capostazione Titolare
di Bari Centrale

Secondo lei l'attuale andamento della circolazione dei treni, specialmente nel nodo di Bari, influisce negativamente sul servizio di pulizia?

In linea di massima, non dovrebbe influire. Per alcuni convogli, il cui materiale viene riciclato per treni in partenza a breve distanza di tempo, è necessario provvedere alla sostituzione del materiale in arrivo con altro in sosta già pulito. È difficile che ci siano ripercussioni sulla circolazione per queste operazioni perché, informato della marcia dei treni in arrivo, il dirigente movimento provvede tempestivamente alle variazioni dei materiali.

L'utenza spesso lamenta mancanza di acqua, sapone ed accessori in genere nelle carrozze. Secondo lei un maggior controllo del personale di stazione e di scorta prima della partenza dei treni riuscirebbe ad eliminare le deficienze?

Il personale del movimento, sia di stazione che di scorta, rileva e segnala con tempestività non solo al personale di Trazione preposto alla vigilanza, ma anche agli Organi superiori, le frequenti carenze di carta, acqua, sapone e di pulizia in genere.

Secondo lei che cosa si potrebbe fare per migliorare il servizio?

Innanzi tutto per i treni che fanno capo a Bari manca una platea di lavaggio. Ciò eviterebbe di effettuare il servizio di pulizia sui binari sia di circolazione che di manovra, né sarebbero più giustificabili le inadempienze per mancanza di tempo e di spazio che sovente sono addotte quali giustificazioni da parte della ditta appaltatrice. Si sente dire che il personale preposto alla pulizia è insufficiente e poco qualificato alle mansioni affidate. Se le operazioni di pulizia fossero concentrate in una sola zona (platea di lavaggio) il servizio risulterebbe certamente migliore, perché non ci sarebbero interferenze con le operazioni di manovra; il personale potrebbe essere meglio utilizzato e controllato; la ditta, infine, avrebbe modo di utilizzare tutte le attrezzature di cui dispone. Con la platea di lavaggio si eviterebbero inoltre gli infortuni al personale, si ridurrebbero quei tempi morti oggi occorrenti agli addetti per spostarsi da un posto all'altro del piazzale allo scopo di effettuare le pulizie che certamente sarebbero più accurate.

Rappresentante Soc. S.A.E.S. s.r.l.
appaltatrice pulizia materiale per
viaggiatori nel Compartimento di Bari

Il servizio di pulizia carrozze non è soddisfacente. Perché?

Motivo preminente è la mancanza di idonee strutture, e questo in modo particolare a Bari e, in parte, a Lecce. Tali strutture riguardano principalmente i parchi di pulizia o le cosiddette platee di lavaggio. Tali carenze si riflettono negativamente, in maniera più vistosa a Bari, sulla produttività dei singoli pulitori con conseguenze sfavorevoli sulla organizzazione delle imprese. A Bari, infatti, il servizio di pulizia viene espletato in tre posti, distanti fra loro, e precisamente Bari Centrale, Bari Posto E, Bari Parco Sud. Ciò comporta dispersione e difficoltà di controllo della manodopera. A quanto detto va aggiunto il difficoltoso servizio di Manovra, specie a Bari Centrale, a causa della inadeguata agibilità del piazzale e i ritardi quasi sistematici dei treni, che non consentono il rispetto delle soste del materiale da pulire.

L'impresa possiede le attrezzature e il personale necessario per espletare il servizio di pulizia?

Sia le attrezzature che il personale sono più che adeguati allo svolgimento del servizio affidato. Ma bisogna dire che non sempre e non tutte le attrezzature di cui dispone l'impresa possono essere adoperate a causa appunto delle difficoltà che presenta il piazzale di Bari.
Infatti, come si fa ad operare su marciapiedi sempre affollati da viaggiatori e usare nel contempo macchine elettriche senza determinare pericolo per i lavoratori e gli utenti del treno?

Interviste raccolte da
Antonio Bozzi

Per le squadre TE un campionato di abilità

Settanta agenti del Servizio I.E., divisi in 14 squadre, si sono affrontati in una gara caratterizzata da grande spirito agonistico. I brillanti risultati e il significato della manifestazione

di A. Fumi e V. Morelli

Il Servizio Impianti Elettrici ha organizzato nel 1981 un ciclo di gare di abilità tecnico-professionale riservato alle "squadre TE" dell'intera rete elettrificata FS.

Le squadre TE sono costituite, come è noto, da gruppi di agenti il cui compito istituzionale è quello di provvedere, in regime di interruzione della circolazione e/o di tolta tensione, alla manutenzione degli impianti di trazione elettrica (linee di contatto, sottostazioni di trasformazione e di conversione, linee di alimentazione ad alta e media tensione, etc.) ed al loro tempestivo ripristino in occasione di guasti. A tal proposito giova ricordare che in quest'ultimo caso gli agenti TE sono chiamati ad intervenire in linea, ad ogni ora del giorno e della notte, molto spesso in condizioni atmosferiche particolarmente avverse se non addirittura proibitive, dato che i guasti sono provocati in gran numero proprio dal maltempo.

L'iniziativa, oltre a premiare l'abilità e la destrezza dei migliori, ha quindi avuto, tra gli altri, lo scopo di valorizzare l'opera e l'impegno di questa componente ferroviaria, mantenendo desto l'interesse per un tipo di lavoro che, seppure sconosciuto o poco noto all'utenza, riveste un'importanza fondamentale per garantire lo stato di efficienza degli impianti necessario al raggiungimento dei desiderati livelli di regolarità della circolazione.

Il rigoroso rispetto delle norme antinfortunistiche ha costituito la regola fondamentale delle prove, che hanno da un lato fornito utili indicazioni per migliorare la qualità di esecuzione del lavoro e dall'altro hanno contribuito fattivamente all'aggiornamento professionale della generalità degli addetti.

La manifestazione, nel suo complesso, è stata articolata in modo tale da coinvolgere o quantomeno interessare tutti gli agenti e dirigenti tecnici del settore (oltre 7000) costituenti circa la metà della famiglia FS appartenente al Servizio IE.

Alla fase preparatoria delle "preselezioni sezionali", effettuate tra maggio e settembre nell'ambito giurisdizionale delle Sezioni d'Esercizio, potevano partecipare tutti gli agenti TE opportunamente divisi per squadre secondo regolamento.

Nel mese di ottobre si sono svolte le "eliminatorie compartimentali" cui poteva iscriversi non più di una squadra per ogni Zona TE, rappresentante quindi l'espressione dei componenti la zona medesima. In questa fase della manifesta-

Il Direttore del Servizio Impianti Elettrici, Ing. Proia, procede alla premiazione del rappresentante della Squadra vincitrice. A destra, i primi classificati riuniti intorno al loro Capo Zona

zione si sono cimentati oltre 500 agenti in rappresentanza di 105 Zone TE.
Tutte le operazioni di gara si sono svolte ovunque con regolarità e senza registrare inconvenienti di alcun genere evidenziando, da parte del personale, un impegno ed un entusiasmo superiori alle più rosee aspettative.
Le squadre prime classificate dei rispettivi Compartimenti si sono poi incontrate nella "Finale nazionale" disputata il 6 novembre scorso nella stazione di Civita Castellana. Alla gara finale hanno quindi partecipato 70 agenti TE suddivisi in 14 squadre di 5 agenti, in rappresentanza dei 14 Compartimenti (escluso Cagliari) dotati di linee elettrificate. Le operazioni di gara sono consistite nella sostituzione completa di una mensola TE e delle relative attrezzature metalliche ed isolanti (tirante palo-mensola, scudo, collari, sospensione, braccio e tirantini di poligonazione, isolatori del filo di contatto e della fune portante, etc.).
In sintesi i componenti di ciascuna squadra dovevano presentarsi alla postazione di partenza con gli indumenti di lavoro ed i mezzi protettivi individuali (casco, cintura di sicurezza, guanti, etc.), prendere in consegna l'autoscala ed il rimorchio, scegliere i materiali da porre in opera caricandoli insieme agli attrezzi e mezzi d'opera e partire con l'autoscala verso il palo TE assegnato loro per la prova. Quindi dopo essere giunti sul posto di lavoro ed avere apposto il dispositivo di corto circuito, operando, in sicurezza, sia dalla torretta dell'autoscala che arrampicati sul palo, dovevano sganciare i conduttori, svestire il sostegno dalle "vecchie" attrezzature e porre in opera le "nuove" nel rispetto di assegnati valori dell'altezza e della poligonazione del filo di contatto.
Una commissione giudicatrice, presieduta dal Direttore del Servizio I.E., Ing. Proia, ha attentamente valutato il lavoro delle squadre che, secondo una sequenza precedentemente estratta a sorte, si sono cimentate nella prova finale.
Il giudizio complessivo è scaturito dall'analisi approfondita di tre fattori fondamentali, secondo precise indicazioni di regolamento:
a) modalità di esecuzione e rispetto delle norme antinfortunistiche;
b) qualità del lavoro eseguito;
c) tempo di esecuzione.
Nella Finale nazionale l'impegno e l'entusiasmo profusi sono stati ancora più manifesti ma la volontà di primeggiare e l'acceso spirito agonistico sono sempre stati saggiamente indirizzati nel ricercare soluzioni utili a migliorare la qualità di esecuzione delle operazioni di lavoro nel rigoroso rispetto delle norme antinfortunistiche, secondo lo scopo primo prefisso dalla manifestazione.
Un pubblico attento ed interessato ha fatto da colorita cornice al campo di gara perfettamente tirato a lucido ed attrezzato per l'occasione. Più degli altri i Capi Zona, che non avevano abbandonato un attimo le loro squadre, come allenatori in panchina, soffrivano con visibile ansia ogni fase della competizione.
Tra gli osservatori di riguardo il Direttore Compartimentale di Roma, Ing. Mori, e tutti i Capi Uffici Compartimentali del Servizio IE.
A gara ultimata l'Ing. Proia, prendendo la parola, ha portato ai presenti il saluto del Direttore Generale ed ha riepilogato i contenuti fondamentali della manifestazione esprimendo il suo vivo compiacimento per i risultati raggiunti. Quindi in un clima di grande entusiasmo, lo stesso Direttore del Servizio ha effettuato la premiazione delle squadre finaliste.
Ai 70 partecipanti alla competizione finale è stata consegnata una originalissima medaglia ricordo, fatta appositamente coniare per l'occasione. Ai migliori sono stati altresì assegnati i premi in denaro previsti da regolamento e particolari attestati di riconosciuta perizia professionale.
Dulcis in fundo, gli onori per la prima assoluta: la squadra della Zona 23.2 TE di Orvieto composta dai Tecnici IE Casolini ed Anselmi e dagli Operai Qualificati Stopponi, Renzetti e Mancini. □

LA GRADUATORIA FINALE

	ZONA TE	COMPART.
1ª	23.2 Orvieto	Roma
2ª	11.2 Villa Opicina	Trieste
3ª	11.2 Mestre	Venezia
4ª	22.2 Cerignola	Bari
5ª	15.1 Incisa	Firenze
6ª	13.1 Peschiera	Verona
7ª	22.1 S. Benedetto	Ancona
8ª	26.1 Ceva	Torino
9ª	11.3 Campi Flegrei	Napoli
10ª	34.1 Sestri Levante	Genova
11ª	31.1 Porta Garibaldi	Milano
12ª	11.2 Bologna C.le	Bologna
13ª	22.2 Messina	Palermo
14ª	14.3 Amantea	Reggio C.

Da Trento a Malé

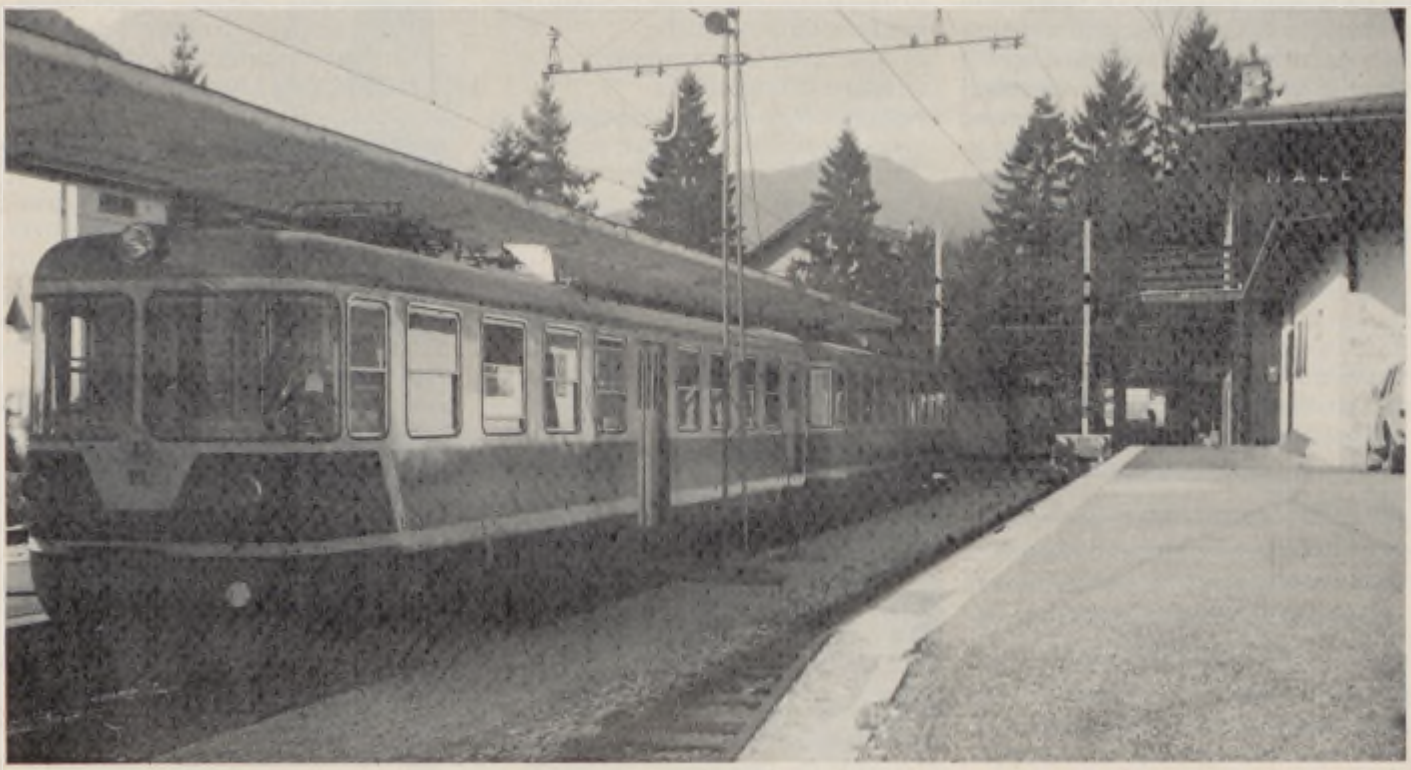
Costruita nel 1909 come semplice tranvia extraurbana, completamente rinnovata nel 1964 sia nel tracciato che nel materiale, la Trento-Malé è attualmente, con i suoi 6.000 viaggiatori trasportati al giorno, tra le più moderne e redditizie linee in concessione esistenti

di Mario Forni

Il viaggiatore attento sicuramente avrà notato il piccolo binario che, per alcuni tratti, segue la ferrovia del Brennero tra Trento e Mezzocorona: quel "piccolo" binario, da oltre 70 anni, costituisce l'asse di forza dei collegamenti tra il capoluogo trentino e le popolose e laboriose valli di Non e di Sole, trasportando giornalmente oltre 6000 persone. Si tratta della ferrovia Trento-Malé, a scartamento ridotto (1000 mm), una delle più moderne ferrovie in concessione italiane.

È nel 1891, quando il Trentino faceva ancora parte del Tirolo austriaco, che il Consiglio comunale di Trento approva la costituzione di un apposito comitato incaricato di studiare una rete di tranvie elettriche collegante Trento con le principali vallate circostanti. Il principale propugnatore di questa rete, che tra il resto comprende appunto anche la Trento-Malé, è lo stesso Sindaco Oss Mazzurana che giustamente vede in questa realizzazione la base per un decollo economico della regione, particolarmente provata in quel periodo sia per motivi politici, sia per alcune calamità naturali. La lotta sostenuta dai vari Comuni, dagli enti trentini pubblici e privati e dai partiti politici locali presso il Parlamento viennese e la Dieta tirolese fu particolarmente dura. L'Impero austro-ungarico non vedeva infatti di buon occhio un rafforzamento economico del Trentino che sicuramente avrebbe accelerato i tempi per la sua indipendenza.

Finalmente con Legge 1 luglio 1901, il Parlamento austro-ungarico dà facoltà al Governo di concedere ai richiedenti diverse ferrovie di "ordine inferiore", fra cui è presente la Trento-Malé, unica linea della rete propugnata dal Comune di Trento. La scelta per questa linea non è comunque casuale, infatti, oltre che obbiettive ragioni socio-economiche, si hanno anche dei precisi motivi strategici: la zona nord-ovest del Trentino (valli di Non e di Sole, fino al Passo del Tonale) è l'unica ancora completamente sprovvista di ferrovia, allora il solo mezzo di trasporto valido per una qualsiasi cam-



La stazione FS di Malé. Da qui partono numerosi collegamenti verso centri turistici di fama internazionale, come Folgarida, Madonna di Campiglio e Marilleva

pagna militare. Oltre alla ferrovia Verona-Brennero, ultimata nel 1867, il Trentino, all'inizio del secolo, possiede la linea Mori-Riva (a scartamento ridotto di 760 mm) e la linea Trento-Tezze (la "Valsugana", a scartamento normale) inaugurate rispettivamente nel 1891 e nel 1896.

Il "Bollettino delle Leggi dell'Impero" del 23 dicembre 1905 pubblica il "Documento di concessione (al comune di Trento) del 19 dicembre 1905 per la ferrovia locale a scartamento ridotto e a trazione elettrica da Trento a Malé, assieme ad una linea di allacciamento a scartamento normale da Mezzolombardo a S. Michele, da esercitarsi al principio con trazione a vapore".

Gli ostacoli non sono comunque terminati: la spesa preventivata per la costruzione della ferrovia viene superata e necessita quindi un'ulteriore Legge per aumentare la garanzia dello Stato.

Nel volgere di pochi mesi il breve tronco a scartamento normale San Michele (oggi Mezzocorona) — Mezzolombardo viene comunque completato e solennemente inaugurato il 5 agosto 1906. Oltre al servizio merci, su questo tronco, esercitato dalla Sudbahn, viene svolto anche un servizio viaggiatori con corse coincidenti con i treni della linea del Brennero.

"Ferrovia locale" ma dal grande futuro

Dopo tre anni la Trento-Malé è finalmente completata: il 14 settembre 1909 inizia il servizio fino a Cles e il 7 ottobre dello stesso anno fino a Malé. L'esercizio, secondo quanto stabilito dal Documento di Concessione, viene affidato alle I.R. Ferrovie dello Stato austriache (k.k.St.B). L'11 ottobre l'intera linea viene inaugurata, ma i giornali, i Partiti e le autorità locali non partecipano: grande è l'indignazione verso lo Stato e la Provincia che dopo ben quasi vent'anni hanno permesso di realizzare, con mille difficoltà, solo la Trento-Malé!

E così come concepita e realizzata non riesce neppure a soddisfare pienamente le aspettative degli ideatori. Anche se ufficialmente viene definita "ferrovia locale", tecnicamente la Trento-Malé non è che una vera e propria tranvia extraurbana: su Km 60 di lunghezza totale, solo 17 sono in sede indipendente e i restanti sono affiancati a strade ordinarie o addirittura in sede stradale!

Questa caratteristica unita a quelle plano-altimetriche del tracciato (pendenza

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELLA TRENTO-MALÉ

Scartamento: 1000 mm
Lunghezza: 55,7 Km
Pendenza massima: 50 o/oo
Dislivello Trento (m 192) — Malé (m 736): 544 m
Raggio minimo delle curve: 80 m
Peso rotaie: 27,6 Kg/m (Mezzolombardo-Malé) 30 Kg/m (Grumo S.M. — Mezzolombardo) 36 Kg/m (Trento-Grumo S.M. e curve con raggio inferiore/uguale ai 150 m tra Mezzolombardo e Malé).
Tensione di alimentazione per la trazione: 3000 V c.c.
Sottostazioni elettriche: Zambana, Mollaro e Mostizzolo
Stazioni e fermate con binario d'incrocio: 19
Velocità massima ammessa: 90 km/h
Tempo di percorenza media Trento-Malé: 80 minuti

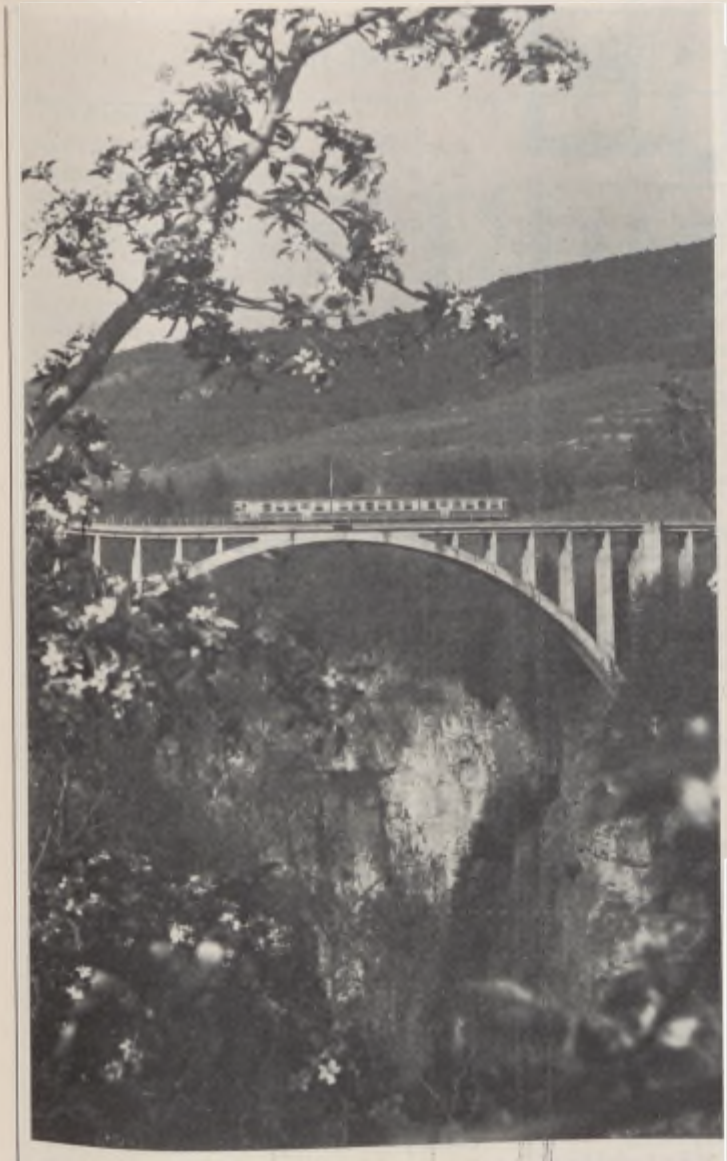
za massima del 53 per mille, raggio minimo di curva di 35 m) influiscono spesso negativamente sul regolare andamento del servizio. Comunque, malgrado tutto, la Trento-Malè giunge fino al termine della 2ª Guerra Mondiale rendendo alle popolazioni ed all'economia di tutto il bacino del Noce un servizio insostituibile.
Il materiale rotabile della vecchia tranvia è costituito, per il servizio viaggiatori, da 12 elettromotrici a carrelli e da 16 rimorchi a due assi; per il servizio merci, da 2 elettromotrici-bagagliaio a carrelli e da oltre 90 carri di vario tipo; per il servizio postale, ci sono infine 3 appositi vagoni a due assi.
La Trento-Malé, per il caratteristico suono delle trombe ad aria di segnalamento acustico delle motrici, viene affettuosamente battezzata dagli utenti abituali "vaca nonesa"!
Dal termine della 1ª Guerra Mondiale e fino al 1936 la gestione passa alle Ferrovie dello Stato e dal 1936 al 1945 alla S.A. Trasporti Pubblici. Dal 1945 la Trento-Malé viene esercitata direttamente dalla concessionaria (Ferrovia Locale Trento-Malé S.p.A., oggi Ferrovia Elettrica Trento-Malé S.p.A.).
La mancanza di manutenzione sistematica e l'intenso sfruttamento del materiale durante l'ultima guerra hanno ridotto la tranvia in condizioni tutt'altro che buone: diviene quindi inderogabile un piano di ristrutturazione ed ammodernamento. Viene così predisposto un progetto di ricostruzione completa della linea in sede propria, trasformandola cioè in una vera e propria ferrovia, pur mantenendo lo stesso scartamento ridotto. Questo progetto provoca però grandi discussioni tra i suoi sostenitori e coloro che invece propugnano la ricostruzione a scartamento normale da Mezzocorona, dove si inserirebbe sulla linea del Brennero, a Malé.
Prevale infine la tesi dello scartamento ridotto e, dopo l'approvazione del Ministero dei Trasporti e lo stanziamento di una congrua somma da parte dello Stato (Legge 2 aprile 1951 n. 294), nell'aprile del 1953 hanno finalmente inizio i lavori di ricostruzione. Anche a lavori iniziati le polemiche continuano (soprattutto per quanto riguarda gli espropri dei terreni da attraversare) e non terminano che ad opera compiuta.
Il 25 giugno 1961 l'intera nuova linea è aperta al traffico. L'esercizio viene effettuato con le anziane motrici del 1909 e il capolinea di Trento è ancora quello di piazza Silvio Pellico.

Due elettrotreni della ex Ferrovia delle Dolomiti (Calalzo-Cortina-Dobbiaco) nella stazione di Mezzocorona (Foto M. Forni)

Il 13 dicembre del 1964, con l'arrivo del nuovo materiale rotabile e la fine dei lavori per la nuova stazione di Trento in piazza Centa, la nuova ferrovia viene ufficialmente inaugurata.
Con il nuovo veloce e confortevole materiale (5 elettromotrici e 3 elettrotreni a tre elementi) i tempi di percorrenza vengono drasticamente ridotti: 80 minuti da Trento a Malé contro le 3-4 ore della vecchia tranvia! Sui 55,7 Km della nuova linea il traffico viaggiatori aumenta notevolmente: nel 1979 sono state trasportate ben 2.283.182 persone contro 1.124.474 del 1959. Nei giorni feriali e di scuola si hanno 20 coppie di treno tra Trento e Mezzolombardo e 12 coppie sul restante percorso!

Al di sopra delle aspettative

Quest'aumento di traffico, superiore alle più rosee previsioni del progetto di ricostruzione, rende necessario l'acquisto di altre vetture: nel 1968 entrano in servizio i due elettrotreni della Ferrovia delle Dolomiti (Calalzo-Cortina-Dobbiaco, nel frattempo chiusa all'esercizio) e negli anni 1974 e 1977 due rimorchiate semipilota provenienti dalla soppressa Ferrovia Mantova-Peschiera. Anche con questo incremento, il parco rotabili rimane però sempre insufficiente rispetto al servizio richiesto; è nei programmi della Società acquistare in un prossimo futuro altre elettromotrici per colmare ogni lacuna e soddisfare ogni esigenza (migliore manutenzione, rinforzo delle composizioni ed eventuali nuove corse).
Un cenno merita anche il servizio merci: per superare l'handicap dello scartamento ridotto è stato adottato il sistema dei carrelli trasportatori (tipo Casaralta e tipo Moncenisio) similmente a quanto è stato fatto su altre ferrovie. I carri a scartamento normale per mezzo di una speciale, ma semplice, infrastruttura vengono velocemente caricati sui suddetti carrelli; un piccolo, ma potente, locomotore traina questi carri lungo la linea che presenta una pendenza massima del 50 per mille e curve con un raggio minimo di 80 metri. Il binario è armato con rotaie 36 UNI tra Trento e Grumo S. Michele e lungo le curve con raggio inferiore o uguale ai 150 m tra Mezzolombardo e Malé; tra Grumo S.M. e Mezzolombardo con rotaie da 30 Kg/m e tra Mezzolombardo e Malé con rotaie da 27,6 Kg/m. È previsto l'acquisto di rotaie 50 UNI per rinnovare, in un primo tempo, la tratta Grumo S.M.-Mezzolombardo; in seguito si intenderebbe estendere gradualmente tale provvedimento anche alla tratta Mezzolombardo-Malé.
Per quanto riguarda il segnalamento ed i sistemi di sicurezza per la circolazione dei treni, la Trento-Malé è all'avanguardia rispetto a tante altre ferrovie in concessione: pur avendo il sistema a Dirigenza Unica, gli scambi d'incrocio e tutti i P.L.



Sopra, in una foto del 1955, viaggiatori in arrivo presso la vecchia stazione di Trento Tozze Verde (Foto Giorgio Rossi) A sinistra, un convoglio della F.E.T.M. sul ponte di Santa Giustina

sono completamente automatizzati. La stazione-capolinea di Trento è in piazza Centa dove hanno sede anche gli uffici della Direzione, il deposito e l'officina. Questa stazione viene a trovarsi ad una certa distanza da quella delle F.S. di piazza Dante: comunque sono in fase avanzata gli studi per attestare in quest'ultima piazza anche la Trento-Malè, rendendo così più facile l'interscambio non solo con i treni F.S., ma anche con gli autoservizi che già hanno il capolinea in piazza Dante.

Velocemente il moderno convoglio lascia la stazione, fiancheggia lo scalo merci F.S. Filzi e si accosta quindi ai binari della linea del Brennero. Abbiamo poi un alternarsi continuo di gruppi di case e industrie fino a Zambana, passando per Gardolo e Lavis. Prima di entrare nella stazione di Lavis, si attraversa il torrente Avisio che scende dalla Val di Cembra, mentre a sinistra si erge maestosa la cima della Paganella (m 2125).

Si susseguono diversi rettilinei dove il nostro treno raggiunge comodamente gli 80-90 Km/h ed eccoci infine dopo aver attraversato l'Adige, alla stazione di Grumo San Michele. Si sottopassa l'autostrada e, con un apposito cavalcavia, si supera la ferrovia del Brennero, giungendo così a Mezzocorona Ferrovia, stazione di scambio con le F.S. per merci e viaggiatori. Pieghiamo a sinistra verso la Val di Non e, dopo Mezzocorona Borgata, si attraversa la fertile piana Rotaliana, tutta coltivata a viti, e, per la prima volta, si supera il torrente Noce. Passato il grosso borgo di Mezzolombardo, si giunge alla Rocchetta: si lasciano i vigneti della Rotaliana e, attraverso una serie di brevi gallerie e con un secondo ponte sul Noce, entriamo nell'ampia Val di Non.

Sulla sinistra si scorge l'imponente gruppo delle Dolomiti di Brenta (m 3173). Attraversiamo quindi due altre volte il Noce per poter toccare i paesi di Cresciano e Denno. Ritornati sulla sponda sinistra, inizia la rampa del Sabino: la ferrovia entra in un fitto bosco di conifere e, con due tornanti, raggiunge Mollaro. È questo il tratto più difficile dell'intera linea, dove si ha la massima pendenza del 50 per mille e il raggio delle curve scende a 80 m.

Verso la Val di Sole

Da Mollaro, per Segno e Tajo, si arriva a Dermulo: qui, come in tutta la Val di Non, la coltura predominante è quella della mela; sconfinati frutteti, con la caratteristica irrigazione a pioggia, costeggiano la ferrovia. Da Dermulo, con un autoservizio sostitutivo della soppressa Ferrovia dell'Alta Anaunia (1909-1934), si può raggiungere Fondo e il Passo della Mendola (m 1363) da cui si gode un incomparabile panorama.

Oltrepassato Dermulo, con un arditissimo ponte in cemento armato si supera il profondo baratro del Noce (il piano del ferro è a 140 m dal pelo dell'acqua). Sulla destra, poco distante, c'è l'imponente diga di Santa Giustina, alta oltre 150 m, con l'omonimo lago artificiale che, oltre a costituire un'inesauribile fonte di preziosissima energia elettrica, rende ancor più bella e caratteristica la Valle di Non. Dopo la stazione di Tassullo e una stret-

ta curva a destra, il treno punta veloce verso Cles, simpatico capoluogo della vallata. Partiti da Cles, volgendo lo sguardo a destra, si presenta ai nostri occhi un ampio e stupendo panorama: in basso, l'antico Castello di Cles e il bellissimo lago di Santa Giustina; di fronte, dall'altra parte del lago, un'infinità di paesi e borgate, la cima del monte Roen (m 2116) e, a sinistra, il boscoso Passo della Mendola.
Si può ammirare il panorama per pochi attimi, infatti entriamo subito nella galleria della Vergondola (lunga m. 2671, è la maggiore di tutta la linea) che ha comportato per la sua costruzione (e comporta tutt'oggi per la manutenzione) notevoli difficoltà per la caratteristica instabilità della montagna attraversata. Terminata la galleria, superiamo per l'ultima volta il Noce (è la sesta volta) con un altro ardito ponte (alto oltre 90 m) e si giunge alla stazione di Mostizzolo.

Un prolungamento necessario

Ecco, siamo in Val di Sole: il paesaggio è cambiato, abbiamo davanti a noi una tipica vallata alpina, i ripidi pendii delle montagne sono ricoperti di fitti boschi di conifere che, sulla sponda destra, arrivano sin quasi al Noce vorticoso e spumeggiante. Tocchiamo diversi paesini (Bozzana, Tozzaga, Cassana, Caldes e Terzolas) e alla fine, superato il torrente Rabbies con un viadotto in curva di 80 m di raggio, concludiamo la nostra corsa a Malé, graziosa borgata centro principale della Val di Sole.
Sul piazzale della stazione sono pronti per la partenza numerosi autopullman F.E.T.M. che portano i turisti verso centri di fama internazionale: Folgarida, Madonna di Campiglio, Marilleva, Passo del Tonale, Pejo. È nelle intenzioni della Società prolungare la ferrovia fino a Fucine-Ossana, alla base del Tonale e della Valle di Pejo. L'importanza di questo nuovo tronco, lungo circa 15 Km, non è indifferente, soprattutto se considerato sotto il punto di vista del turismo, principale risorsa della zona. La sua realizzazione (che, si noti bene, non presenta particolari difficoltà di tracciato) unita a quella del prolungamento a piazza Dante del capolinea di Trento, renderebbero la Trento-Malé veramente completa ed atta così a soddisfare ogni esigenza locale e turistica, anche nell'ottica del tanto auspicato potenziamento dei mezzi pubblici, in particolare di quelli su rotaia. □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

All'inizio dell'anno, la prima locomotiva diesel-elettrica con apparecchiatura "inverter", interamente progettata e realizzata in Italia per le FS dalla Fiat ferroviaria negli stabilimenti di Savigliano, è stata presentata al Ministro dei Trasporti, on. Vincenzo Balzamo, al Direttore Generale delle FS, dr. Semenza e a tutto lo stato maggiore dell'Azienda, presenti le massime autorità regionali e provinciali del Piemonte.
"Un mulo da 500 tonn." l'ha definita su **Il Giornale** M. Righetti, che si è soffermato a spiegare al lettore "ignaro di cose ferroviarie" le caratteristiche e le peculiarità di questo nuovo mezzo di trazione.
L'ultima nata della Fiat ferroviaria — ha scritto A. Airò su **Il Giorno** — è una doppia locomotiva; può essere infatti utilizzata sia per il servizio di manovra nello smistamento dei treni merci, sia per trainare su brevi distanze convogli passeggeri-merci con una velocità di 90-100 km orari... Con questa locomotiva, la Fiat ha detto concretamente di credere nel rilancio del trasporto ferroviario e ha offerto alle ferrovie italiane un prodotto ad alta tecnologia e in grado di competere con l'industria estera.
A detta de **Il Messaggero**, la nuova macchina offre vantaggi che i tecnici hanno definito eccezionali e tali da interessare il mercato mondiale delle ferrovie: ridottissimi costi di esercizio ed elevata disponibilità d'impiego; carrello senza necessità di lubrificazione, nessuna parte strisciante, alternatore senza parti soggette a logorio.
«Varata la locomotiva tuttofare — ha affermato M. Baudino su **Il Resto del Carlino** e l'**Avanti!** "anche le FS hanno ora una mille cavalli".
Questa montagna d'acciaio, da mille cavalli, ha ribadito **La Nazione**, è più potente e nello stesso tempo più veloce delle altre automotrici, è di facile manutenzione e può ben considerarsi la locomotiva del futuro.
Su **Il Mattino** S. Ciccolari Micaldi ha scritto: nel campo dei trasporti il treno sta preparando la propria rivincita sull'aereo, gli anni Novanta saranno testimoni della riscossa ferroviaria. Persone e merci torneranno a viaggiare su strada ferrata, abbandonando, almeno in parte, aeroporti e autostrade. Anche l'Italia si appresta a questo aggiornamento.
Per R. Pasquario, che ne ha scritto su **Il Secolo XIX**, la nuova superlocomotiva rilancia industria e uso del treno. «Prendendola idealmente in consegna come primo esemplare — ha proseguito l'A. — il Ministro Balzamo ha ricordato che i tempi chiedono ferrovie competitive per il rilancio del trasporto su rotaia, il cui ruolo è riportato in primo piano dalla situazione energetica.
Anche A. Forti, su **Il Tempo**, scrive che oggi l'attenzione politica si sposta nuovamente alle ferrovie, le quali tornano ad essere uno dei punti centrali del programma di governo, sia per rimuovere ostacoli di origine economica, sia per affrontare con maggiore senso di responsabilità situazioni di emergenza e di difficoltà obiettive, quali si riscontrano in uno dei più importanti servizi sociali del Paese. Per migliorare l'efficienza del servizio ferroviario si rende necessaria anche una più stretta collaborazione tra Azienda FS e industria, che può dare un serio contributo al sollecito rinnovamento delle nostre strutture ferroviarie: per raggiungere questo obiettivo, come ha sottolineato lo stesso Ministro Balzamo, bisogna bruciare le tappe e i tempi.
«Esiste non soltanto l'intenzione, ma un preciso impegno politico di avviare concretamente entro la fine di gennaio il piano integrativo delle FS, primo passo per conseguire l'indispensabile recupero di professionalità ed efficienza dell'azienda ferroviaria, in modo da consentirle di allinearsi sui migliori livelli di efficienza di altre aziende ferroviarie europee», queste assicurazioni sono state date dal Ministro dei Trasporti — riferisce **l'Italiano** — in occasione della presentazione della nuova locomotiva diesel-elettrica. La locomotiva, come ha spiegato l'**Avvenire**, che produce elettricità da sola; non prende, cioè, alimentazione dalla rete palificata, ma essa stessa, trasforma l'energia prodotta dai motori Diesel in energia elettrica e la utilizza.
Ogni unità costa circa un miliardo, ha precisato **La Stampa**. Dieci sono state ordinate dalle ferrovie italiane e l'entrata in servizio avverrà entro quest'anno.
Con il piano integrativo avviato nel settembre scorso, ha detto tra l'altro **La Repubblica**, si è cominciata ad invertire la tendenza che da dieci anni aveva relegato il trasporto ferroviario in una posizione secondaria rispetto a quello aereo.
Le opere previste nel Programma, ha affermato da parte sua P. Bonetti sull'**Avvenire**, consentiranno la riabilitazione di un'azienda che, per troppo tempo, ha ritardato il proprio decollo tecnico e organizzativo, condizione oggi più che mai indispensabile per inserire massicciamente le Ferrovie, con un nuovo modello di produttività, nel sistema generale dei trasporti, contribuendo al sostegno e allo sviluppo economico del Paese.
Il piano integrativo, con i suoi 12 mila e più miliardi, ha concluso **Il Sole/24 Ore**, può essere per ora un'occasione per rimontare lo svantaggio, ma è parimenti indispensabile che si proceda alla riforma dell'Azienda: occorrono sì i finanziamenti, ma occorre anche un'amministrazione ferroviaria efficiente, in grado di sviluppare una politica imprenditoriale, per gestire il traffico con professionalità e autonomia, in modo da rispondere al meglio alle esigenze del traffico merci e passeggeri prevedibile in futuro.

Maria Guida

PERSONAGGI

Vincenzo Certo: fotografo a 360°

Abbiamo conosciuto Vincenzo Certo nel giugno dell'anno scorso, in occasione di una riunione di fotocorrispondenti di "Voci". Vincenzo Certo, Ausiliario di stazione ad Alessandria Smistamento, era stato invitato anche in virtù di una invenzione, che, a dirla franca, ci aveva lasciati un po' tutti perplessi: un meccanismo particolare che permette di realizzare fotografie ultrapanoramiche con qualunque angolo di campo. Ebbene, di fronte ai discorsi e, soprattutto, alle esemplificazioni pratiche di Certo, la perplessità lasciò ben presto spazio ad una sincera ammirazione. Ma per capire chiaramente la natura dell'invenzione, bisogna fare una premessa. Le fotografie ultrapanoramiche si possono realizzare in due modi: il primo consiste nel riprendere il paesaggio a pezzi staccati, in sequenza, e poi, dopo aver stampato i singoli fotogrammi, ricomporre il tutto: il secondo invece consiste nell'usare speciali apparecchi che, facendo ruotare l'obiettivo su se stesso, riescono ad impressionare la pellicola disposta su un piano ricurvo. In entrambi i casi, però, i risultati ottenibili sono piuttosto limitati, specialmente per quanto riguarda l'angolo di campo, che rimane fisso o al massimo può arrivare, nel caso degli apparecchi più costosi, ai 150 o 180 gradi. Le ricerche di Certo sono volte proprio a superare questa limitazione dell'angolo di campo. I primi esperimenti iniziarono nel 1965, quando Certo riuscì a costruire un meccanismo che permetteva di stampare da due fotogrammi negativi un solo positivo, meccanismo che nel 1967 venne brevettato come invenzione industriale.

Ma gli esperimenti non si fermarono a questo primo successo; anzi, Vincenzo Certo indirizzò i propri sforzi verso la costruzione di un dispositivo che permette di unire due o più fotogrammi direttamente in sede di ripresa, anziché in sede di stampa.

Finalmente, dopo anni di prove, nel 1977 il dispositivo viene messo a punto e brevettato, sempre come invenzione industriale, con il nome di "Selectivision" (Fotomontaggio ottico all'atto della ripresa fotografica).

Vediamo ora in cosa consiste l'invenzione di Certo. Tecnicamente si può definire un "dispositivo che determina un effetto di interferenza tra le onde luminose nelle parti di un fotogramma che si corrispondono, ottenendo l'annullamento della linea di giunzione". In pratica, si pone la macchina su un particolare cavalletto (munito di bolla d'aria) perfettamente in piano e si scatta in successione il numero di foto che servono per coprire l'angolo di campo vuoto. Con il meccanismo inventato da Certo gli spazi tra i fotogrammi scompaiono e si ottiene un unico fotogramma panoramico. Il sistema, naturalmente, permette anche qualche "scherzo" fotografico: ad esempio si può fotografare lo stesso soggetto più volte nella stessa scena, senza alterare l'effetto di realtà (come si vede nella foto pubblicata, dove le tre ragazze che sono sulla destra, sedute insieme, le ritroviamo in piedi, a distanza di qualche metro l'una dall'altra, sulla sinistra della foto).

L'unico neo del sistema può essere rappresentato da soggetti in movimento lungo la linea di giunzione ottica: a tale inconveniente si può ovviare facendo in modo che in tale zona ricadano soggetti fissi. Di contro i vantaggi sono numerosissimi, specialmente per le riprese professionali (fino ad oggi piuttosto macchinose e difficoltose) di paesaggi, di forme architettoniche e piani urbanistici e così via.

Oggi, l'invenzione di Certo comincia ad essere scoperta commercialmente: sta infatti ottenendo un grande successo in campo editoriale, tanto che

Una delle foto realizzate con il sistema inventato da Vincenzo Certo

l'autore è attualmente legato con contratto ad una nota casa editrice, per la quale sta realizzando una serie di poster di notevole suggestione. Inoltre, Certo è stato scoperto anche dai giapponesi (naturalmente!), con i quali è in trattativa per impiegare il suo sistema anche su macchine di serie formato 6×6.

Insomma Vincenzo Certo sta diventando un personaggio e questo cozza con la sua natura schiva e riservata. Ne abbiamo una riprova diretta anche ora, che il nostro collega è venuto a trovarci qui in Fototeca, per la ritrosia con cui risponde alle nostre domande. Anni 42, statura media, capelli bianchi che poco si addicono al suo aspetto giovanile, Certo è in ferrovia dal 1969, lavora ad Alessandria Smistamento (ma gli piacerebbe essere trasferito a Genova, dove c'è un clima più mite). "Anche mio padre — ci dice Certo — era ferroviere e fotografo (lavorava a Bagnara, dove era Caposquadra) e proprio da lui ho ereditato la mia passione".

Dario Fiorletta

Sotto, una singolare foto di Certo. Le tre ragazze sedute insieme sulla destra, le vediamo contemporaneamente, in piedi, sulla sinistra

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Perequazione automatica delle pensioni per il 1982 e nuova misura della scala mobile

A differenza degli anni decorsi, questa volta il Ministero del tesoro ha disposto con unico decreto del 21-11-1981, pubblicato sulla G.U. n. 331 del 2-12-1981, sia la misura della perequazione automatica per l'anno 1982 sulle pensioni ordinarie, ferroviarie e degli Istituti di previdenza (pensionati degli enti locali, ospedalieri ed altri) sia l'indennità integrativa speciale (cosiddetta scala mobile) spettante allo stesso personale in quiescenza per il quadrimestre gennaio-aprile 1982.

Confermando l'anticipazione data nel numero precedente, l'art. 1 del decreto stabilisce che l'aumento per la perequazione automatica (da applicarsi sia sulle pensioni ferroviarie che sugli assegni vitalizi degli ex assuntori) compete per il corrente anno nella misura del 3,3 per cento, ovviamente calcolato sull'ammontare della pensione base raggiunto al 31-12-1981 con esclusione degli assegni accessori.

Secondo il regime della perequazione automatica annuale vigente per il settore pensionistico privato, tuttora operante anche per il settore pubblico, l'aumento anzidetto discende dalla differenza fra la variazione percentuale dell'indice delle retribuzioni minime contrattuali degli operai dell'industria, risultata pari a più 22,3 per cento, e la variazione percentuale dell'indice del costo della vita, calcolata in più 19 per cento, e perciò pari a 3,3 (= 22,3 - 19).

L'art. 2 del decreto fissa la nuova misura dell'indennità integrativa speciale da corrispondere durante il 1° quadrimestre del 1982.

Tale misura è stata determinata, ai sensi dell'art. 23 della l. 30 marzo 1981, n. 119, confrontando il valore medio dell'indice relativo al periodo da maggio a luglio 1981 con il valore medio dell'indice afferente al periodo da febbraio ad aprile 1981. Considerato che i punti di variazione del costo della vita derivanti dalla differenza anzidetta, secondo la comunicazione dell'Istituto Centrale di Statistica avvenuta in data 1°-10-1981, hanno comportato un aumento di dieci punti di contingenza e tenuto conto che il valore unitario di ciascun punto è fissato legislativamente per il personale a riposo in lire 1.910, la maggiorazione ammonta a lire 19.100 (= 1.910 × 10).

Pertanto, la predetta indennità in favore dei titolari di pensioni dirette e di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza degli assuntori, è dovuta nella misura mensile di lorde lire 368.334 (= 349.234 + 19.100); ricordo che per effetto della ritenuta per l'assistenza malattia l'importo dell'indennità stessa figurerà sull'assegno mensile in lire 364.651 (= 368.334 - 3.683).

Per quanto attiene all'attribuzione della perequazione automatica, va rilevato che quest'anno, in difformità degli anni precedenti, essa verrà puntualmente corrisposta a partire dal rateo di gennaio. Ciò è una conseguenza diretta della tempestività con cui è stato emanato il decreto ministeriale di cui si discute, che, a sua volta, ha consentito di impartire sollecitamente le opportune disposizioni operative a tutte le Direzioni provinciali del tesoro ed ai Centri meccanografici di Bologna e di Latina. Infatti, con circolare del 24-11-1981 è stato disposto che, in relazione all'aumento percentuale del 3,30 annuo, i Centri meccanografici, con effetto dal 1°-1-1982, aggiorneranno le pensioni in regolare corso di pagamento aventi decorrenza anteriore al 1°-1-1982.

In tale fase lavorativa sarà tenuto conto della limitazione prevista dall'art. 17, 2° comma, della l. n. 843/1978 per la concessione del beneficio in parola. In

proposito, la circolare citata ricorda che con l'art. 19 della l. 23 aprile 1981, n. 155, è stato fissato in lire 18.500.000 il nuovo limite massimo di retribuzione annua pensionabile, ai fini della determinazione dell'importo dei trattamenti di quiescenza del settore previdenziale privato; ora, come ho scritto altre volte, detto limite, in forza della norma di rinvio contenuta nell'art. 1 del D.L. numero 942/1977, convertito nella l. n. 41/1978, assume rilevanza anche per la determinazione del tetto massimo oltre il quale non può essere conferito l'aumento per perequazione automatica sulle pensioni a carico dello Stato. L'importo predetto corrisponde, pertanto, ad una pensione annua lorda di lire 14.800.000 (pari all'80 per cento di lire 18.500.000) rapportata a 13 mensilità e, perciò, ad una pensione mensile di lire 1.138.462 (= 14.800.000 : 13). Per quanto sopra, i Centri meccanografici attribuiscono per l'anno 1982, a titolo di perequazione automatica, sui trattamenti pari od eccedenti (senza tener conto degli assegni accessori) il cennato importo di lorde lire 14.800.000, una maggiorazione mensile lorda di lire 37.569 (= 1.138.462 × 3,30). La stessa circolare assicura che i Centri meccanografici medesimi daranno corso alla variazione della indennità integrativa speciale parimenti con effetto dalla rata di gennaio 1982.

Sgravio fiscale

Come avevo preannunciato lo scorso mese, anche il provvedimento in oggetto ha trovato nel frattempo piena realizzazione. Infatti, sulla G.U. n. 315 del 16-11-1981 è apparsa la l. 14 novembre 1981, n. 645, che ha apportato le innovazioni all'imposizione fiscale per l'anno 1981, distintamente descritte nel numero di dicembre, che hanno efficacia esclusivamente sul conguaglio d'imposta di fine anno. L'art. 2 di detta legge sancisce che — ove il conguaglio annuale slitti a gennaio o febbraio del 1982 — le ritenute erariali da trattenere sulle somme complessivamente corrisposte nel mese di dicembre (per rateo mensile e per 13ª mensilità) devono essere limitate al 65 per cento di quanto dovuto da ciascun interessato. Proprio in applicazione di questa disposizione, il Ministero del tesoro durante il decorso mese ha fatto pervenire ai singoli pensionati, dai rispettivi Centri meccanografici, un secondo assegno, pari al 35 per cento (= 100 - 65) delle ritenute fiscali operate sugli emolumenti spettanti nel mese di dicembre. Naturalmente, la regolarizzazione delle singole posizioni fiscali, in attuazione completa della succitata legge n. 645, sarà effettuata in sede di conguaglio annuale d'imposta 1981.

Risposte individuali

Ho esaminato attentamente il problema prospettato dal sig. **Mario Bassi** da Faenza in ordine alla valutazione dei periodi resi dai soggetti che prestavano la loro opera per l'espletamento dei servizi gestiti in assuntoria anteriormente al 1°-2-1958, data di entrata in funzione del "Fondo di previdenza per gli assuntori". In proposito l'art. 216 T.U. vigente al 4° comma così recita: "è computabile a domanda, nei limiti e con le modalità di cui all'art. 7 della l. 26 febbraio 1969, n. 94, il servizio reso in qualità di assuntore anteriormente al 1°-2-1958". Ora, quest'ultima norma richiamata consentiva ai ferrovieri — che in precedenza alla loro immissione nei ruoli organici avessero prestato servizio in qualità di assuntore senza iscrizione allo speciale "Fondo di previdenza" — di poter riscattare tale servizio con le modalità previste dall'art. 10 della l. 6 gennaio 1963, n. 13, e cioè permetteva loro la valutabilità del servizio prestato negli ultimi venti anni rispetto alla data del 1°-2-1958. Orbene, l'impossibilità di computare il servizio reso precedentemente al 1°-2-1938 consegue dalla limitazione posta dalla legge n. 13 del 1963, surrettiziamente mantenuta in vigore dal richiamo contenuto nel 4° comma dell'art. 216 citato. Ritornando al caso segnalato, va detto che il servizio in qualità di assuntore risulta essere effettuato dal 16-7-1934 al 9-6-1940 e, quindi, è stato possibile valutarlo soltanto a partire dal 1°-2-1938, con esclusione di quello anteriore a quest'ultima data. Del resto, in tal senso è consolidata la giurisprudenza della 3ª Sezione giurisdizionale della Corte dei conti, competente in materia di quiescenza ferroviaria.

Il computo di quel periodo consenti di modificare la durata del servizio utile da 29 a 32 anni a partire dal 1°-5-1969, data di entrata in vigore della citata l. n. 94/1969. Peraltro, l'esame della posizione pensionistica ha evidenziato che la successiva riliquidazione, disposta ai sensi del DPR. n. 1081 del 1970 e decorrente dal 1°-9-1971, è stata determinata su 29 anni anziché su 32. Tuttavia, allo stato delle cose, non essendo possibile apportare alcuna modifica in via amministrativa al provvedimento risalente al 1972, per essere trascorsi i termini tassativamente fissati dalle norme vigenti per la revoca e modifica dei provvedimenti di quiescenza, l'unico rimedio esperibile per l'interessato è rappresentato dal ricorso da prodursi alla 3ª Sezione giurisdizionale della Corte dei conti, per effetto della sent. n. 8 del 1976, che ha annullato il termine perentorio di novanta giorni, decorrente dalla data di ricevimento del decreto di pensione, per ricorrere alla Corte dei conti in materia di quiescenza.

Il sig. **Giuseppe Madau** da Paulilatino — collocato a riposo dal 1°-1-1978 in base alle norme di favore per gli ex combattenti — ove ritenga che la grave malattia da cui è stato colpito qualche mese prima della cessazione dal servizio sia stata influenzata direttamente o in via mediata dall'attività ferroviaria da lui espletata, può proporre domanda, entro e non oltre il termine di cinque anni dalla citata data del 1°-1-1978, rivolta ad ottenere direttamente la pensione privilegiata (i cui benefici sono cumulabili con quelli combattentistici) ovvero, preliminarmente, il riconoscimento della malattia da causa di servizio, secondo una opzione la cui scelta è demandata alla determinazione dell'interessato.

Il provvedimento di riliquidazione della pensione riguardante il sig. **Luigi Sassoli** da Verona, effettuata in relazione alla posizione tabellare attribuita con i criteri da cui alla l. n. 42 del 1979 con decorrenza dal 1°-10-1978, è stato portato a termine ed il relativo ruolo di variazione è stato trasmesso alla locale D.P. del tesoro in allegato al mod. R. 51 n. 655 in data 27-11-1981.

Il sig. **Emanuele Ingallina** da Napoli — che ha posto il dilemma sulla convenienza o meno di cumulare la pensione F.S. con quella dell'INPS rispetto alla possibilità di ricongiungere i periodi contributivi concessa dalla legge n. 29 del 1979 allo scopo di ottenere la sola pensione ferroviaria calcolata sull'insieme della durata dei servizi — merita una ulteriore puntualizzazione. In effetti, l'art. 3 del D.L. 28 maggio 1981, n. 245, ed il successivo art. 5 del D.L. 29 luglio 1981, n. 402 (sostitutivo del primo per decorrenza dei termini costituzionali), contenevano la subordinazione dell'erogazione dell'integrazione al minimo al mancato superamento di determinati limiti di reddito (di entità abbastanza modesti), anche se per le pensioni già liquidate il superamento dei limiti stessi determinava la cristallizzazione del minimo già in godimento. Peraltro, la legge di

conversione 26 settembre 1981, n. 537, ha soppresso l'art. 5 del D.L. n. 402, non per ragioni teoriche, perché anzi il principio della mancata erogazione dell'integrazione al minimo in presenza di redditi di una certa consistenza è stato ritenuto giusto durante la discussione parlamentare, ma per affrontare il problema, indubbiamente di difficile dosaggio, in sede di approvazione della riforma pensionistica generale. Così stando le cose, la prospettata questione induce ad affermare che qualsiasi suggerimento dovrebbe presupporre la facoltà di poteri divinatori sul futuro — di cui sono assolutamente sprovvisto — onde la scelta va lasciata ai singoli interessati, i quali devono valutare gli elementi pro e contro l'una o l'altra soluzione. Invero — dato che alla decisione del singolo non possono rimanere estranee le necessità economiche del proprio nucleo familiare — è l'interessato che deve decidere se gli conviene chiedere la ricongiunzione dei contributi per avere una pensione sola, oppure due pensioni separate, con gli eventuali vantaggi, ma anche con le incognite che questa soluzione comporta. Inutile dire che il dilemma non si pone per quei dipendenti che chiedono il ricongiungimento delle posizioni assicurative per conseguire in anticipo il diritto a pensione e la relativa corresponsione, né per coloro che fossero già pensionati, perché in tal caso la ricongiunzione non è consentita.

Informo il sig. **Edrisi Di Tano** da Latina che finalmente è stato possibile procedere alla liquidazione del trattamento di quiescenza spettantegli. Il ritardo, come è noto allo stesso interessato, è dipeso dal fatto che, dispensato dal servizio il 2-11-1979 per inidoneità fisica con l'attribuzione dei benefici combattentistici, è poi risultato che la Prefettura di Latina aveva annullato il riconoscimento della qualifica di reduce civile dalla deportazione e dall'internamento. Tutto ciò ha provocato una serie di atti amministrativi conseguenziali, che hanno richiesto un congruo periodo di tempo: una volta perfezionati gli adempimenti necessari, di recente si è dato corso alla liquidazione della pensione. □

Scambi di corrispondenza e di ospitalità

Sylvia Bressan, figlia di una traduttrice-interprete della SNCF, ha 24 anni, ama la lettura, il cinema, i viaggi, gli sport, la natura e le passeggiate. È diplomata in lingue straniere. Desidera trovare giovani per uno **scambio di corrispondenza in italiano.** Il suo indirizzo è: 185, rue d'Herblay - 95150 Taverny.

Marie-Louise Le Boudec, figlia di un Conduttore, ha 17 anni, ama la lettura, la fotografia, il cinema, la musica. Desidera trovare giovani per uno **scambio di corrispondenza in italiano.** Il suo indirizzo è: 15, rue de Bretagne - 35410 Châteangiron.
Marie Louise propone anche uno scambio di ospitalità con una ragazza italiana che non sia molto alta. Marie Louise misura un metro e cinquanta.

Eric Duret, figlio di un Capo Servizio Movimento della SNCF, cerca ragazzi, figli di ferrovieri italiani con cui **corrispondere in italiano**. Eric ha 14 anni e mezzo e ha come hobby il calcio, il nuoto, il tennis, la musica e la bicicletta. Lo scambio di corrispondenza è anche in vista di uno scambio di ospitalità da effettuarsi durante l'estate 1982.
L'indirizzo è: Eric Duret - 515, rue des Combes - 73000 Chambery.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

NORMATIVA

Nel periodo compreso tra la fine del mese di novembre e la prima metà di dicembre c.a. sono state emanate le seguenti circolari dalle Unità del Servizio Personale:

P.5.O.S.1/3.501/756/9.5 del 17.11.1981
— Mezzi di protezione per il personale non assicurato.

P.5.O.S.1/AM/757/9.5 del 28.11.1981
— Art. 35 - Legge 26/4/74, n. 191.

P.2.1.2/P.1/758/1.0 del 3.12.1981
— Applicazione Legge 6/10/81, n. 564. Concorsi pubblici e assunzioni.

P.5.O.S.1/3.501/759/9.5 del 5.12.1981
— Disposizioni di carattere generale sull'assegnazione e l'uso dei mezzi personali di protezione.

P.1/760/0.4 del 9.12.1981
— Art. 6 l. n. 564/81. Trasferimento stati matricolari e fascicoli individuali. Amministrazione del personale.

P.OM.1.S.1/P.10.O.S.2/761/O.1 del 9.12.1981
— Ordinamento della Sede Centrale del Servizio Personale.

P.2.1.2/COAP/762/1.O del 9.12.1981
— Concorsi pubblici. Atti delle Commissioni Esaminatrici.

P.9.C.U./763/5.3 del 14.12.1981
— Gestione mense dell'Azienda, L. 5/6/73, n. 348. Divieto di subaffidamento.

AMMINISTRAZIONE DEL PERSONALE

In merito alla completa attuazione di quanto disposto dall'art. 6 della Legge 6 ottobre 1981, n. 564, che ha istituito i ruoli compartimentali, è stata emanata la circolare n. P.1/760/0.4 del 9.12.81 al fine di rimuovere alcune situazioni anomale, disponendo il trasferimento degli stati matricolari e dei fascicoli individuali del personale che ha la propria sede amministrativa negli Impianti o Uffici siti nell'ambito di una circoscrizione territoriale cui spetta l'amministrazione del personale medesimo e la formazione dei ruoli stessi (Es. — gli stati matricolari ed i fascicoli individuali del personale in servizio presso il Magazzino Approvvigionamenti di Bologna devono essere trasferiti dall'Ufficio Personale Compartimentale di Firenze, da cui sono gestiti, all'analoga Unità di Bologna).

INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE

Con Decreto del Ministro del Tesoro 12 novembre 1981, la misura della indennità integrativa speciale per il personale in servizio è stata elevata, per il trimestre 1° novembre 1981 — 31 gennaio 1982, da L. 436.557 a L. 458.058 mensili. Resta ferma, come è noto, la detrazione dalla suddetta indennità della somma di L. 90.152 mensili, detrazione che non riguarda il personale dirigenziale.
La succitata aliquota è stata corrisposta anche in aggiunta alla 13ª mensilità per l'anno 1981.

COMPENSO PER LAVORO STRAORDINARIO

Per effetto delle variazioni intervenute nelle misure della indennità integrativa speciale nel corso del 1981, il compenso orario per lavoro straordinario, a decorrere dal 1° gennaio 1982, è stato aumentato di L. 650 se feriale diurno, di L. 670 se festivo o feriale notturno e di L. 680 se festivo notturno.

TRATTAMENTO DI QUIESCENZA

Nel rispetto del programma delineato nella Circolare P.677 del 3.11.80, dal mese di settembre 1981 ha avuto inizio il ciclo delle ri-

forme conseguenti all'applicazione della Legge 22.12.1980, n. 885. Tali riforme, come è noto, riguardano i trattamenti di quiescenza con decorrenza successiva al 1° luglio 1979, che sono stati già liquidati sulla base degli stipendi di cui alla tabella annessa alla Legge n. 42 del 1979 e che debbono essere riliquidati per tener conto degli stipendi assegnati ai sensi della citata Legge 885/1980.

PERSONALE INCARICATO

Con D.M. 2354 del 14.11.81 sono stati approvati miglioramenti economici in favore degli Incaricati e dei loro dipendenti, utilizzati dall'Azienda per l'espletamento di servizi convenzionati, in conseguenza dei miglioramenti concessi al personale ferroviario, in applicazione della Legge 22.12.80, n. 885.
Nella seduta del 5 novembre u.s., il Senato ha approvato il testo del decreto legge recante norme sull'inquadramento degli *Incaricati di particolari servizi ferroviari* nei ruoli del personale dell'Azienda F.S.; tale provvedimento è stato successivamente presentato alla Camera dei Deputati per il seguito del prescritto iter parlamentare.

CORSI DI ABILITAZIONE DI BASE

A partire dal 4 gennaio p.v. si svolgono, presso l'albergo Lido Garda di Anzio, i corsi relativi al conseguimento dell'abilitazione di base per il personale appartenente ai profili professionali di Ispettore Principale e Ispettore. Detti corsi, in numero di 14, hanno durata settimanale e coinvolgeranno ben 539 direttivi ripartiti nelle specializzazioni I.A. (492 unità) e A.S. (47 unità). Caratteristica di questi corsi — ciclo 1982 — è la metodologia didattica mirata al coinvolgimento dell'uditorio secondo i principi della dinamica di gruppo e dell'interazione.

BANDI DI CONCORSO

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 335 del 5 dicembre 1981 è stato pubblicato il bando del pubblico concorso per esami e titoli a cinque posti nel profilo professionale di Ispettore in prova, fra laureati in Architettura, abilitati all'esercizio della professione, per le esigenze del Servizio Lavori e Costruzioni.

Questo mese aggiorniamoci in materia di...

a cura di Francesco De Angelis

Revisione inquadramenti ex art. 8 L. 42/1979 (inquadramenti a Tecnico)

Essendo stati rivolti quesiti circa la possibilità di procedere direttamente, in via di autocorrezione, alla rimozione di errori di fatto, riscontrati nei provvedimenti adottati per "l'inquadramento a Tecnico" a seguito di riesame effettuato per l'istruttoria dei mezzi di tutela prodotti dai dipendenti, rimasti esclusi dal beneficio in parola, con lettera circolare P.8.0.2./6373 del 17-11-1981, è stato chiarito quanto segue.
Qualora dalla revisione degli inquadramenti effettuati risulti in modo univoco che il mancato inquadramento di qualche dipendente sia palesemente erroneo (errata o mancata attribuzione di punteggi, difetto di valutazione delle condizioni di ammissibilità all'inquadramento od altro) sulla base di elementi non suscettibili di apprezzamento di carattere discrezionale e sussista comunque un interesse pubblico a rimuovere situazioni in evidente contrasto con le norme che regolano la materia, onde evitare che il mantenimento delle situazioni stesse possa ingenerare discredito nell'operato dell'Amministrazione ferroviaria, le Autorità che hanno adottato i provvedimenti in questione potranno provvedere autonomamente a modificare gli inquadramenti già disposti.
Per altro in tali casi i provvedimenti adottati dovranno essere ampiamente motivati, evidenziando la natura dell'interesse pubblico che si è inteso tutelare, e notificati a tutti i controinteressati. È stato inoltre precisato che nei confronti di quei dipendenti che, per effetto dei nuovi provvedimenti adottati, verranno ad essere privati dell'inquadramento di cui avevano già goduto, non dovrà procedersi ad alcun recupero economico, considerato che, a seguito dell'avvenuta immissione ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 della l. 42/1979, gli interessati hanno percepito in buona fede il trattamento economico relativo al profilo di Tecnico, nella fondata presunzione che esso fosse loro legittimamente dovuto e tenute altresì presenti le diverse mansioni di fatto espletate dai dipendenti fino alla rimozione del provvedimento di nomina.

Disposizioni di carattere generale sull'assegnazione e l'uso dei mezzi personali di protezione.

La materia relativa alla normativa per l'adozione di nuovi mezzi di protezione individuale è disciplinata dalla circolare riassuntiva P. 531/9.5 del 19-12-1978 e quella relativa alla procedura per l'estensione dei mezzi di protezione individuale a nuove categorie di personale è disciplinata dalla circolare P.648/9.5 del 16-6-1980, P.756/9.5 del 17-11-1981.
Ora, al fine di una maggiore sensibilizzazione del personale circa la distribuzione e l'uso di tali mezzi, la circolare P.5.0.5.1/759/9.5 del 5/12/81 ha ribadito che i mezzi di protezione in parola devono essere consegnati al personale tutte le volte che questi si trovi ad effettuare lavorazioni od operazioni rischiose, in quanto l'art. 377 del D.P.R. n. 547/1955 dispone che il datore di lavoro "deve mettere a disposizione dei lavoratori mezzi personali di protezione appropriati ai rischi inerenti alle lavorazioni ed operazioni effettuate, qualora manchino o siano insufficienti i mezzi tecnici di protezione".
In proposito è stato notato che le lavorazioni e le mansioni per le quali è richiesto l'uso dei vari mezzi di protezione, sono previste dettagliatamente nel catalogo generale dei mezzi personali di protezione.
Per quanto riguarda la durata media dei mezzi di protezione, quale è indicata dallo stesso catalogo, è stato rammentato ancora una volta che essa è stabilita ai soli fini statistici e ciò per consentire al Servizio Approvvigionamenti una razionale organizzazione delle scorte. Nelle successive assegnazioni, quindi, la sostituzione del mezzo va fatta seguendo le norme contenute nell'ordine di servizio n. 12/1976 (che detta le norme inerenti al prelievo del vestiario uniforme e dei mezzi di protezione individuali) che permette di sostituire il mezzo deteriorato dall'uso anche prima della scadenza del termine di durata media prevista dal catalogo.
È stato, inoltre, sottolineato che il problema più delicato nel campo della sicurezza del lavoro è quello di ottenere un efficace impiego del mezzo protettivo. È indiscutibile infatti che tra i lavoratori c'è un senso di

Concorso per i modellisti

Il Centro Ricreativo Giardini Margherita del Quartiere Murri (Comune di Bologna) ha bandito, per il 18 aprile c.a. la "1ª Gara Nazionale per Modelli di Locomotive HO, 1 : 87" consistente in una prova pratica, da effettuarsi su un apposito locodromo, da cui rilevare la capacità di trazione, la velocità e la regolarità di marcia del modello che può essere del tipo commerciale o elaborato o completamente costruito.
La gara è divisa in cinque classi ciascuna suddivise nelle predette tre prove. Per ogni gara e prova è previsto un apposito premio.
La quota di iscrizione è di L. 3.000 per ciascuna prova.
Il regolamento della gara e maggiori dettagli possono essere ottenuti inviando L. 1.000 al sig. Linse Tosi - Via B. Marcello, 21 - 40141 Bologna.

riluttanza ad usare i mezzi di protezione. Nonostante, quindi, gli sforzi dell'Azienda F.S. per acquistare mezzi di protezione sempre più moderni, si verifica sovente il caso di infortuni che trovano la loro causa anche nel mancato uso dei mezzi stessi.

Per demolire tali atteggiamenti psicologici di resistenza all'uso del mezzo protettivo, occorre da un lato persuadere i lavoratori, che si intende perseguire il loro interesse e dall'altro dar loro la possibilità di disporre, caso per caso, del mezzo più idoneo ed allo stesso tempo meno faticoso ed ingombrante.

A tal fine è stata raccomandata:

una continua opera di sensibilizzazione dei lavoratori da parte dei loro superiori e soprattutto dei dirigenti degli impianti, i quali,meglio di chiunque altro possono convincere il personale, sulla base anche delle esperienze fatte, della necessità di usare i mezzi di protezione;

una costante informazione del personale sui mezzi di protezione previsti per le varie lavorazioni, delle diverse misure e delle taglie esistenti in catalogo, nonché delle eventuali possibilità di scelta alternativa tra vari mezzi protettivi, curando anche a tal fine, che, presso tutti gli impianti, sia realizzato e tenuto aggiornato un catalogo dei mezzi di protezione nell'impianto stesso;

una continua vigilanza sul corretto e, soprattutto, sul costante uso dei mezzi di protezione, cosi come stabilito dall'art. 4 lettera c) del DPR n. 547/1955, facendo ricorso anche, eventualmente, allo strumento delle sanzioni disciplinari (ai sensi della circolare P. 419/7.0 del 10-6-1977) di fronte alla persistente volontà del lavoratore di non rispettare le norme di sicurezza e di non utilizzare i prescritti mezzi di protezione;

la chiamata in causa degli organi del Servizio Sanitario tutte le volte che l'uso dei mezzi di protezione provochi fenomeni di intolleranza. □

Encomi

Il Direttore Generale ha conferito per eccezionale comportamento in servizio, i seguenti encomi:

Manovali: Massimo Sacco, Romano Cifonelli, Giancarlo Pagani.
Deviatore: Giancarlo Fattori.
Manovratori: Luigi Doria, Natale Maurizio.
Ausiliari di Stazione: Giovanni Brunello, Rinaldo Ranucci, Francesco Colucci.
Assistente di Stazione: Ivo Ottaviano.
Gestore Capo: Francesco Lazzaroni.
Gestore 1° cl.: Calogero Vieni.
Capo Stazione: Mario Bafundi.
Capi Stazione Sup.: Pietro Maurizi, Giulio Cecchetti, Angelo Di Roma, Raffaele Ventura.
Capo Stazione Sovr.: Luigi Quaratino.
Operai Qualificati: Giancarlo Ceraldi, Carmine Trotta, Giovanni Mondina, Paolo Venuto, Pasquale Navarra, Carmine Pergola, Michele Cillis, Angelo Coviello, Giuseppe Pace, Giambattista Sabia, Francesco Santoro, Rocco Mollica, Beniamino Sabia, Donato Chiruzzi, Bernardino Druda, Pietro Venezia.
Verificatori: Mario Levantino, Vincenzo di Gennaro.
Tecnici: Costanzo Di Paolo, Vincenzo Rosa, Giovanni Tammone, Aldo Melissano, Ciro Marcone, Crispino Rizzo, Vitantonio Nolè, Domenico Nella, Carmine D'Andrea, Antonio Venetucci, Egidio Nardiello, Vito Possidente, Gennaro Apollaro.
Capi Tecnici: Alessio Guarnieri, Emanuele Santangelo, Michele Innella, Giuseppe Marone.
Capi Tecnici Sup.: Raffaele Garofalo, Antonio Salvatore, Alfonso Della Croce.
Marinaio: Antonino Cusmano.
Capi Treno: Luigi Notaro.
Segretario: Giuseppe Genovese.
Segretario Sup.: Donato Forte.
Ispettori Principali: Raffaele Giordano, Giuseppe Romano.
1° Dirigente: Giuseppe Caruso.

CRONACHE DEL DLF

Pino Spagnuolo, a sinistra, si intrattiene con alcuni visitatori della mostra

Un uomo, un ferroviere, un artista

Si è recentemente tenuta al Centro d'Arte "La Bitta" di Via Bari in Roma, con la direzione di Carlo Speranza, una mostra personale di Pino Spagnuolo, un pittore la cui dimensione umana ed artistica ci sembra meritare un approccio approfondito. Giovane piuttosto schivo di carattere, introverso, di poche parole, già anni fa, nei turni di notte come Manovratore a Roma Tiburtina, Spagnuolo riempiva gli intervalli tra una manovra e l'altra disegnando con un impegno e una passione insormontabili. Passato alla Direzione Generale, Spagnuolo s'inserì nel Gruppo pittori del DLF di Roma, iniziando a partecipare a varie manifestazioni a carattere nazionale. Da una mostra all'altra la sua personalità di pittore prende a formarsi, ad acquistare una fisionomia sempre più precisa; le sue opere cominciano a ricevere l'apprezzamento sempre più esteso di pubblico e critica, ed arrivano numerosi i premi, sia nel settore della pittura che della grafica. Quale migliore occasione di una personale in quella deliziosa galleria-salotto che è la "Bitta" — forse l'unico centro d'arte permanente nell'ambito di un Dopolavoro ferroviario — per presentarsi ai suoi colleghi di Roma?

Alla serata d'inaugurazione della Mostra erano presenti noti artisti quali Patriarca, Cerreti, Mobbis, Curti, Cervelli, Catanea, Iurescia, critici quali Paparotti, Giannantoni, Caciagli, Bonifati, giornalisti quali Campilongo, Ricciardi e Menaglia, nonché un pubblico attento e competente, tra cui numerosi dirigenti e colleghi FS.

Cosa dipinge Spagnuolo, e come? Negli angusti limiti in cui è lecito costringere in un'etichetta una tematica artistica in continuo divenire, una tematica che fa della costante ricerca la sua stessa essenza, che supera se stessa nel medesimo momento in cui si fissa in una forma che insieme è grafica, pittorica e plastica, è stato detto che Spagnuolo svolge un discorso di "struttura e dinamismo nello spazio".

Augurando a Pino Spagnuolo, ferroviere-pittore (o dovremmo dire pittore-ferroviere?) un lungo cammino costellato di soddisfazioni professionali e artistiche, non nascondiamo la speranza che la sua volontà e la sua coerenza, non disgiunte da una rara modestia, servano da esempio e da stimolo per quanti altri — e sappiamo che in Ferrovia sono tanti — abbiano intrapreso o intendano intraprendere, nel loro tempo libero, le difficili, scoscese, affascinanti vie dell'arte.

Virginio Pantano

Contributi e richieste in aumento

È in corso l'invio degli assegni per il 1981 a 1.122 ferrovieri, genitori di handicappati, per un importo complessivo di lire 516 milioni e 600 mila; 974 (1° gruppo) riceveranno 500 mila lire ciascuno, 148 (2° gruppo) 200 mila lire. Frattanto è in aumento il gettito della sottoscrizione: a settembre 1981 (dato più recente) è stata raggiunta la cifra mensile di lire 11.845.800, pari a lire 142.149.600 l'anno. Purtroppo vanno aumentando anche le richieste di contributi, perciò le disponibilità correlativamente diminuiscono. Ma passiamo subito ai "ringraziamenti del mese", perché dobbiamo riservare la maggior parte dello spazio a nostra disposizione a una lettera recentemente pervenuta alla Commissione Esecutiva e alla risposta del Presidente della Commissione stessa: una risposta che varrà — ne siamo certi — a chiarire dubbi dello stesso tipo ed esaurire ogni materia di quesito, che eventualmente siano sorti ad altri sulla nostra iniziativa.

Ringraziamo gli amici del Reparto I.E. di Barletta per il loro generoso contributo al "Fondo di Solidarietà", inviato, per onorare la memoria del padre del collega Mario Gagliardi, tramite il nostro Redattore di Bari, Antonio Bozzi; Filippo Raggi, di Villanova di Mondovì, che egualmente ci ha fatto pervenire il suo contributo per mezzo del nostro Redattore di Genova, Aurelio Battaglia (e in particolare lo ringraziamo delle cortesi parole rivolte all'attività svolta dal giornale in favore degli handicappati); l'Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi e Famiglie dei caduti FS, che ci ha trasmesso un contributo davvero cospicuo, nel darci notizia di una simpatica manifestazione (uno spettacolo musicale a Pisa) che vedremmo volentieri imitata da altre associazioni, in quanto svoltasi a favore degli handicappati; infine il collega Antonio D'Andrea, Redattore di Firenze, che ci ha inviato un contributo raccolto in una sottoscrizione effettuata a Pisa e a Livorno.

Ci perviene una lettera...

Spett. Commissione,
i recenti fatti che hanno ridato fiato, anche nel nostro Paese, a teorie di emarginazione dell'handicappato (sentenza della Cassazione che giustifica l'esclusione di un bambino handicappato dalla scuola; tesi sostenuta dal Sostituto Procuratore presso la Corte di Cassazione, Carlo Montesanti, in un pubblico dibattito; scarsa reazione a fatti di questa portata — solo un Partito politico ne ha investito il Ministro della Pubblica Istruzione ed il Governo —; aggressioni — quasi quotidiane — di "sani" contro handicappati; non soluzione di annose questioni che costituiscono maggiori e non necessari disagi per i portatori di handicap; ecc.; ecc.; ecc.) impongono un adeguato impegno dei democratici e progressisti a sostegno di elementari obiettivi di uguaglianza e di giustizia.

A tale proposito credo che sia necessario sollecitare anche un esame della attività svolta da codesta Commissione.

Le critiche che gli sono piovute addosso potevano apparire intempestive in quanto l'assistenza economica, *essendo la meno complicata ad attuarsi, poteva costituire l'inizio* di una attività di maggior impegno e non una delle numerose attività *devianti* rispetto l'obiettivo di cambiamento.

Se consideriamo però che, tra gli altri fatti:

— a gennaio 1981 è stato emanato il nuovo D.M. che fissa i requisiti fisici per i ferrovieri nel quale, tra l'altro, è stabilito che "per l'ammissione in servizio gli aspiranti (.....) devono possedere *sana costituzione ...*" (la sottolineatura è mia, ovviamente) e la Commissione non ha fatto sentire la sua protesta;

— è in discussione al Parlamento la modifica della Legge 482/1968 concernente "disciplina generale delle assunzioni obbligatorie presso le pubbliche amministrazioni e le aziende private" e non risultano proposte da parte della Commissione;

nel 1974, 1975, 1979 e recentissimamente sono stati emanati i D.M. per disciplinare la erogazione delle prestazioni dell'OPAFS che, tra l'altro, provvede all'assistenza in soggiorni di vacanza montani e marini per figli ed orfani di ferrovieri ed alla organizzazione di centri di soggiorni climatici per nuclei familiari dei ferrovieri, ed in nessuna di tali circostanze sono state sottoposte alla Presidenza dell'Ente proposte della Commissione tese a favorire prestazioni per handicappati e loro familiari;

vi è il cosiddetto "riscontro" che anche in questo caso la prestazione economica ha finito per essere il tutto. *La tendenza a mettersi a posto con la coscienza dando il proprio obolo e nel contempo, scientemente o no, imbrigliare in una attività meramente assistenzialistica* energie disponibili per azioni progressiste, resta il dato di fatto.

Si finisce così, pur partendo da nobili presupposti, per dare una mano a chi ritiene che i sani devono proteggersi dagli handicappati. Pur non proponendo veri e propri internamenti, si tende però a organizzare un po'di assistenza che consenta alla famiglia di sopportare meglio i sacrifici ma tenersi il proprio congiunto in casa non aiutandolo a varcare la soglia della società dei sani!

Con la presente non intendo *naturalmente far carico a codesto Comitato di tutte le mancate soluzioni in materia*; spero di essere compreso nel senso giusto: utilizzare anche questo "canale" per rilanciare una campagna politica e culturale a sostegno di questa grande questione sociale.

Distinti saluti.

Ottavio Di Loreto
(Ufficio Sicurezza Sociale FILT-CGIL)

Egr. Sig. Di Loreto,
la ringrazio della Sua cortese lettera del 3/12 u.s., anche perché — in chiusura — Ella precisa di non voler far carico alla Commissione Esecutiva di tutte le mancate soluzioni dei gravi e numerosi problemi che affliggono gli handicappati...

Lei però in precedenza afferma di ritenere necessario un esame dell'attività svolta *dalla Commissione (come se si potesse addebitarle qualcosa che l'abbia condotta su binari diversi da quelli sui quali* deve *tenere la sua marcia) e di attribuire a tale attività — facendo proprio un malinteso ormai divenuto luogo comune — una tendenza a esaurirsi in una posizione meramente assistenzialistica.*

Mi consenta di chiarirLe alcuni punti essenziali. La Commissione Esecutiva pro handicappati figli o congiunti di ferrovieri, sia in attività di servizio che in pensione, è stata nominata dal Direttore Generale FS, con sua delibera, previo parere favorevole del CTA (Comitato Tecnico Amministrativo), con il compito di amministrare il Fondo di Solidarietà venutosi a costituire (su iniziativa di "Voci della Rotaia" — che aderì a precise richieste di lettori — dei tre Sindacati unitari e della FISAFS) mediante un contributo dell'Azienda FS, una sottoscrizione tra ferrovieri e la partecipazione della BNC.

*Le preciso che, finora, i contributi assegnati dalla Commissione ai ferrovieri, ai pensionati, alle vedove e agli orfani (circa 1.200 milioni nel 1980 e 516.600 mila lire nel 1981) sono stati corrisposti sia grazie al contributo aziendale (400 milioni l'anno destinati, in bilancio, all'*esclusiva *elargizione di sussidi) sia grazie alla sottoscrizione volontaria tra tutti i ferrovieri: sottoscrizione che ha dato un gettito apprezzabile, ma considerevolmente inferiore (circa 140 milioni l'anno) al contributo aziendale.*

È il primo traguardo raggiunto. E mi consenta di dissentire, quando afferma che il problema economico era il meno complicato da risolvere. Sapesse, invece, quali e quante difficoltà di carattere tecnico/burocratico abbiamo dovuto superare! Tanto che, forse, esso sarebbe da definire tutto il contrario: il più arduo.

CASA NOSTRA

Ma tant'è, siamo riusciti a far marciare il cosiddetto "treno della speranza": e, quando vuole, può prendere visione di quanto ci hanno scritto i diretti interessati.
Diversamente — molto diversamente! — dai critici dell'esterno (molti dei quali stanno alla finestra pronti a criticare, ma sono incapaci di muovere un dito per sollevare chi soffre), l'aiuto finanziario è stato accolto con commossa riconoscenza.

La nostra iniziativa, come è ormai noto a tutti, non si limita, comunque, al problema "finanziario". La Commissione Esecutiva, infatti, sta attualmente lavorando — sua sponte — *per cercare di risolverne altri, tra cui quello dell'inserimento nel mondo del lavoro degli handicappati figli o congiunti di ferrovieri meno gravi, che risultano, finora, circa cento. Confido che nei primi mesi del 1982 sia possibile raggiungere anche questo secondo traguardo.*
Per quanto si riferisce alla Sua asserzione che non si è fatto nulla per sollecitare l'OPAFS sulla questione dell'assistenza in soggiorni di vacanza montani e marini e sull'organizzazione di centri di soggiorno climatico per nuclei familiari, debbo dirLe che essa è del tutto gratuita, poiché più volte abbiamo scritto, a tale riguardo, all'Opera sostenendo, tra l'altro, anche richieste pervenute dai gruppi Compartimentali di Venezia, Bologna e Reggio Calabria.
Quanto all'inserimento sociale e scolastico dei portatori di handicap, si tratta di questioni che esulano del tutto dalla competenza della nostra Commissione.
Sono problemi che investono direttamente un organismo di più ampio respiro: la "Commissione Nazionale Italiana per l'Anno Internazionale delle persone minorate", tuttora operante presso il Ministero della Sanità, e in particolare la Sottocommissione "Istruzione, Cultura, Sport, Tempo libero" cui può indirizzare, se vuole, i Suoi quesiti.
Consenta anche a me, per finire, di chiederLe notizie sulle "energie disponibili per azioni progressiste" "che sarebbero state imbrigliate" "scientemente o no" *in una attività meramente assistenzialistica.*
Quali e dove sono queste "energie"?: due domande alle quali penso vorrà dare risposta per aiutarmi appunto a togliere le briglie.

Con i migliori saluti.
Il Presidente
(A. Ciambricco)

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Binario 10. Roberto Caputo, figlio del Segretario Sup. 1ª cl. Giuseppe, dell'Ufficio Impianti Elettrici, si è laureato, presso l'Università di Urbino, in Lingue e Letterature straniere con 110 e lode.

Cicogna Express. È nata Camilla al collega Ulano Latini del Reparto T.T. Cavi di Ancona. Altro fiocco rosa in casa dell'Ausiliario Silvano Scortechini del Deposito Locomotive di Fabriano per la nascita di Emanuela. Vivissimi auguri.

Hanno lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età, il Segretario Sup. Gastone Monaldi dell'Ufficio Lavori, il Segr. Sup. 1ª cl. Alberto Biagioni dell'Ufficio Trazione, il Capo Treno Ugo Mariani dell'Ufficio Personale, il Segr. Sup. Giuseppe Di Luca dell'Ufficio Impianti Elettrici ed il Segr. Sup. Flavio Marsigliani dell'Ufficio Ragioneria.
A tutti i più fervidi auguri di serena quiescenza.

Bari

Dopo aver guidato per quattro anni il Compartimento di Bari, l'ing. Gerardo Sangineto lascia l'Azienda F.S. per raggiunti limiti di età. Nuovo Direttore è l'ing. Giuseppe Massaro, già Capo dell'Ufficio 3° della Direttissima Roma-Firenze.
Oltre ai numerosissimi amici e ferrovieri, alla cerimonia di saluto è intervenuto anche il Direttore Generale, dott. Semenza, che ha testimoniato all'ing. Sangineto la stima e la simpatia di tutta la dirigenza aziendale e gli ha augurato un lungo e meritato riposo.
Anche noi auguriamo all'ing. Sangineto una serena quiescenza e all'ing. Massaro, che con i suoi 49 anni è il più giovane Direttore Compartimentale, buon lavoro.

La cicogna ha portato Simona a Mauro Carretta, Segretario dell'Ufficio Personale; Michele a Rocco Russo, Tecnico della zona 22.3 di Foggia; Francesca a Elisabetta Papagni Segretario dell'Ufficio I.E.; Francesco a Michele Moretti, Capotecnico dell'Ufficio I.E.; Lucia a Francesco Tavani, Ausiliario della Zona 23.2 di Spinazzola; Francesco a Marco D'Addato, Op. Qual. della zona 43.1 di Foggia; Rosanna a Michele Colucci, Ausiliario del D.L. di Taranto, Domenico a Gigino Smaldino, Macchinista del D.L. di Taranto; Francesco ad Abramo Maniglio, A. Macch. della R.L. di Lecce; Alessandra a Gaetano Ridolfi, Ausiliario dell'Officina G.R. di Foggia.

Si sono brillantemente laureati in Giurisprudenza presso l'Università di Bari, Vito Schilardi, figlio del C. Gestione Sup. Angelo della stazione di Bari Centrale; in Scienze Economiche e bancarie presso l'Università di Siena con 110 e lode Francesco Guido, figlio del Capotreno Luigi del DPV. di Lecce; in Architettura presso l'Istituto Universitario di Venezia Maria Castiglia, figlia dell'Assistente Viaggiante Francesco del DPV di Bari; sempre in Architettura Fernando Di Trani, figlio del Conduttore Antonio del DPV di Foggia. Auguri vivissimi a tutti.

Le nostre condoglianze a Pippo e Augusto Sabato, Segr. Sup. del Controllo Merci di Torino, per la morte del padre Tommaso, che per tanti anni è stato Capostazione Superiore a Bari Centrale.

Bologna

Hanno lasciato il servizio, per limiti di età, Lidia Broggio, Guard. del 23° Tr. Ferrara; Umberto Ferrari, Guardiano Tr. 4° Reggio Emilia; Angelo Pancaldi, Tecnico Rep. 13/E BO S. Donato; Luigina Previato, Guardiano Tr. 25° Rimini; Guido Saviotti, Capo Treno del DPV. di Faenza e Lino Musolesi, Capo Tecn. Sovr. dell'Ufficio I.E. comp.le. Anche per Vinicio Dovesi, C.S. Sovr. di BO C.le, è giunto il momento della quiescenza. A tutti gli auguri di "Voci".

Sono nati: Federica, figlia del Manovale Raffaella Brini, e Carlo, figlio del Capo Stazione Sup. di Ravenna Lino Venturi. Rallegramenti e auguri affettuosi dagli amici della Stazione.

Si è brillantemente laureata in Medicina e chirurgia presso l'Università di Bologna Clara Curcetti, figlia del Segr. Sup. Francesco dell'Ufficio Lavori Comp.le. Complimenti vivissimi.

Cagliari

Circondati dall'affettuosa presenza di tutti i colleghi dell'Ufficio Ragioneria i Segretari Superiori Vincenzo Napoli ed Emilio Virdis hanno lasciato la vita ferroviaria con una simpatica cerimonia di commiato.
A nome di tutti, il Capo Ufficio Ragioneria, dott. Francesco Paolo Daidone, ha salutato i due neopensionati augurando loro una lunga e serena pensione.

Ad Olbia è nata Micaela Salvatori, figlia dell'Assistente di Stazione Marco nonché nipotina del simpatico collega Goffredo Salvatori dell'Ufficio Lavori. Alla bimba ed ai suoi familiari le nostre felicitazioni.

I nostri lutti. A Ravenna è deceduto l'ex Macchinista Luigi Semprebene, padre di Stelio, Titolare della Stazione di Decimomannu; a Cagliari il Signor Giulio Cancedda, padre del Deviatore Guglielmo della Stazione di Decimomannu, nonché nonno della consorte dell'ing. Silvano Campedel, Capo della 2ª Sezione dell'Ufficio Movimento. Condoglianze.

Firenze/Unità dist.

Lutti. Il personale tutto dell'U.R.M.T. e della Divisione Contabilità Prodotti esprime sincere condoglianze al dott. Filippo De Simone, Direttore del Servizio Ragioneria, per la perdita del fratello.
Il personale dell'U.R.M.T. porge sincere condoglianze anche al collega Silvano Miccinesi che di recente ha perduto il figlio.

I redattori compartimentali

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Antonio Bozzi:	Tel.	2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi	Tel.	3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciariello	Tel.	4253
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quarantino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338

Laurea. Il Segretario dell'U.R.M.T. Palma Massagli ha conseguito, in questi giorni, la laurea in Giurisprudenza.
Alla neo-dottoressa i più vivi complimenti.

Pensionamenti. Sono stati di recente, collocati in quiescenza il Segr. Sup. 1ª cl. Oscar Pierucci e il Segr. Sup. Santo Xibilia dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli.
Ai due amici auguri di lunga e serena quiescenza.

Firenze/Comp.

Il Segretario Superiore di 1ª cl. a r., comm. Beniamino Caruso, già Vice delegato Contratti, in quiescenza ormai da molti anni, è diventato nonno: alla figlia Donatella è nato Francesco.
È diventato nonno anche Volmaro Soci, già Operaio Qualificato di 1ª cl. dell'Officina Veicoli di Firenze P.P. e anch'egli in quiescenza da oltre 15 anni: è nato Matteo.
Sono inoltre nati: Lorenzo, all'Aiuto Macchinista r.e. Mauro Goretti, della Rimessa Locomotive di Arezzo; Generoso, al Manovale Michele Liguori, della Stazione di S. Vincenzo; Valentina, all'Aiuto Macchinista Mario Mosci, della Rimessa Locomotive di Chiusi; Michele, al Capo Stazione Antonio Bernardini, di Castiglion Fiorentino; Mattia, all'Operaio Qualificato Alessandro Pierini, del 12° Tronco Lavori di Sarzana; Marco, all'Ausiliario Marcello Quattrini, della zona 21.2 di Follonica.

Le nostre più sentite condoglianze alla famiglia del tecnico Mario Arfaioli, del 19° Tronco Lavori di Empoli, che ha perduto il padre.

Genova

Il Capo Stazione Superiore Umberto Baggiani, dell'Ufficio Movimento, ha egregiamente organizzato la 2ª Mostra Filatelica e documentazione in occasione del 70° anniversario dell'Associazione "Scout italiana", fondata a Genova nel 1911. La rassegna, svoltasi presso la Stazione Marittima al Ponte dei Mille, ha riscosso vivo successo e larga partecipazione di pubblico. All'ottimo Baggiani le nostre più vive congratulazioni.

Sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica il Capo Gestione Sovrintendente, dott. Lido Marconcini, il pari qualifica Sergio Bellarate e il Capo Stazione Superiore Giorgio Bino. Felicitazioni vivissime.

Cicogna prodiga in casa dell'Operaio Qualificato Antonio Arrigo del centro di riabilitazione fisica di Genova Quinto, dove sono giunte le gemelle Samanta e Ivana; altro felice evento nella famiglia del Capo Stazione Renzo Pedemonte per il primogenito Claudio che ha reso felice anche il nonno Guglielmo, Operaio Specializzato a riposo. La cicogna ha proseguito il suo volo e ha portato Alessio nella famiglia del Capo Stazione Ugo Ciacchi del D.C.O. di Genova Rivarolo e Sara ai coniugi ferrovieri Concetta Francogallo e Giovanni Battistella. Ai genitori e ai piccoli felicitazioni e auguri.

Giotto Cappelli, per moltissimi anni solerte e cordiale portabagagli addetto anche alle pulizie nella Stazione di Chiavari, dove tutti lo conoscevano e gli volevano bene, si è spento serenamente. Con lo stesso rimpianto ricordiamo pure Luigi Crovetto, detto Gino, concessionario INT, deceduto in questi giorni. Crovetto, anche a riposo, era sempre nella stazioncina di Bogliasco a dare una mano dove occorreva: due figure di ferrovieri senza la matricola che la stampa locale ha giustamente evidenziato con lusinghiere parole. Sono mancati inoltre l'Applicato Capo a riposo Giovanni Cassi già dell'Ufficio lavori; il Tecnico Basso della Centrale Telefonica; il geom. Walter Mosca Goretta che ha operato per lunghi anni all'Ufficio Impianti Elettrici dove era molto stimato e ricordato, padre del Segretario Superiore dell'U.P.C. Rosanna della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale. Alle rispettive famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Napoli

Attività sportiva. La tradizionale gara di caccia alle allodole che viene annualmente organizzata dal personale degli impianti di Cancello e zone limitrofe — svoltasi recentemente nelle campagne di S. Maria La Fossa (CE), con la partecipazione di numerosi ferrovieri, ed abilmente diretta dai colleghi Leo, Sepe, Campolattano e Di Giacinto — ha avuto il seguente risultato: 1° Antonio Di Rubbo, 2° Antonio Piscitelli, 3° Angelo Candia, 4° Giuseppe Sodano, 5° Ignazio Feola.

Notizie BNC

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha concesso sussidi alla vedova di Pasquale Abbrescia, Manovale presso la stazione di Taranto, deceduto per causa di servizio l'11 novembre scorso; alla madre di Enzo Crevatin, Assistente di Stazione a Villa Opicina, deceduto per cause di servizio l'11 novembre scorso e alla vedova di Mario Belardini, Operaio Qualificato presso il tronco 36° di Vespolate, anch'egli deceduto per cause di servizio il 9 novembre scorso.

Lauree. Rosalba Sorgetti, figlia del Segr. Sup. 1ª cl. a r. Enrico, si è brillantemente laureata in Giurisprudenza. Ottavio Iovazzo, Assist. Viagg. del D.P.V. di Napoli C.le, ha conseguito la laurea in Scienze Turistiche. Si è anche laureato, in Medicina e Chirurgia, Vincenzo Augusto, figlio del Macchinista Nicola del Deposito Locomotive di Salerno. Ai neo-dottori complimenti vivissimi.

Nozze. Il Cond. del D.P.V. di Salerno Giovanni Illustrazione si è unito in matrimonio con la sig.na Giuseppa D'Ambrosio. I nostri più cordiali auguri.

Nascite. Gran lavoro per la cicogna nel D.P.V. di Salerno! Sono nati infatti: Sabrina a Luisa Picardi, consorte del Cond. Raffaele Lipardi; Luca ad Angela Lo Brutto, moglie del Cond. Bruno Scanniello; Orlando a Francesca Noviello, consorte del Cond. Vincenzo Longobardi; Orsola a Maria Trerè, moglie del Cond. Salvatore Tortora; Daniela al Cond. Orsola Annibale. Sono nati, inoltre, Vito a Vincenzo Cinildo e Chiara Anaclerio, figlia del Commesso a r. Pasquale, già dell'Uff. C. e T. di Napoli, e Pina a Carmela Petrillo e Sossio Parolisi, Op. Qual. della zona I.E. 12.4 di Aversa. Felicitazioni.

Decessi. Sono venuti a mancare improvvisamente all'affetto dei propri cari: il C.P.V. P.le a r. Michele Scafuri ed il Capo Tr. a r. Mario D'Elia, già del D.P.V. di Salerno; il Macch. T.M. a r. Raffaele Pelliccia, già del D.L. di Napoli Sm.to, suocero del Capo Tr. Giovanni Cerio, del D.P.V. di Campobasso; il padre del Cond. Rosa De Lista Rienzi, quello del Cond. Sisto Mangullo e quello dell'Ass. Viagg. Salvatore Amato, del D.P.V. di Salerno. Le nostre più sentite condoglianze.

Onorificenze. Il Capo Treno del D.P.V. di Salerno Rocco Grisanti ha ottenuto l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine "Al Merito della Repubblica Italiana". Rallegramenti per l'ambito riconoscimento.

Palermo

Esoneri. Ha lasciato la nostra Azienda, per raggiunti limiti di età, il Segretario Superiore di 1ª classe Maria Busalacchi, Capo della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale.
A porgere il saluto di commiato alla neo-pensionata sono intervenuti il Direttore Compartimentale,ing. Colombo, i Capi degli Uffici Compartimentali e tutti i colleghi dell'Ufficio Personale Compartimentale.
È stato anche festeggiato, con un rinfresco offerto nel salone delle fe-

CASA NOSTRA

ste del Dopolavoro ferroviario di Palermo, il Capo Stazione Sovrintendente, cav. Antonino Saccaro, Capo Reparto Linea di Palermo, che ha lasciato l'Azienda dopo oltre un quarantennio di servizio.
Hanno ancora lasciato l'Azienda: il Capo Stazione Superiore Calogero Zammuto, Titolare della Stazione di S. Flavia Solunto; l'Aiuto Macchinista Antonino Comis, del Deposito Locomotive di Catania, ed il Segretario Superiore di 1ª classe Michele Scuderi, capo del 2° Reparto Amministrazione personale del Deposito Locomotive di Catania, nostro assiduo collaboratore.
A tutti i neo-pensionati "Voci" porge l'augurio più fervido di lunga e serena quiescenza.

Lauree. Si sono laureati: in Medicina e Chirurgia, l'Infermiere Capo Sebastiano Cuttone, della Sezione Sanitaria di Catania, con ottima votazione; in Pedagogia, con 110 e lode, Marta Catalano, moglie del Capo Stazione Superiore Biagio Panarello, della Dirigenza centrale di Messina, e, rispettivamente in Medicina e Chirurgia ed in Scienze Biologiche, entrambi con la massima votazione, i fratelli Giovanni e Paola Malta, figli del Macchinista Vincenzo, dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale.
Per tutti i nostri più vivi complimenti.

Onorificenze. Il Capo Stazione Superiore Angelo Tringali, della stazione di Messina, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere all'Ordine del Merito della R.I.; complimenti.

Cicogna express per Rita Bentivoglio, secondogenita degli Assistenti di Stazione Giuseppa Alfonso, dell'Ufficio Movimento, e Renato Bentivoglio, della Stazione di Palermo Centrale; per Manuel Amorelli, figlio del Segretario Alfredo, del Reparto Espropriazioni dell'Ufficio Lavori di Catania; per Dario, nipote del Segretario Superiore, cav. Pietro Maniscalco, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze ai familiari dei seguenti colleghi recentemente deceduti: cav. Eduardo Buccheri, Segretario Superiore, già in servizio presso l'Ufficio Personale Compartimentale; cav. Alfredo Fascella, Macchinista, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo e padre del macchinista Antonino, in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo; cav. Giovanni Calabrese, Conduttore Capo di 1ª classe, già in servizio presso il DPV di Castelvetrano e padre del Capo Personale Viaggiante Superiore Franco, Titolare dello stesso DPV, e, infine, condoglianze anche per il Capo Stazione Franco Di Marco, della stazione di Milazzo, per la morte della mamma.

Reggio Calabria

Il dott. Gigi Pezzano, ex Segretario particolare del Direttore Compartimentale, ha recentemente lasciato l'Azienda. Al dott. Pezzano, funzionario di grandi capacità tecniche e umane, giungano gli auguri più affettuosi di "Voci" per una lunga e serena quiescenza. Auguri anche al Capo Reparto Severo dell'Ufficio Commerciale che, festeggiatissimo, ha lasciato il servizio.

Si è laureato in Materie Letterarie Mick Bagalà, Segretario al Rep. Marketing dell'Ufficio Commerciale. All'amico Bagalà, direttore, tra l'altro, del periodico "Europa Ferroviaria", le nostre più vive congratulazioni.
Con ottima votazione si è laureato anche all'Università di Bologna, in Medicina e Chirurgia, Roberto Cameriere, figlio del dott. Francesco, Capo Reparto dell'Ufficio Movimento. Al papà e al neo dottore gli auguri di "Voci".

È nato Giovanni, attesissimo dopo tre sorelline, figlio di Antonio Pusterino, Capo Tecnico Lavori a Bovalino.
La signora Margherita, moglie del Macchinista Ignazio Malara del D.L.F. di Reggio, ha dato alla luce Daniela. Ai genitori e ai piccoli auguri affettuosi.

Le nostre condoglianze all'amico, dott. Antonio Buonanotte, Ispettore Principale dell'Ufficio Movimento, per la scomparsa del padre Stefano.

Roma/Impianti

Cicogna express. Luisa, una bella bimba, è giunta a far compagnia alla piccola Marianna e a completare la gioia dei coniugi Maria e Pasquale Ruotolo, C. St. a Roma Termini. Giorni di felicità anche in casa del C.P. V. Sup. Raffaele Porelli a cui la cicogna, dopo 13 anni di "Vacatio legis", ha portato un vispo bambino che, in omaggio al nonno, è stato chiamato Nicola.
Ai due neonati un cordiale benvenuto.

Binario X. Con 110 e lode, presso l'Università degli Studi di Roma, si è laureato in Ingegneria Elettronica il C.T. Aldo Stracqualursi del Reparto Coordinatori I.E. di Roma.
Presso l'Università di Pisa, anch'egli con ottima votazione di 110/110, si è laureato in Medicina e Chirurgia Roberto Pititta, figlio dell'Appl. Capo Angiolino, in servizio presso il Dep. Loc. di Paola.
Col massimo punteggio si è infine laureata in Econ. e Commercio, il Segr. Maria Emanuela Albergo.
Ai neo laureati, l'augurio di cogliere quelle soddisfazioni alle quali, con i loro meriti, possono aspirare.

Onorificenze. Il C.P.V. Sup. Michele Tagliaferro ed il C.P.V. Sovr. Livio Reali entrambi del Dep. P.V. di Roma Termini, sono stati nominati Cavalieri della Repubblica.
Ai due neo cavalieri i nostri complimenti.

Commiato. Dopo 40 anni di servizio, ha preso congedo dall'Azienda il Dev. Capo Giovanni Biello, per molti anni in servizio alla Stazione di Roma Trastevere, al quale porgiamo l'augurio di lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. A soli 59 anni è venuto a mancare all'affetto dei suoi cari l'Appl. Capo Egidio Crenca, in forza al Servizio Affari Generali.
Ai familiari ed in particolare alla vedova, sig.ra Rosa, e al fratello Antonio Crenca, C.S. Titolare di Roma Tuscolana, le più sentite condoglianze degli amici e dei colleghi.

Roma/Servizi

Approvv.

Laurea: la signorina Maria Chiara Filippucci, figlia del Segr. Sup. 1ª Cl. Alfredo, ha conseguito con brillante votazione la laurea in Lettere. Congratulazioni ed auguri.

Onorificenze: sono stati insigniti dell'onorificenza di "Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana" i colleghi: Giuseppe De Fazio Segr. Sup. 1ª Cl.; il dott. Aldo Achilli, Segr. Sup.; Carlo Schiazza Capo tecn. Sovr. e Filiberto Giannitelli Appl. Capo. Vivissime felicitazioni.

Cordiali saluti ed auguri di una serena quiescenza al 1° Dirigente, dott. Riego Zadini, recentemente collocato a riposo.

I.E.

Nozze. Fiori d'arancio per il Tecnico dell'Ufficio 5° Francesco Padovani che a Roma, presso la chiesa di S. Gregorio al Velabro, si è unito in matrimonio con la sig.na Paola Scafati. Agli sposi ed al papà Innocenzo, dell'Ufficio 1°, auguri e felicitazioni da parte di colleghi ed amici.

Cicogna express. Tanti auguri alla collega dell'Ufficio C.le 1° Alida Mucci e al marito Francesco per la nascita della figlia Viviana e a Teodosio Sanella dell'Ufficio II per la nascita di Marco.
È arrivato Carlo in casa dell'Isp. Pr. Agostino de Lieto dell'Ufficio C.le 1°. Al papà, alla mamma Carla ed al neonato gli auguri di colleghi ed amici.

Quiescenza. Un saluto ed un augurio di lunga e serena quiescenza all'Ausiliario Duilio Battistoni che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età.

Lavori

Vivissimi auguri all'Applicato Francesco Paolo Manzari che si è unito in matrimonio con la sig.na Anna.
I componenti l'Ufficio C.le 2° augurano una serena quiescenza al Segr. Sup. 1ª Cl., dott. Alberto Cappelletti, esonerato per raggiunti limiti di età.

Grave lutto in casa Lucifreddi: è venuto a mancare il padre del Segretario Pietro Lucifreddi. È un dolore che si rinnova più forte a ricordo della recente tragica e prematura scomparsa del fratello minore del collega. I componenti del Servizio Lavori, in particolare dell'Ufficio 1°, esprimono attraverso "Voci" le più sentite condoglianze alla famiglia così duramente colpita.

Mat. e Trazione

L'anno 1981 si conclude nel migliore dei modi per il Bibliotecario della Sede Centrale, sig. Alvaro Bambi, che oltre all'onorificenza di cavaliere ha ottenuto anche la promozione a Segretario. Vivi rallegramenti.

Un grave lutto ha colpito il dott. Antonio Lepore dell'ufficio C.le 10°, cui è venuta a mancare la madre, signora Restituita.
All'amico Lepore le più sentite condoglianze.
Condoglianze anche a Remigio Di Marco, dell'Ufficio C.le 9° per la morte della madre, signora Lucia.

Movimento

Nozze. Recentemente si sono uniti in matrimonio:
— il dott. Sebastiano Midolo, figlio del nostro Dirigente Generale, ing. Corrado, con la signorina Laura Carrera;
— la signorina Stefania Olmeda, Segretario dell'Ufficio V con il sig. Luciano Ghera, dipendente dell'Ufficio OM;
— la signorina Anna Albanese, Segretario dell'Ufficio I, col signor Michele Addari.

A tutti le più vive felicitazioni ed auguri.

Nascita. La piccola Valentina è venuta ad allietare la famiglia dei colleghi Maria Foresta e Vincenzo Capaldo, Applicati rispettivamente degli Uffici III e IV. Auguri vivissimi.

Lutti. Sentite condoglianze agli Applicati Capi Enrico Liberati, Lucia e Luigi Marchesani e alle rispettive famiglie per la perdita della madre e al Manovratore Mario Pianesi, addetto ad un'anticamera di questo Servizio, per la morte del padre.

Personale

È andato in pensione dopo 43 anni di servizio, Giovanni Marianelli, Segretario Superiore dell'U.P.C. Al caro Giovanni "Voci" augura una lunga e serena quiescenza.

U.R.D.G.

Quiescenza. Nel corso di una simpatica cerimonia, il personale dell'U.R.D.G. ha salutato il collega Giovanni Restante, che è andato in quiescenza per raggiunti limiti di età, augurandogli lunghi anni di serenità.

Torino

Il Vice Questore, dr. Giuseppe Augello, destinato ad altra sede, ha lasciato la dirigenza del Commissariato Compartimentale di P.S., che aveva retto per tanti anni, talvolta in condizioni particolarmente difficili e disagevoli, ottenendo tuttavia risultati assai lusinghieri. Al valente funzionario un caloroso saluto da parte dei ferrovieri piemontesi, con l'augurio di buon lavoro nel suo nuovo incarico.

Il 1° Dirigente, ing. Renzo Ammannati, ha lasciato la Divisione di Torino per assumere la dirigenza dell'Uff. I.E. di Trieste. Anche a lui un affettuoso saluto ed i migliori auguri di buon lavoro.

Esodi: hanno lasciato ultimamente l'Azienda il C. Tr. P. Franco Masini del DPV di Cuneo e l'Op. Q. Arm. Salvatore Lo Giudice del 16° Tr. di Romagnano Sesia. Ai due colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Due "en plein", cioè 110/110 e lode, hanno ottenuto presso l'Università di Torino: la figlia Giusi del C.T. Sovr. Luigi Zabert dell'OGR, laureatasi in Lettere ed il figlio Cosimo del C.D. Sup. Nicola Palumbo del D.L. di Torino Smistamento, addottoratosi in Giurisprudenza. Vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale: il Segr. Giampiera Ferraro, dell'Uff. Ragioneria, con l'arch. Zenobio Calabrese; il Cond. Raffaele Martini, del DPV di Cuneo, con Maria Tumbarello; l'Assist. St. Bartolomeo Pacifico, di Gozzano, con Carmelita Manlapas; l'Op. Arm. Vincenzo Di Benedetto, del 16° Tr. di Romagnano, con A. Maria Martinoli; agli sposi tanti auguri di ogni bene e felicità, che estendiamo in forma particolare all'ex Csq. M.li Simone Colombotto, già del DL di Torino Smistamento, impianto presso il quale lavora attualmente come Tecnico il figlio Francesco, per le nozze di diamante.

Cicogna express: Simone all'Appl. Liliana Altovino dell'Uff. Ragioneria; Anna Pia all'Aus St. Giuseppe Trifone di Rovanseda; Alice al Segr. P. Alberto Bisazza del Rep. Ragioneria OGR. Auguri.

Lutti: per infortunio sul lavoro è recentemente deceduto l'Op. Q. Mario Belardini, del 36° Tr. Lav. di Vespolate. Alla famiglia i sensi del più profondo cordoglio, che estendiamo a quella del Gestore di 1ª Cl. Ugo Guelfo, titolare di Casaleggio, perito in un incidente stradale. Sono anche mancati: la sig.ra Italina Olmo, madre del Segr. Sup. Osvaldo Fiore dell'Uff. Ragioneria; il sig. Riccardo Mirone, padre del Segr. Roberta dello stesso impianto; il padre del Cond. Romano Ghibaudo del DPV di Cuneo; il padre dell'Assist. St. Angelo Parini di Ghislarengo; la sig.ra Giannina Pellegrini, madre del Guardiano Primo Sabbatini, distaccato all'Uff. Ragioneria; il padre dell'Assist. St. Domenico Rizzi di Borgosesia; a breve distanza di tempo i genitori del C.T. Sovr. p.i. Smeraldo Cellini, Capo del 4° Rep. M.T. del DL di Torino. A tutti questi colleghi le più sentite condoglianze.

Trieste

È giunto da Torino, per assumere la Dirigenza della Divisione Unica del locale Ufficio I.E. il 1° Dirigente, ing. Renzo Ammannati.
All'ing. Ammannati, i dipendenti del Compartimento di Trieste porgono un cordiale "ben arrivato".

La cicogna ha lasciato a casa del Segretario Superiore dell'Ufficio I.E. Giannino Bassi e della signora Anna Paparotti, il piccolo Marco. Auguri ai genitori e al neonato.

Presso l'Ateneo triestino si è brillantemente laureato in Giurisprudenza il Segretario dell'Ufficio Mat. e Trazione Luigi Della Venezia. Al caro collega giunga un "admaiora" da parte degli amici e dei colleghi.

Sono deceduti il signor Michele Esposito, padre del Primo Dirigente ing. Pasquale Esposito, Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione; la signora Rosalia Milordi, madre del Segretario Sup. Gaetano Arena, Capo Reparto Alloggi del locale U.P.C.; la signora Carmina Michich, madre del Capo Stazione Walter Vuolo, da tempo distaccato alle dipendenze del locale Uff. Movimento; la signora Maria, madre del Capo Gestione Sup. dell'Uff. Comm.le e del Traffico Sergio Zabini; il 1° Deviatore a riposo Luigi Chiavuzzo, della stazione di Portogruaro, padre dell'Operaio Qualificato del 6° Tr. Lavori di Portogruaro Giovanni e dell'Op. Qualif. Augusto della Zona I.E.14/3 di Portogruaro.
Ai cari colleghi, così duramente colpiti negli affetti più cari, giungano le nostre sincere condoglianze.

È stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età il Capo Stazione Sup. Luigi Bandiziol, Titolare dell'Impianto di Latisana.
Al caro collega giunga l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Congratulazioni vivissime al Segretario Giuseppe La Naia dell'Ufficio Commerciale, che si è laureato in Scienze Politiche. All'amico Giuseppe i colleghi tutti formulano l'augurio di una brillante carriera.
Roberto Volpin, Capo Tecnico al Deposito Locomotive di Venezia S. Lucia si è laureato nell'Ateneo patavino in Ingegneria Elettrotecnica. Anche a lui i migliori auguri.
Il Capo Stazione Sup. Ilario Bellon, titolare di Calalzo, ci ha comunicato con grande soddisfazione che la figlia Tiziana è dottore in Medicina e Chirurgia. A Tiziana, che ha seguito le orme della sorella Patrizia (laureatasi, pure in Medicina, due anni fa), esprimiamo i nostri più vivi complimenti, e ci rallegriamo col fortunato papà per la capacità e l'impegno dimostrati dalle sue figliole.

Nozze. Antonio Nicotra, Condutt. in servizio presso il D.P.V. di Padova, si è unito in matrimonio con la sig.na Donatella Michelotto, nella suggestiva chiesa parrocchiale di Bosco di Rubano (Padova).
Si è sposato anche l'Op. Qual. Eugenio Cecchetto della zona 13.4.TE di Castelfranco Veneto: proprio in questi giorni, infatti, ha condotto all'altare la sig.na Antonella Marconato. Ai neo sposi auguriamo un futuro sereno.

Lieto evento per Antonella Conte, Segr. all'Ufficio Lavori, che ha dato alla luce Giuliana. Momenti di gioia anche per l'Assist. di Staz. Rita Bresa, in servizio all'Ufficio Ragioneria, alla quale è nato il piccolo Davide. Alle giovani mamme e ai loro bambini i nostri auguri più affettuosi.

Lutti. Anche questo mese, purtroppo, si sono verificati eventi luttuosi. Alla signora Pierina Truant, Guard. in servizio all'Ufficio Lavori, è mancata la mamma; l'Appl. Elio Cavalli dello stesso ufficio ha perduto il padre. Ai due colleghi esprimiamo la nostra più viva partecipazione.

È andato in pensione da pochi giorni, dopo 42 anni di servizio, Il Segr. Sup. Aldo Piovesan dell'Ufficio Ragioneria: colleghi ed amici gli porgono un caloroso saluto.

Un pensionato, il Gestore Capo a r. Giovanni Toneguzzo, già titolare di Sedico Bribano, è stato insignito dell'onorificenza di "Cavaliere"; di questo riconoscimento egli è particolarmente orgoglioso, perchè conclude felicemente la sua lunga vita ferroviaria.

Verona

In pensione. Il Capo St. Sovr. Francesco Bertolino e il Capo St. Sup. Gianni De Maldè in servizio presso l'Ufficio del Dirigente Centrale di Verona PN sono andati in pensione. Tantissimi auguri di serena quiescenza.

Nascite: Alessandro, al Manovratore Giovanni Finetto della Stazione di Verona Porta Vescovo. Dall'officina GR di Verona: Sabrina, all'Ausiliario Alessandro Ugolini; Stefania, all'Op. Qual. Giuseppe Gozzi; Davide, all'Op. Qual. Luciano Lovato; Federica, all'Op. Qual. Roberto Angelini; Matteo, all'Op. Qual. Gianfranco Tosetto; Lisa, all'Op. Qual. Igino Campara.

I nostri lutti. Sono deceduti in attività di servizio: il Manovratore Capo Dino Campagnari della stazione di Verona PN e il Segr. Sup. Luigi Aspiro dell'Ufficio Lavori di Verona, ma in servizio a Mantova. Alle famiglie, così duramente colpite, il nostro profondo cordoglio. Le nostre condoglianze per lutti in famiglia all'Ausiliario Franco Signorini della stazione di Lonigo, al Deviatore Gilberto Pighi della stazione di Verona PN e al Manovratore Carlo Santi della stazione di Verona PN.
In attività di servizio è deceduto il Capo Gestione Vilelmo Crestani della stazione di Verona PN.
Alla mamma, signora Giulia Rodella, le nostre sentite condoglianze. Profondo cordoglio ha destato l'improvvisa scomparsa della signora Maria, moglie del Segr. Sup. Renzo Rosà, in servizio presso l'Ufficio Lavori di Verona. All'amico Renzo le nostre condoglianze.
In pensione da un paio d'anni è improvvisamente deceduto il Capo Gest. Sup. Ermes Bertolini, già in servizio presso il Reparto Commerciale e Traffico di Mantova. Alla famiglia le condoglianze degli amici e di "Voci" che estendiamo per la scomparsa del padre, ai Manovratori Angelo e Sergio Erbici, in servizio alla stazione di Verona PN.

a cura di
Roberto Fusco

Viaggiatori nel West

Negli ultimi decenni del secolo scorso, molti visitatori che venivano dall'estero nel ricordare le loro esperienze fatte in treno attraversando l'America facevano confronti con le ferrovie dei loro paesi. Per lo più erano sbalorditi dalle lunghe distanze coperte dal treno percorrendo il West, ma in generale concordavano nell'affermare che i binari erano stati costruiti troppo in fretta. A questi viaggiatori veterani il piano stradale della ferrovia sembrava fatto piuttosto alla buona, anche perché i percorsi erano più accidentati di quelli sperimentati in Gran Bretagna o sul continente europeo. Uno studioso di statistica ferroviaria del tempo, un turista che viaggiava in lungo e in largo sia negli Stati Uniti sia in Europa, dichiarò che, in proporzione al numero dei passeggeri trasportati, le ferrovie degli Stati Uniti provocavano la morte di un numero di persone sedici volte maggiore che nel Regno Unito. Trovò anche che i treni americani viaggiavano a velocità molto più alte, ma che i treni europei erano più puntuali, e che in generale le ferrovie americane si facevano pagare i biglietti molto più delle altre. Un viaggiatore inglese fece un commento sulla partenza senza preavviso alle stazioni lungo la ferrovia transcontinentale: "Questa partenza dei treni, silenziosa, casuale, è per me una sorpresa continuamente ricorrente. Sarebbe forse contrario ai principi repubblicani suonare una campanella per avvertire i viaggiatori? Un risultato, però, di questo metodo subdolo di partire, è che non è rimasto mai a terra nessuno. In Inghilterra la gente eternamente "rimane a terra", perché si ritiene impossibile una catastrofe del genere.

In America non restano mai a terra, perché sono sempre certi che ci resterebbero". Si disse anche che i ferrovieri americani erano più rudi di quelli di altri paesi. "Quando un addetto al treno è riuscito a insultarti, ne è orgogliosissimo e si vanta della sua abilità" ebbe a dire il francese Paul Blouet. "Guarda i suoi colleghi e pare che dica: Avete sentito come gli ho parlato?".

Avrebbe paura di abbassarsi se fosse cortese. Ai suoi occhi la cortesia è una forma di servilismo, e si immagina che essere villano con la gente bene educata lo mette sul loro stesso piano, e così realizza il principio più grande della democrazia: l'uguaglianza".

Qualche piccolo dettaglio dell'organizzazione ferroviaria americana veniva, comunque, apprezzato. Per esempio, la notevole efficienza con la quale il bagaglio poteva essere controllato di città in città per migliaia di miglia attraverso tutta l'America suscitò le alte lodi di Walter Marshall, un inglese che molto aveva viaggiato e viaggiava. "L'uomo dei bagagli — disse — prende le valigie che tu vuoi siano trasportate e attacca a ciascuna una fascia di cuoio, a ognuna delle quali è fissata una targhetta di ottone, numerata, con su stampato chiaramente "Boston" e "San Francisco"; nello stesso tempo ti consegnerà due duplicati delle piastrine, con i numeri corrispondenti a quelli delle targhette attaccate alle tue valigie". Ma gli aspetti negativi costituiscono la maggioranza: molti forestieri non sopportano proprio viaggiare in treno attraverso il continente americano. Dopo un viaggio da New Orleans alla California, sul Pacifico meridionale, William Saunders scrisse "Sono incline ad affermare che preferisco di gran lunga le vetture inglesi... Preferirei passare sette giorni e sette notti in una vettura europea di prima classe che in vagone Pullman". E proseguiva accusando le ferrovie americane di introdurre il sistema dei vagoni Pullman allo scopo di imporre prezzi più alti. "Nessuna distinzione di classe è riconosciuta nella legislazione ferroviaria americana, però, fornendo vetture speciali a un costo tanto elevato, le società che gestiscono le ferrovie superano i limiti del prezzo massimo". Fino agli Anni Ottanta avanzati le ferrovie transcontinentali continuarono a servire i pasti alle fermate prefissate dall'orario.

Salvo che per le Harvey Houses della Santa Fe ("ci fu servito un ottimo pranzo composto di cibi francesi" annotò Alexandra Gripenberg), la qualità variava da fermata a fermata. Cibo eccellente veniva preparato nei treni per escursioni speciali, tipo quella dei Leslie: "Gustammo la nostra zuppa di ostriche, discutemmo delle costolette di antilope e di tacchino e delle quaglie, della zuppa inglese con gelato di panna e del café noir".

E, proprio durante gli anni ottanta, le vetture-salotto più raffinate introdussero un buffet a una estremità del convoglio, dove, secondo Emily Faithfull, "tutte le volte che i passeggeri lo desideravano potevano trovare buon pane e burro, carni fredde, tè e caffè". Ma, con grande disappunto, gli inglesi in viaggio sentivano la mancanza del loro tè, e per lo più si rifiutavano di berlo freddo. Un tè così poteva forse andar bene per sportivi a caccia di bufali, disse George Sala, ma a bordo di una vettura di un treno transcontinentale era semplicemente "una beffa, una delusione e un atto di disprezzo". Phil Robinson non solo era infelice per la mancanza di tè, ma era anche del parere che le previste fermate per mangiare nei ristoranti delle stazioni, non erano convenienti per viaggiatori che di solito avevano appetito a orari irregolari. "Certa gente non può mangiare quando ne ha l'occasione, e quando potrebbe mangiare, non ha di che mangiare. Un giorno o l'altro un orrendo delitto di cannibalismo sulle vetture dei treni sveglierà nei direttori delle ferrovie la preoccupazione del pericolo di trasportare passeggeri che muoiono di fame, e verranno istituite comode e lussuose vetture-ristorante".

(Estratti da "Un fischio nella prateria")

Una giornata dove "riposano" i treni

di Aurelio Battaglia

Forse è giusto interrompere un po' il discorso sulle stazioni, che non sono peraltro una novità per il pubblico che ogni giorno le affolla e le conosce in ogni particolare, quando addirittura non le maltratta con atti di vandalismo divenuti abituali nel contesto in cui viviamo che ci procura disagio e malinconia, per far capolino in impianti dove il pubblico è assente, ma dove senza dubbio ferve un'attività preziosa e sconosciuta che costituisce uno dei pilastri fondamentali dell'esercizio ferroviario: parliamo di un Deposito Locomotive, come tanti altri disseminati nella rete, dove i locomotori e gli altri mezzi di trazione arrivano stanchi dai loro viaggi e si concedono una sosta.

Fermi su tratti di binari o sopra le fosse di visita sembrano miti pachidermi che assaporano un po' di quiete per temprarsi a nuovo cammino: alcuni sono vecchi di mezzo secolo ma tirano ancora, rotti a tutte le fatiche, e ricordano le intemperie e la furia della guerra; sembra che ostinatamente rifiutino il lager del disarmo dove per ora incancreniscono le locomotive a vapore e i vecchi locomotori trifase, cari non solo ai romantici sopravvissuti della prima elettrificazione italiana.

Il Deposito Locomotive di Savona è una cittadella nitida e accogliente: spazioso e ben suddiviso, oltre che ben tenuto, non dà il senso di disordine e di untume a cui ci si prepara entrando in impianti del genere.

C'è qualcosa che lo rende gradevole, che forse lo distingue.

Le palme e lo zampillo della fontanella impiantata dal personale nel grande piazzale antistante, dove possono parcheggiare le macchine, dànno già l'immagine di un'oasi.

Il vecchio deposito, decrepito e fatiscente, affiancato ai nuovi capannoni, sta per essere abbattuto per dar posto, nella sua area, ad una nuova Squadra Rialzo che sarà modernamente attrezzata.

Un totale del Deposito Locomotive di Savona. La costruzione dell'impianto risale al 1968

Comunque, questo impianto in demolizione non è stato il primo Deposito Locomotive di Savona che, invece, risale al 1868: sorgeva in zona Letimbro e aveva strutture di legno come la prima stazione della città.

Savona, dunque, in poco tempo si è vestita ferroviariamente di nuovo dopo un'attesa paziente fatta di disagi, specie per i viaggiatori, nell'angusta stazione di Letimbro, ora completamente spianata dalle ruspe. Si può affermare proprio che qui i nostri impianti hanno mutato radicalmente volto e che la città ne ha guadagnato sotto tutti gli aspetti, oltre all'acquisizione di aree libere suscettibili della migliore utilizzazione.

Il Capo Deposito Titolare Demetrio Falcone, che mi accoglie con entusiamo, non nasconde la sua soddisfazione per l'attenzione che la nostra visita rivolge al suo impianto e lo fa con gesti, frasi ed inflessioni dialettali che mi consentono di individuare non solo la città di origine ma anche la periferia in cui è nato ed è cresciuto: si sente l'odore aspro che stordisce di essenza di bergamotto nelle sue parole e il fruscio delle foglie secche di granturco scartocciate da donne di altri

tempi in aie e cortili che il cemento ha cancellato per sempre.
Prima di iniziare con lui un discorso sul deposito, si premura di renderne partecipe il Dirigente Amministrativo, Agostino Rossi, che deve recarsi d'urgenza a Genova, per fare il punto sul personale che opera nell'impianto.

Molta attenzione all'antinfortunistica

Il Deposito Locomotive di Savona si compone di tre corpi di fabbrica: uno, il più importante, comprende una rimessa lunga, una corta, la platea di lavaggio e gli uffici degli operatori; un altro è adibito ad uffici amministrativi, mensa, dormitorio e spogliatoio del personale di macchina; un terzo fabbricato, di recente costruito, è in via di sistemazione: in esso sarà trasferita in un locale più ampio la mensa e installato lo spogliatoio degli operai e uno spaccio. L'attuale locale mensa sarà ristrutturato ed adibito a scuola professionale.
C'è da aggiungere infine che sotto le travate in cemento armato della linea Savona-Finale Ligure sono installati il magazzino materiali, l'officina falegnameria e la fucina. Il Deposito Locomotive di Savona è l'unico impianto del Compartimento che ha in dotazione un moderno spazzaneve che può essere utilizzato tanto su strada che su rotaia.
Entro in questo mondo di rumori metallici che si dilatano negli spazi chiusi dei capannoni: vi sono locomotori in sosta e uomini che si aggirano nelle fosse di visita per gli interventi necessari.
La Rimessa grande dispone di tre binari molto lunghi sistemati su colonnine, ma forse, per le manovre, sarebbe stato più utile poter disporre di molti binari corti. Occorre perciò adottare opportuni accorgimenti per l'immissione in circolazione dei locomotori pronti per l'uso e, pertanto, viene predisposto giornalmente un programma atto a ridurre al minimo le operazioni di manovra.
Tuttavia, la rimessa è bene illuminata, così pure le fosse di visita, ed è dotata di ogni segnalazione utile all'incolumità di chi vi opera: segnaliamo fra le tante la monorotaia aerea con cavo a frizione per eventuale caduta morbida dell'operatore ai pantografi, impiantata dallo stesso personale.
Si avverte subito, visitando i vari reparti del Deposito e dell'Officina, che l'antinfortunistica è curata nei più minuti dettagli; i servizi igienici sono decenti, non presentano le carenze che abbiamo riscontrato in altri impianti.
Qui incontro il Capo Deposito Superiore Adolfo Sebastiani che è il primo aggiunto e dalle cui mani passano tutti i problemi del Deposito e le conseguenti decisioni da adottare. Silenzioso, compreso nel suo lavoro, Sebastiani, che è di Foligno, ama rievocare sommessamente la sua iniziazione ferroviaria sulle locomotive a vapore al Deposito di Pescara, "un'accademia" — egli dice — della trazione, il passaggio alla trifase e poi alla continua, i convegni annuali in varie località della rete con gli allievi della scuola professionale. Ne parla pervaso da un sentimento di rimpianto e d'orgoglio con una carica umana singolare.
La stessa carica, ma forse con più slancio, rivela l'emiliano Gino Stanzani, che è il Capo della Rimessa, a cui sono affidati la valutazione delle riparazioni, i collegamenti con l'Officina, la programmazione e il controllo delle manovre sul piazzale: c'è in quest'uomo un amore radicato al suo lavoro, quasi una vocazione.
E che dire di Giuseppe Bracco, Manovratore Capo, pronto in qualsiasi momento a ogni necessità: fattivo, intelligente, buono, disposto ad eseguire ogni compito nel migliore dei modi, a superare anche con la fantasia le difficoltà.

MEZZI DI TRAZIONE IN DOTAZIONE A SAVONA

LOCOMOTORI
Tipo 645: 4
» 636: 22
» 626: 22

ELETTROMOTRICI
Tipi 321, 322, 323: n. 4 complessi

MACCHINE DI MANOVRA DIESEL
Tipo 141: 1
» 245: 8
» 235: 10
» 700: 3
» 225: 2

AUTOMOTORI
Tipo 214: 16
Il personale di macchina di Savona utilizza tutti i tipi di locomotori in circolazione.

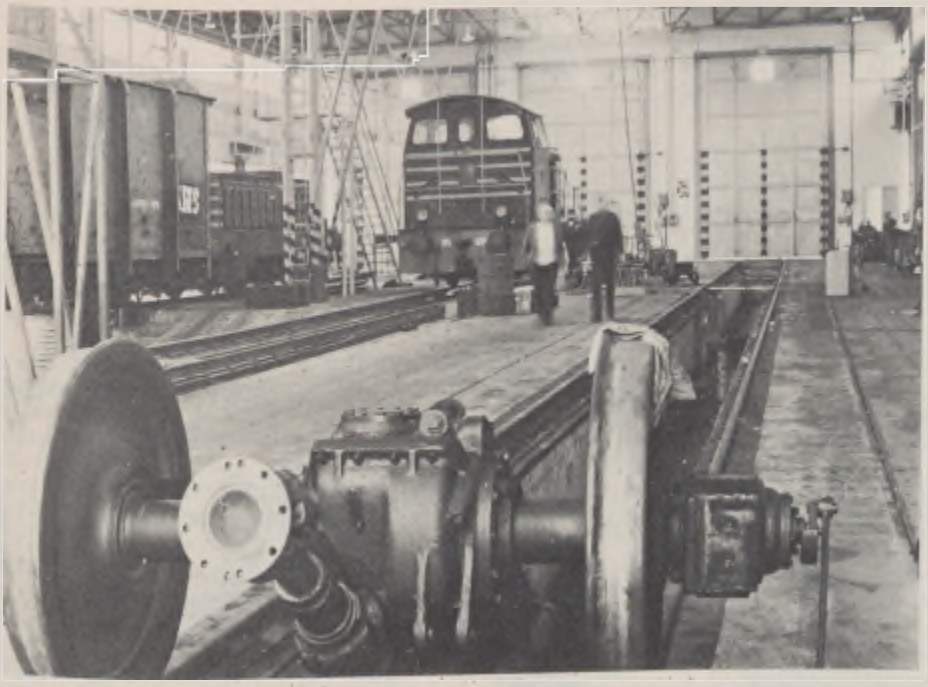
CONSISTENZA DEL PERSONALE

Capi Deposito 14
Capi Tecnici 3
Personale di macchina 530
Tecnici e operai 48
Manovratori 6
Manovalanza 74
Personale degli uffici 14
Personale inidoneo addetto agli uffici 7

La mia visita continua nell'Officina, alla cui dirigenza è preposto un uomo giovane dall'aspetto severo e contenuto. Ha, per prestanza e caratteri somatici, una certa somiglianza con Gassman e appare alquanto impegnato nell'incarico che gli è stato affidato solo da qualche mese, essendosi prima occupato di collaudi e recentemente presso la Brown Boveri di Vado Ligure che ci fornisce locomotori di tutti i tipi. È il Capo Tecnico Superiore Giovanni Gervino, 33 anni, che è coadiuvato nel suo lavoro dal pari qualifica Franco Maiocco. Entrambi si diffondono sui lavori dell'Officina, dalla manutenzione corrente alle revisioni di turno dei locomotori dopo una media di 16 mila chilometri di percorrenza, dagli interventi per riparazioni speciali (sostituzione assi, motori sala per locomotori 626, visite rodiggio ed altro) alle riparazioni di vario genere (gruppi motocompressori e motoventilatori) anche per locomotive Diesel.

Qui il lassismo non si conosce

A ciò deve aggiungersi un nuovo lavoro riguardante la visita dei locomotori dopo duemila chilometri di percorrenza, compito prima affidato al personale di macchina. Esiste, comunque, per ciascun mezzo in dotazione, una scheda in cui vengono annotati disfunzioni, riparazioni, dati e peculiarità delle singole macchine: è una cartella clinica di grande importanza.
Giornalmente vengono effettuati dieci interventi di manutenzione corrente, due revisioni di turno e quattro visite d'officina.
Savona provvede alla manutenzione delle locomotive Diesel nella tratta da Cogoleto a Sanremo e talvolta a Ventimiglia e, nell'entroterra, da Savona a San Giuseppe di Cairo. Per questo tipo di locomotive risulta che sono stati appaltati i lavori per l'installazione di un'apposita Rimessa che ne consentirà una più accurata manutenzione.
L'attività del Deposito Locomotive di Savona rivela nel suo complesso un organo pulsante senza segni di aritmia: dagli uffici dove c'è gente in permanenza intenta in pratiche d'ogni genere agli impianti di cui abbiamo accennato, dal personale che dirige a quello che esegue. Credo che ciò non sia un'impressione superficiale: il lassismo, dove esiste, si manifesta subito, non può camuffarsi.
Mi sono imbattuto nel mio giro in agenti come i Capi Squadra manovali Gino Scatolini e Silvano Lucchesi, il primo coordinatore di lavori di manovalanza,



Due immagini dell'impianto savonese. Il deposito, dove lavorano attualmente circa 650 addetti, si compone di tre corpi di fabbrica: la grande Rimessa e altri due edifici in cui sono sistemati gli uffici e i locali per il personale

l'altro attrezzista, persone veramente capaci e serie che conoscono a fondo anche le problematiche dell'impianto, nel quale operano una settantina di Manovali, di cui sei sono donne.

Riservo una breve intervista ad una di esse, quella che al momento si trova in servizio: è Patrizia Scotto, ventidue anni, sposina, diplomata, che ha accettato un umile lavoro forse più per sentirsi iniziata e impegnata che realizzata. Il suo titolo del resto parla con chiarezza: ora Patrizia studia all'Accademia di Belle Arti di Genova e, ovviamente, sogna di approdare in altri lidi.

Mancano in questa fugace rassegna di volti e di cose gli uomini della prima linea, quelli che pilotano i nostri treni in tutte le ore del giorno e della notte, che costituiscono una categoria granitica e di tutto rispetto, in gran parte uomini preparati e aggiornati al di là della consueta cultura ferroviaria, con caratteri uguali in ogni impianto della Rete. Sembra che la loro forma mentis non conosca latitudine alcuna.

Ho riservato loro l'ultima parola, riallacciandomi a quanto mi è stato riferito allo Scalo merci di Novi S. Bovo.

"Non è sempre vero che quando c'è il locomotore manca il Macchinista e viceversa", afferma Giorgio Ajassa, Macchinista quarantenne: è talvolta possibile, non da escludere, come sono verificabili altre carenze del personale del movimento chè non è il caso di citare, generalizzando e coinvolgendo intere categorie.

Si diffonde anche su questioni economiche, sulla necessità di ridare al più presto alla ferrovia gran parte del servizio merci perduto, sull'errore di costruire locomotori sempre diversi, che impegnano i macchinisti per aggiornamenti non conseguibili in breve tempo.

Ciò — mi dice — non accade in Francia e in Germania.

Gli istruttori hanno il loro gran da fare, prima a recepire le nuove tecniche e poi a diffonderle.

I Capi Deposito Superiori Mario Pellegrini, Tullio Soncini e Amedeo Candussio, che insegnano alla Scuola Professionale, mi confermano questo concetto.

C'è un ventaglio di nozioni e di particolari che si allarga e per cui si riesce ad avere personale solo dotato di un'infarinatura sommaria e con la quale non ci si può districare in particolari momenti. Troppe cose da ricordare che non possono essere assimilate in breve tempo.

Me ne dà conferma il Macchinista Vincenzo Caldarano, celibe, 45 anni, il quale conosce anche le locomotive a vapore usate all'inizio della sua carriera.

Gli chiedo quale locomotore gli piace di più, ma intuisco già la risposta. Il "Caimano", afferma, è il più idoneo dei nostri mezzi di trazione: consente visibilità, comfort, guida non rumorosa; ha ottimi strumenti di bordo, insonorizzazione delle cabine. Quanto al comfort, tuttavia, mi segnala assieme al suo collega Ajassa che il vandalismo è arrivato anche sui locomotori, dove il lavandino e la cassetta dei medicinali vengono a volte ritrovati in pessimo stato e, quindi, inservibili. È una ulteriore riprova della nostra decadenza, della quale in questo caso non si può accusare il pubblico.

Nel Deposito Locomotive di Savona c'è anche uno spaccio, attualmente collocato in un locale angusto, che però troverà sistemazione quanto prima nel fabbricato in costruzione a cui ho accennato.

Vi lavorano nel tempo libero i più volenterosi.

Brindiamo alle fortune dell'impianto e dei suoi agenti di Savona e della ferrovia. Falcone ci sospinge con forza al bar dell'angolo, offre volentieri a tutti.

Poi ci fa salire sul suo trabiccolo, una 850 vecchia come il cane di Ulisse, che ancora va, malgrado il tempo, per accompagnarci alla stazione come si usa dalle sue parti dove l'ospitalità non ha perso ancora l'odore antico e genuino del pane appena sfornato. □

INVENTÒ I TRENINI

Grazie, Mister Cowen

di Lia Carini Alimandi

C'era una volta... un uomo che amava giocare coi trenini elettrici. Beh, che c'è di strano? I trenini non piacciono solo ai bambini. Piuttosto, forse pochi si son chiesti a chi debbono questo giocattolo sempre di attualità e quando esso fece la sua comparsa. La data la diciamo subito: 1900. Sull'inventore c'è da fare un discorsetto.

Anzitutto, lo presentiamo: Joshua Lionel Cowen. Geniale e simpatico come un americano tipico. Ma se lo immaginate come un omone tutto d'un pezzo, pacifico, che fuma la pipa e mastica "chewing-gum", vi sbagliate. È, anzi, un uomo piccolo e scattante, che da bambino... Ma sì, da bambino, Lionel era come ogni altro ragazzo. Non ce l'hanno un po' tutti i ragazzi un "pallino", una "fissa"? C'è chi va pazzo per l'arte e chi per lo sport (magari per lo studio no); Lionel aveva un "pallino" solo: gli piaceva da matti rompere ogni aggeggio che gli capitava sotto mano, per capire come era fatto. Rompeva tutto.

Per la verità, la sua intenzione era di costruire. Così, dopo aver rotto, ricomponeva. Ancora di più gli piaceva inventare; sicché, dato che con la scuola non era proprio intimo amico, un giorno Lionel lascia il "College" che frequentava e si occupa come montatore di lampade elettriche. Ora le occasioni di "inventare" e "sperimentare" non gli mancavano davvero! E inventa oggi, e prova domani, Cowen giovinetto si ritrova inventore sul serio: ha diciotto anni quando costruisce e brevetta un sistema per fare esplodere la polvere di magnesio adoperata per le fotografie.

Una scoperta trascurabile? Niente affatto! Il giovinottino è chiamato a dimostrarla a Washington a un gruppo di ammiragli e scienziati. E il dispositivo di Cowen riuscì ad essere sfruttato così bene che l'inventore incassò il non disprezzabile compenso di 12 mila dollari. Ma i trenini? Ci arrivo subito... È un giorno d'estate del 1900. Alcuni giorni dopo, Lionel Cowen compirà vent'anni e, per fare a se stesso un regalo divertente, prima di entrare nella maggiore età, pensa di costruire un trenino elettrico. Non si pensi a un trenino come quelli dei nostri giorni! Si trattava solo di un carro merci di legno; però veniva mosso da un minuscolo motore e girava, girava su un cerchio di rotaie di ottone e di legno, nel povero laboratorio di New York.

Un "boom" davvero incredibile

Ma non la si deve considerare cosa da poco: era già un gran passo nel mondo dei giocattoli elettrici. Chiedano un po', i ragazzi, al loro nonno... lui, poverino, giocava con un trenino a molla che, per fare pochi metri sul pavimento, doveva essere caricato continuamente mediante una chiavetta. Ma il nonno-bambino si riteneva fortunatissimo di possedere un trenino a molla; figuriamoci davanti al primo trenino di Cowen... Si stropicciò gli occhi, credendo di sognare. Che meraviglia! Persino Cowen, quando giocava ginocchioni sull'impiantito, come un marmocchio, non sapeva di aver fatto una invenzione importante.

Ma appena mostrò il modellino a un negoziante che amava esporre le ultime novità, il giovanissimo inventore ricevette immediatamente l'ordinazione di altri venti esemplari. Fu un "boom"! In pochi mesi, tutti i negozi di giocattoli di New York richiesero i trenini di Cowen. Ne vollero persino i negozi di generi alimentari: esposti in vetrina, servivano ad attirare l'attenzione dei passanti.

Lionel si trovò improvvisamente lanciato sulla strada del successo. Anche perché — sempre per quella sua mania dell'invenzione — egli, mai soddisfatto, non faceva altro che escogitare nuove trovate, perfezionare la sua invenzione. Nel 1907, il trenino ebbe la sua brava locomotiva. Pochi anni dopo, il progresso del trenino di Cowen era incredibile.

Fu una conquista quando, eliminate le batterie, i trenini poterono correre per le case mossi dalla corrente normale (proprio quella che accendeva le comuni lampadine); nel 1926 si ebbero i primi trenini con i comandi a distanza e, in seguito, furono forniti dei sistemi a carica automatica che permettevano di evitare scontri e, se ciò accadeva, il trenino si rimetteva sui binari senza chiedere aiuto a mani umane. Poi vennero anche i refrigeranti, il fischio della locomotiva in tutto simile a quello dei treni veri. Insomma i trenini per gioco erano ormai diventati identici, seppure in miniatura, ai veri convogli ferroviari.

E diventarono un gioco così interessante che li vollero anche gli adulti.

È andata lontano l'invenzione giovanile di Lionel Cowen. Ma il successo è meritato. Dai vent'anni in poi, egli al trenino ha dedicato la vita: studi, esperimenti, nuove trovate; sempre per il suo trenino, fino a creare un grande stabilimento capace di dare lavoro a migliaia di operai: la famosa "Lionel", alla quale si devono almeno i due terzi dei trenini elettrici che circolano sui pavimenti o sui tavoli di tutte le case del mondo e fanno la gioia e l'orgoglio dei ragazzini (e anche dei non più ragazzini, che vogliono illudersi di essere, per un attimo, ritornati tali) e che esporta in più di 60 nazioni.

E Lionel Cowen? Divenne ricco e famoso. Ma non è stato un successo gratuito: è riuscito a darci, con una spesa che non è poi così eccessiva — anche perché di trenini se ne possono trovare adatti a tutte le tasche — un bellissimo giocattolo che non solo diverte, sveglia, sbriglia la fantasia, interessa attivamente, coinvolge, fa avere la sensazione di viaggiare (fra quattro mura), incatena per un tantino i ragazzi nello stesso posto, con gran sollievo della mamma, e allora...

E allora, ho finito. I ragazzi possono andare a giocare col loro trenino. E se non l'hanno, lo preferiscano a un robot o a un giocattolo stereotipo e passivo, magari brutto e di plastica; il periodo è quello dei regali, e un trenino è sempre un trenino! E conoscendone la storia, lo si guarderà con maggiore interesse e magari verrà spontaneo dire mentalmente:

— Grazie, mister Cowen! □

MILANO

La stazione in mostra

La mostra era ancora in allestimento che già molti chiedevano di poterla visitare in anteprima. Infatti, prima dell'apertura ufficiale erano stati affissi negli spazi della Centrale i manifesti che informavano della rassegna che nei locali dell'ex Sala Reale, al binario 1, veniva dedicata alla stazione in occasione del suo cinquantenario.

Quei visitatori erano per lo più viaggiatori, occasionali o abituali, ai quali l'iniziativa di una mostra in stazione sembrava soprattutto un modo piacevole di far passare il tempo dell'attesa.

La mostra ha registrato un eccezionale successo di critica e di pubblico — e non solo "ferroviario" —.

Promossa dalle Ferrovie dello Stato in collaborazione con il Comune di Milano, la rassegna consente di leggere, secondo un accurato tracciato di ricostruzione storica e non necessariamente cronologica, il passato, il presente ed anche il futuro della stazione milanese, aprendo un importante capitolo alla riflessione critica, allo studio e alla conoscenza dell'architettura ferroviaria italiana.

Autore e ideatore della mostra è l'Architetto Pier Paolo Saporito — incaricato tra l'altro di studiare un progetto di "rivitalizzazione" della Centrale, nel quadro del programma nazionale per il rilancio delle stazioni — che vede nella stazione un importante punto di riferimento nella storia di Milano, inserendola in un contesto storico e culturale carico di vicende e memorie.

La mostra rievoca, con le immagini della prima stazione milanese — quella che univa il capoluogo lombardo a Monza — quasi la nascita stessa delle Ferrovie: suddivisa in sezioni, dedica ampio spazio allo sviluppo del tessuto urbano e dei traffici della città che, dopo l'apertura del Gottardo, nel 1882 e quella del Sempione nel 1906, si facevano sempre più intensi.

Pur inadeguata, la vecchia Centrale era già diventata il luogo privilegiato dei grandi avvenimenti e delle emozioni collettive della città: ad immagini di arrivi e partenze celebri si affiancano quelle meno trionfalistiche — illustrate in vecchie cartoline della Croce Rossa — dei posti di riposo per i soldati in arrivo e in partenza per il fronte durante la prima guerra mondiale.

L'Amministrazione Ferroviaria, come dimostrano eccezionali documenti d'epoca, dovrà indire ben due concorsi per la nuova Centrale, prima di scegliere quello "pulito" di Ulisse Stacchini. Gli altri, taluni riprodotti, altri in originale, eclettici e neoclassici propongono alternative figurative e funzionali tutte molto suggestive.

A Stacchini e al suo progetto è dedicato un ampio spazio espositivo che testimonia l'attenzione dell'autore anche ai piccoli particolari dell'edificio: lo confermano bozzetti e disegni delle lampade, dei decori che rivelano raffinate soluzioni stilistiche

In una foto storica, la prima arcata metallica della Centrale

Il Ministro Balzamo, con il Sindaco di Milano, Tognoli, e il Direttore Generale, mentre visita la mostra rievocativa

L'inaugurazione

L'inaugurazione della mostra, avvenuta il giorno dell'11 dicembre scorso, ha visto la partecipazione del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, del Direttore Generale, Dr. Semenza, del Vice Direttore Generale, Ing. Misiti, e del Direttore Compartimentale di Milano, Ing. Renzulli.

Anche numerose autorità cittadine e regionali con la loro presenza hanno voluto ricordare l'avvenimento e sottolineare l'importanza del grande impianto ferroviario: fra gli altri, il Sindaco Tognoli, e l'Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, Ing. Semenza.

Il Sindaco Tognoli e l'On. Balzamo, nei loro interventi, hanno ricordato l'importante funzione svolta dalla stazione non solo a servizio dei milanesi, ma dell'intera comunità nazionale, quasi simbolo di una città operosa e vivace, che sotto queste suggestive tettoie ha visto passare gran parte della sua storia.

Nei pressi della mostra, sul binario tre, sostava significativamente il "treno-novità", composto dal nuovo materiale recentemente entrato in servizio, con i suoi vivaci e azzeccati colori.

Roberto Zilorri

e funzionali che, nella grandiosità degli ambienti, sfuggono all'attenzione del viaggiatore frettoloso.
Ci sono pure, provocatoriamente esposte, le vecchie poltrone della sala d'aspetto di 1ª classe, sostituite a suo tempo da un arredo "moderno e funzionale". Ritrovati invece nella soffitta della ditta che li costruì i gessi delle statue e dei bassorilievi che ornano l'edificio: posti in prospettive strategiche, sono forse i pezzi esposti maggiormente suggestivi. Quasi una monografia nella mostra è poi la parte dedicata alla grande tettoia di ferro, il cui disegno è informato ad uno schema incredibilmente semplice.
Poi, attraverso curiosità, usi e riusi della stazione, troviamo lo spazio quasi avveniristico dove è stato montato il terminale di un banco ACEI: tutto sommato l'immagine meno ferroviaria della mostra, che ci rimanda più agli aerei che ai treni.
Qui la mostra finisce. O incomincia?

Anna D'Angelo

La rassegna, che diventerà un importante punto di riferimento nel quadro di una grande mostra sugli anni Trenta, è documentata da un bel catalogo che ripropone iconograficamente la storia della Centrale. Il catalogo, in vendita presso la mostra e in tutte le edicole di stazione, può essere richiesto direttamente anche alla Di Baio Editore via Settembrini 11, 20124 Milano, mediante un vaglia postale di L. 5.000.

RICCIONE

Inaugurato il nuovo ACEI

Lo scorso 19 novembre, nella stazione di Riccione sono stati attivati il nuovo ACEI ed il blocco automatico banalizzato sulla tratta Riccione-Cattolica della linea adriatica. Erano presenti alla cerimonia, fra gli altri, il Direttore del Servizio Impianti Elettrici, Ing. Proia — in rappresentanza anche del Direttore Generale — il Direttore Compartimentale di Ancona, Ing. Loria, ed i dirigenti della Ditta SASIB di Bologna, appaltatrice dei lavori.
Le due opere rappresentano l'avvio della realizzazione da parte dell'Ufficio I.E. del blocco automatico nella tratta Riccione-Senigallia e dell'impianto ACEI della stazione di Falconara. Per le restanti tratte della linea adriatica comprese nel Compatimento di Ancona provvederà invece la 3ª Unità Speciale con sede a Terni, come previsto dal Piano Integrativo.
I lavori comportano anche, nella tratta Riccione-Senigallia, il rifacimento degli impianti ACEI di Cattolica, Pesaro, Fano e la sostituzione dell'attuale apparato di manovra di Marotta-Mondolfo con un moderno ACEI.
Gli impianti sono previsti per la banalizzazione di tutti i binari delle stazioni e di quelli in piena linea, nonché per la ripetizione dei segnali in macchina, così da garantire la massima sicurezza alla circolazione dei treni, oltre che uno snellimento del traffico ed una maggiore potenzialità della linea, data la possibilità di instradare sui binari un maggior numero di convogli. Comunque, la banalizzazione dei binari di linea e la ripetizione dei segnali in macchina saranno attivate solo nella prossima primavera, insieme alla tratta Cattolica-Pesaro ed al nuovo ACEI di Pesaro.
Il costo delle opere fin qui realizzate dalla Ditta SASIB, sotto la sorveglianza ed il controllo del personale ferroviario, è ammontato a circa due miliardi di lire. L'esecuzione ha richiesto un impegno complessivo di 10.000 giornate lavorative, di cui 8.000 da parte del personale della ditta appaltatrice e 2.000 da parte del personale ferroviario per la sorveglianza dei lavori e per la verifica ed attivazione degli impianti.
Il completamento dei lavori è previsto entro il prossimo mese di maggio 1982, in modo da mettere in servizio gli impianti delle ulteriori tratte del blocco automatico fino a Senigallia entro il settembre 1982. L'impianto ACEI di Falconara, già predisposto per il raddoppio della linea Falconara-Orte, sarà probabilmente completato entro la fine del prossimo anno.

S. M.

Un'immagine del nuovo Acei di Riccione

VENEZIA

Cento anni fa, i vaporetti

Il viaggiatore che, giunto a Venezia S. Lucia, lascia l'atrio della stazione ferroviaria e si affaccia sull'ampio piazzale, scorge il colonnato della chiesa di S. Simeon raccolto sotto l'imponente cupola e le case che l'affiancano e, in basso, il Canal Grande, sul quale scivolano i caratteristici mezzi di trasporto galleggianti. Vaporetti e motoscafi si accostano alla sponda del piazzale in corrispondenza degli "imbarcaderi", le stazioni del trasporto sull'acqua.
Davanti alla stazione ferroviaria passano le principali linee di collegamento con il centro storico cosicché, appena sceso dal treno, il viaggiatore trova a sua disposizione il mezzo di trasporto pubblico urbano per penetrare in quel grappolo di isole che forma il corpo e l'anima stessa di Venezia.
Questo tipo di trasporto pubblico iniziò, a Venezia, cento anni fa: fu, infatti, proprio nell'autunno del 1881 che il primo mezzo a propulsione meccanica, il vaporetto "Regina Margherita", solcò per la prima volta le acque silenziose del Canal Grande suscitando, dapprima, il malcontento dei gondolieri e della stessa cittadinanza, ma poi facendosi apprezzare sempre più come strumento insostituibile della vita sociale per la maggior velocità che facilitava le comunicazioni interne.
L'impresa, avviata per iniziativa di un personaggio intraprendente, Alessandro Finella, piemontese, fu continuata da una compagnia francese, alla quale subentrò, nel '90, una società veneta; finalmente, nel 1905, venne compiuto un decisivo passo avanti con la municipalizzazione del servizio. Intanto, dal nucleo originario, si era andata sviluppando una rete di collegamenti sempre più articolata, che interessava non solo il centro storico ma anche molte isole e i centri terrafermieri di maggior rilievo gravitanti sullo specchio lagunare.
Oltre che all'ampliamento della

La locomotiva-monumento sistemata in una strada di Voghera (foto di Claudio Nobili)

I caratteristici "imbarcaderi" di fronte alla stazione di Venezia Santa Lucia

rete si puntava anche all'aumento della velocità dei mezzi: dapprima funzionanti a carbone, i vaporetti negli anni Trenta passarono alla trazione a nafta, infine, negli anni Cinquanta, vennero dotati di apparati propulsori elettrodiesel; successivamente la flotta venne rinnovata con motoscafi e motobattelli di vario tipo e dimensione, in rapporto alle multiformi funzioni da svolgere (venne istituito anche un collegamento con traghetto per il trasferimento degli automezzi all'isola del Lido). Nell'ansia di rinnovamento si riuscì persino, nei primi anni Trenta, a ricavare, nel cuore della millenaria città, una nuova via d'acqua, il cosiddetto "Rio Nuovo", che ancor oggi costituisce una scorciatoia per le comunicazioni rapide fra la stazione ferroviaria e il terminal automobilistico da una parte e San Marco e l'isola del Lido (centro residenziale e meta turistica) dall'altro.

Venezia, questa città così diversa dalle altre da sembrare quasi estranea alle vicende del progresso, è riuscita, dunque, a dotarsi di un servizio di trasporto pubblico non solo capillare ed efficiente ma anche coordinato logisticamente con i mezzi stradali pubblici e privati e con il treno in quei due punti nei quali le vie terrestri approdano all'estremo nord-occidentale della città d'acqua.

Oggi il servizio di navigazione lagunare viene gestito, unitamente a quello automobilistico di terraferma, dall'Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano, un organismo di recente costituzione che, seguendo criteri di dinamismo e razionalità, ha esteso il proprio raggio d'azione in un territorio sempre più vasto, puntando all'unificazione del trasporto pubblico nell'ambito dell'intera provincia.

Laura Facchinelli

VOGHERA

Una città di ferrovieri

Una vecchia locomotiva a vapore dopo aver compiuto centinaia di migliaia di chilometri su strada ferrata, ben fissata al suolo all'ingresso di viale Carlo Marx a Voghera, rimarrà adesso esposta alla cittadinanza come monumento, simbolo del lavoro e della laboriosità dei voghesi.

Questo insolito monumento è stato inaugurato nel novembre scorso alla presenza di numerosi ferrovieri e cittadini, dal Sindaco della città, Betto. Presenti alla cerimonia il Direttore Compartimentale di Milano, Ing. Renzulli, l'Assessore regionale ai Trasporti, Ing. Semenza, la Giunta municipale e numerose autorità cittadine.

Per il monumento al lavoro, la scelta di una locomotiva a vapore non poteva essere più felice, ha detto il Sindaco Betto, in quanto Voghera è città di ferrovieri e deve molto ai ferrovieri sia dal punto di vista economico e occupazionale (la città proprio grazie al gran numero di ferrovieri, dal lavoro sicuro, non ha attraversato gravi, drammatiche crisi) sia da quello sociale, sindacale, politico. Il primo Sindaco dopo la liberazione, Riccardo Dagradi, era ferroviere, e numerosi sono sempre stati gli amministratori ferrovieri (attualmente ben tre ferrovieri fanno parte della Giunta municipale) dando un contributo fondamentale alla vita della città.

La vecchia locomotiva Gr. 940, divenuta monumento simbolo del lavoro grazie alla messa a disposizione delle Ferrovie dello Stato, è nata nel 1920 nelle Officine navali di Napoli, su studio dell'Ufficio Progettazioni di Firenze, al fine di superare le difficoltà d'attraversamento dell'Appennino nell'esercizio della linea Roma-Ancona-Pescara.

Si tratta di una "locotender" con rodiggio 141 per portare (carico aderente) 3.500 Kg. di carbone e 10.000 litri di acqua. La 940 ha un apparato motore bicilindrico (540 × 700 mm) a vapore surriscaldato.

Le ruote motrici sono di m. 1,37 di diametro con la caldaia tarata a 12 Kg. per cmq: distribuzione Walshaerts.

Di 940 ne furono costruite 50 unità tra gli anni 1922-23, pesavano 87,3 tonnellate, di cui 61,6 aderenti; potenza 980 hp; velocità massima 60 km/h. La prima 940 di serie (940/001) è attualmente nel Museo delle Scienze e della Tecnica di Milano.

L'Assessore regionale Semenza, dopo aver tagliato il tradizionale nastro, ha ribadito la necessità di una riqualificazione del sistema ferroviario lombardo che merita particolare attenzione considerando che nella regione transita circa un terzo delle merci di tutto il territorio nazionale. L'Ing. Renzulli, a sua volta, ha ringraziato il Sindaco per la sensibilità sempre dimostrata nei confronti dei problemi dei ferrovieri.

Emilio Semrov

UDINE

Vapore e vecchi merletti

Un convoglio ferroviario "anni Trenta" composto da tre vetture passeggeri e da una locomotiva del tipo 880, la 880.001, costruita nel 1916 dalle Officine

GRATIS a casa vostra

CON LO SCONTO DEL 50%

16 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 l'opera redatta in un linguaggio vivo, pieno, 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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un attraente Sconto Speciale del 50%)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disponete di 18 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani

Grande Enciclopedia Universale

AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 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, 96 - 00162 Roma - Tel. 83.93.448 - 83.68.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto **IL MONDO DOMANI** Grande Enciclopedia Universale.

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive** di L. 15.000
- ☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.**

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap. .....

Via ..... N. .....

PANORAMARETE

Meccaniche Breda di Milano, ha recentemente dato spettacolo di sé alla stazione di Udine.
Le vetture erano note al tempo del loro maggiore impiego come "centoporte"; una denominazione ancora oggi in uso.
Promotori dell'iniziativa e del ripristino, temporaneo, del vecchio convoglio, sono stati gli oltre 150 appassionati del mondo ferroviario — tra cui molti friulani — aderenti al "The Locomotive Great Britain Club".
Ai comandi della vecchia, ma sempre valida, locomotiva 880.001, era il macchinista Pier Angelo Zucchini, coadiuvato dal vice, Adino Barbano. Giunti nella città stellata, dopo una breve sosta, il treno è ripartito alla volta di Gemona del Friuli e, successivamente, per Sacile.
Una breve sosta nella stazione di Udine, è servita per il cambio della sbuffante vaporiera, con una della stessa famiglia, ma con qualche anno di meno della consorella.
Il viaggio per quanto breve, ha consentito di far rivivere, anche se per poco tempo, uno scampolo di vita dei vecchi tempi.

Giorgio Bellini

PADOVA

Un incontro per discutere

Tracciare un quadro panoramico del servizio ferroviario e degli impianti del nodo di Padova ed esaminare i programmi per il futuro coinvolgendo nella discussione i ferrovieri che operano concretamente negli impianti della città: questo il motivo ispiratore dell'incontro che ha visto riuniti, presso il Deposito Personale Viaggiante della stazione del capoluogo, il Direttore Compartimentale, i Capi degli Uffici tutti, il Titolare della stazione ospitante, i Capi di tutti i settori dell'impianto, rappresentanti del personale, responsabili del Dopolavoro.
Molti sono i problemi aperti, buone le prospettive, grazie ai finanziamenti del Programma Integrativo (in particolare, la stazione di Padova sarà ristrutturata ed ampliata sia nel F.V. che nel fascio binari, mentre un nuovo apparato ACEI unificato sarà in grado di manovrare gli scambi dell'intero piazzale). Costante l'impegno dell'Azienda, che da tempo è in contatto con il Comune per studiare l'istituzione di un servizio coordinato gomma-rotaia.
Nel soffermarsi sugli argomenti che, nella situazione presente, sono motivo di più pressante interesse, il Direttore Compartimentale ha sottolineato lo spirito di aperta collaborazione che deve animare tutti coloro che vivono ed operano nell'Azienda, ad ogni livello, precisando che la riunione ha avuto proprio lo scopo di rendere partecipi delle scelte operate in sede decisionale e di quelle da farsi,quei responsabili che, vivendo i problemi particolari in prima persona, sono in grado di apportare un contributo costruttivo all'individuazione degli obiettivi da raggiungere.

L. F.

FELTRE

Corso di pronto soccorso

Una ventina di agenti in servizio negli impianti del Bellunese stanno seguendo un corso di addestramento per soccorritori, organizzato, per la prima volta, in collaborazione tra l'Ufficio Sanitario FS di Venezia e l'Unità Sanitaria Locale di Feltre. Le lezioni, di indirizzo tecnico-pratico, vengono tenute presso l'Ospedale Civile di Feltre a cura del dr. De Rosa, medico di Reparto FS: ad esse partecipano, oltre ai ferrovieri, anche i Vigili del Fuoco del locale Comando.
La nostra Azienda, nell'aprirsi alle strutture sanitarie del territorio, ha inteso rendere più stimolanti per il personale quelle nozioni che vengono impartite per porre in grado chi opera lungo la linea, nelle officine ecc., di prestare i primi soccorsi ai colleghi vittime di incidenti.

L. F.

CULTURA & TEMPO LIBERO

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies

CINEMA

di Piero Spila

Tanti scherzi, ma senza allegria

All'inizio del 1982, nella miriade dei bilanci e delle previsioni, alcuni "indicatori" hanno riguardato anche il cinema e messo in discussione un concetto di cui per la verità si è un po' abusato in questi anni, e che per una sorta di pigrizia è sempre stato dato per scontato: parliamo della crisi del cinema. Ebbene, gli ultimi "indicatori", sia pure ancora parziali (si riferiscono, infatti, solo alle grandi città), dicono che nell'anno appena trascorso il numero degli spettatori cinematografici è notevolmente aumentato, e questo a fronte di una situazione indubbiamente sfavorevole, malgrado la lievitazione del prezzo dei biglietti di ingresso, l'assalto sempre più massiccio dei film passati alle TV e così via. D'altra parte, lo strepitoso successo di film come **Excalibur** e **I predatori dell'arca perduta**, che a distanza di mesi resistono ancora brillantemente nelle prime visioni, stanno a dimostrare la potenziale disponibilità del pubblico per il cinema "di livello". Tutto questo per dire che la crisi che davvero preoccupa è invece quella del cinema italiano. Non è questa certamente la sede per approfondire l'argomento, ma anche da qui si può rilevare come non sia un caso che, ad esempio, in una rubrica come la nostra, in cui la scadenza mensile costringe ad una selezione abbastanza rigorosa, solo una volta, l'anno scorso, siamo riusciti a parlare di un film italiano (**La tragedia di un uomo ridicolo**). E non è neppure un caso che, passata la sfuriata dei supervalutati film reduci da Venezia, il cinema nazionale sia ritornato ad essere rappresentato quasi esclusivamente dai Pierini e dai Fichissimi, dai cantanti di successo riciclati al ritmo di tre film all'anno e dai barzellettieri più volgari del cabaret.

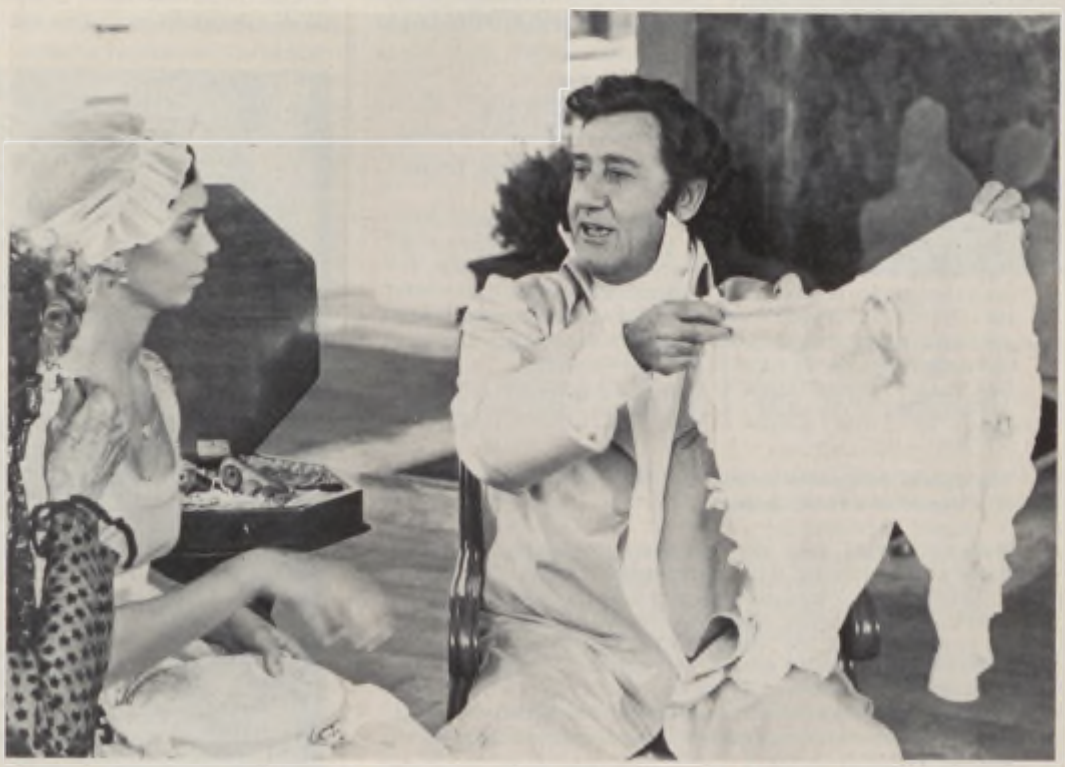
È evidente che in un panorama tanto desolante — che riguarda l'intero apparato dell'esercizio cinematografico ma anche un'inquietante caduta di gusto del nostro pubblico — un film appena dignitoso, e comunque di buona caratura professionale, può apparire quasi un miracolo. È il caso de **Il Marchese del Grillo** di Mario Monicelli, che praticamente ha rappresentato da solo il cinema italiano "serio" durante il periodo natalizio, e che ha goduto di un trattamento di riguardo (cioè benevolo ma anche attento) da parte della critica, un trattamento che appena qualche anno fa sarebbe stato riservato forse solo ai film di Fellini o Antonioni. Ma anche questo è un segno dei tempi.

Personaggio leggendario più che reale, nato più dalle pieghe del folclore che da effettivi riscontri storici, il Marchese Onofrio del Grillo, Duca di Bracciano, guardia nobile e cameriere segreto del Papa, è una colonna portante di una certa letteratura di cose romane.

Figura popolarissima, questo Marchese deve la sua fortuna al gusto per lo scherzo feroce, alla sua auto-ironia e a una certa amara filosofia della vita, che rappresenta bene il carattere romano, o perlomeno quello che i romani amano considerare come il loro carattere.

Nella realtà il Marchese del Grillo sembra che sia vissuto nei primi anni del '700 (così afferma Luca Desiato che sul personaggio ha pubblicato proprio in questi giorni un libro molto serio e documentato); il protagonista del film, invece, si trova ad agire un secolo più tardi, nella Roma di Pio VII, accerchiata dai briganti e "colonizzata", soprattutto culturalmente, dal carisma degli ufficiali napoleonici e dal profumo inebriante delle artiste parigine.

In questo quadro, Monicelli carica il personaggio del marchese del Grillo di una consapevolez-



Alberto Sordi in una scena de "Il Marchese del Grillo", uno dei pochissimi film italiani usciti di recente.

za forse eccessiva di quello che lui è e rappresenta, e soprattutto della caducità e provvisorietà della sua condizione di fronte ai sommovimenti della storia che ormai si preannunciano con forza anche in uno Stato retrivo come quello pontificio (Napoleone voleva trasformare Roma in un'altra Parigi, pulita, efficiente, cosmopolita). Gli scherzi del Marchese del Grillo, che contrappuntano tutto l'arco del film, sono quindi senza allegria e quasi tutti hanno una cifra costante: sottolineare l'effimera consistenza delle cose e delle apparenze (una casa può diventare un orinatoio pubblico e viceversa, una moneta d'oro può diventare un carbone ardente) e l'assoluta intercambiabilità delle forme e dei destini. In una Roma sbracata e crudele, dove intorno ai palazzi del Potere c'è solo suburra e palude, è sufficiente dismettere i propri indumenti per essere eletto tra i potenti o trascinato sul patibolo. E il Marchese del Grillo disegnato da Monicelli sembra proprio che con i suoi scherzi — contro la giustizia, l'ipocrisia o la semplice grettezza umana — voglia provare ogni volta se ancora resiste il suo potere e fino a quando tutto gli sarà consentito come prima. Personaggio quindi del passato, caratterizzato dagli usi e dalle abitudini della tradizionale commedia di costume, ma che vuole alludere abbastanza esplicitamente e con efficacia anche a taluni problemi di oggi, con un discorso diretto sulla ricchezza e sulla povertà, sull'ingiustizia e la giustizia, che appare incredibilmente (e pericolosamente) attuale.

Alberto Sordi confeziona da par suo un personaggio a tutto tondo, addirittura sdoppiandolo (da una parte il Marchese del Grillo vero e proprio, dall'altra un povero carbonaio che ha il torto di illudersi che il sogno possa diventare realtà), e mettendo a frutto ogni minima occasione offertagli da una sceneggiatura peraltro abbastanza di maniera. Resta da dire che **Il Marchese del Grillo** è un progetto molto antico: lo voleva portare sullo schermo anche Visconti, nei lontani anni cinquanta, con Fabrizi come protagonista; poi cominciò a pensarci Sordi, ma per più di quindici anni non se ne fece nulla. Discorso attualizzato quanto si vuole, resta il fatto però che l'unico film italiano di cui oggi conti parlare è un progetto di trent'anni fa. E si sente. Uscendo dal cinema abbiamo provato uno stranissimo effetto, la gente si ripeteva le battute più divertenti di Sordi ed era come se improvvisamente fossimo tornati indietro in qualche serata del passato. L'indomani siamo andati a vedere **Mephisto**, dell'ungherese Istvan Szabò. Anche questo è un film sul passato (per la precisione sul nazismo) ma uscendo dal cinema si aveva l'impressione di stare ben dentro ai problemi e alle provocazioni di oggi, si sentiva intorno una voglia diffusa di discutere e anche di sapere come un giorno andranno a finire le cose. Ed è forse solo per questo che il cinema vale la pena che esista.

SEGNALAZIONI/CINEMA

"Mephisto" di Istvan Szabò, con Klaus Maria Brandauer, Krystyna Janda e Rolf Hoppe.

L'ascesa sociale e politica dell'attore Hoefgen, "star" teatrale della Germania nazista. Attore geniale e grandissimo, Hoefgen pur di raggiungere il successo accetta il compromesso con la dittatura, finendo lentamente in una spirale di inganni e abiezioni. Più vittima che colpevole, il protagonista del film incarna tragicamente il tema universale del rapporto tra Libertà e Potere, tra scelte pubbliche e scelte personali. Ma chi è Faust? Chi è Mefistofele?
Da segnalare l'interpretazione di Klaus Maria Brandauer, un attore popolarissimo in Germania e in Austria, ma finora poco noto in Italia.

"La signora della porta accanto", di François Truffaut, con Gérard Depardieu e Fanny Ardant.

Matilde e Bernard, dopo aver chiuso, otto anni prima, una movimentata storia d'amore, si ritrovano, ambedue sposati, casualmente vicini di casa. Cominciano a frequentarsi, si cercano, diventano amanti, si fanno scoprire, si lasciano, tornano a incontrarsi. Insomma un altro "amour fou" messo in scena da Truffaut, ma con più ironia e amarezza che nel passato. Una storia nera venata di romanticismo o una storia romantica che finisce nella tragedia: in qualunque modo lo si voglia definire, è un film di grande classe, che avvince lo spettatore usando unicamente le semplici ed eterne leggi del cinema migliore.

LIBRI

E di là il nulla

Se si getta un sasso in uno stagno, immediatamente sulla superficie liscia dell'acqua si formerà un cerchio, poi se ne formerà un altro e un altro ancora. E così all'infinito. Tanti cerchi concentrici via via più piccoli che spariranno nel nulla nel giro di un minuto.
Quando si pensa all'opera di Henry James, è impossibile non pensare a quel sasso e a quello stagno. Il meccanismo o meglio il procedimento è infatti assolutamente identico. Un romanzo o un racconto di James parte sempre da un fatto reale, in grado di mettere in moto una trama ben precisa. Ma questa trama, questo fatto reale, insensibilmente, fatalmente, si allarga generando altre trame e, proprio come un cerchio nell'acqua, perviene infine allo stesso risultato: il nulla.
Chi vuol verificare tutto questo può leggere **Racconti di fantasmi**, una raccolta pubblicata recentemente dalla Garzanti.
"Per me il problema — scriveva James — è sempre stato quello di meravigliarmi e, con ogni possibile destrezza, di provocare meraviglia". E per provocare meraviglia che cosa è meglio dello "strano senza misura", del soprannaturale? "Può sembrare buffo — scriveva ancora — cercare di evitare lo sciocco abbracciando stretta-

mente il soprannaturale, ma io sono pronto a confessare che la storia di fantasmi è sempre stata per me la forma più possibile di favola". I racconti di James sono infatti vere e proprie favole dove i fantasmi sono più mesti che terrificanti, più amabili che spaventosi, più remoti che ossessivi.

Lo spettro di **Sir Edmund Orme**, ad esempio, è una presenza neutra, quasi gentile, e la minaccia è tutta interna alla psicologia di mrs. Marden, la donna che Orme in vita aveva amato e per cui si era ucciso. L'ambientazione stessa del racconto è pacata: la vecchia, vittoriana, Brighton con l'acqua mossa dalla brezza, con la grande, animata, multicolore banchina che consente di "ricamare lo strano e il sinistro sul tipo stesso del normale e del tranquillo". E altrettanto gentile è lo spettro di **Owen Wingrave**, eroe romantico e solitario che sfida la millenaria tradizione militare della sua famiglia e si costringe ad una prova d'onore fatale e suprema. Terrorizzante non è neppure Clare Vawdrey nel racconto **La vita privata**, eppure, se non un fantasma, è pur sempre un uomo un tantino strano. È un uomo infatti che possiede un doppio e mentre il I Clare, grande scrittore dalla vita interiore intensa, rimane chiuso nella sua stanza a lavorare, il II Clare, fatuo e mondano, impeccabile e buon conversatore, lo rappresenta nei salotti e ai tavoli da gioco. Più ambiguo e più inquietante è invece il fantasma di **Maud-Evelyn**, morta bambina. L'amore dei genitori, la loro dedizione, l'ha tenuta in vita ma ora, per continuare a vivere, Maud ha bisogno dell'amore e della dedizione di un uomo. L'unico accenno, se pur lieve, di minaccia ci viene dal fantasma di Ashton Dary nel racconto **La cosa veramente giusta**, cheappare per un attimo "Immenso. Scuro. Spaventevole". Ma solo per un attimo perché ben presto i due personaggi che lo hanno evocato per scriverne la biografia, la moglie e il giovane allievo, si rendono conto che la cosa veramente giusta è desistere dal proposito, non entrare nella sua vita, non darlo in pasto al mondo. Lo spirito, ormai tranquillo, troverà così la pace e il sottile fremito di paura si risolverà, come al solito, in una breve risata un po' ironica.

Sì, perché la risata di James non è mai a gola piena, non è mai contadinesca, sana, come quella di un Gogol, è più smorzata, più intellettuale, più "malata" e anche più scettica. Henry James sa benissimo che la sua è una costruzione fittizia, un meccanismo perfetto a cui lui stesso è il primo a non credere. Si meraviglia e meraviglia il lettore chiudendo contemporaneamente ogni via d'uscita. Ogni potenziale scatto d'immaginazione, ogni arroganza interpretativa, è infatti assolutamente bandita. La favola di James non lascia vuoti, non tollera interrogativi. Si è già posta tutte le domande, ha già trovato tutte le risposte. O per meglio dire, è arrivata alla risposta finale che è sempre unica e sempre uguale: il nulla. Dalla realtà, dalla banalità quotidiana da cui parte ogni suo racconto, James approda alla banalità metafisica, all'assenza di ogni significato.

È curioso osservare come Joyce che parte dai suoi stessi presupposti e che, per molti versi, gli assomiglia moltissimo, approdi invece a risultati del tutto differenti. Al nulla di James si contrappone infatti l'"epica rovesciata" di Joyce. Ma forse Joyce, come Proust, come Conrad che pure devono molto a James, ha per la materia che tratta un interesse umano che in Henry James è quasi del tutto assente. Egli è sempre lontano da ciò che crea, attento soltanto alla trama del suo prezioso tessuto verbale. La psicologia dei personaggi, le loro passioni, non sono per lui che ingranaggi e leve di un gioco che la sua lucida intelligenza porta avanti.

Se si pensa alla carnosa evidenza dei personaggi di Balzac o a quel senso tattile, addirittura olfattivo che sa creare un Thomas Hardy, scrittori a lui molto vicini, si resta quanto meno sconcertati. A James interessa solo il gioco intellettuale, un gioco portato alle estreme conseguenze, tutto il resto ha un'importanza assolutamente relativa. Basta, ad esempio, ricordare i suoi personaggi femminili, a farci caso si nota che sono tutti, sempre, vestiti di nero. In fondo, per vestirli di verde non ci voleva un incredibile volo di fantasia ma James questo volo non lo fa, non gli interessa farlo perché non è questo che conta. Quello che conta è creare dei cerchi, assolutamente perfetti, che si rincorrono e spariscono. A noi e a lui non resta che fermarsi sulla riva e guardarli. Ma forse a guardarli davvero non ci riusciamo neppure, tanto implacabile e repentino è il loro dissolversi. Come svanisce un sogno, un fantasma, così sulla superficie liscia dell'acqua non rimane più nulla.

Marina Delli Colli

Henry James - Racconti di fantasmi - Garzanti - pp. 285 - Lire 4.000.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Marco Polo contro Giuseppe Verdi

Non è il titolo di un kolossal del tipo «Ercole contro Maciste», ma la paradossale sintesi di un confronto tra sceneggiati che nel corso dell'anno potremo fare sui nostri teleschermi.

Per la RAI-TV, infatti, il 1982 sarà proprio l'anno degli sceneggiati. Visto che produrre serie di telefilm nel nostro Paese sembra del tutto impossibile (e mai come in questo caso l'eccezione serve a confermare la regola), visto che fare concorrenza alle TV private non si è dimostrata cosa facile, visto che il riflusso è ormai talmente di moda che non se ne parla neanche più, ecco che con una sorprendente operazione "retrò", la RAI ha deciso di puntare di nuovo tutto sullo sceneggiato, più o meno kolossal. Così la Rete 1 ha dato fondo a tutte le sue risorse produttive per realizzare il kolossal dei kolossal, quel **Marco Polo** che solo per i sopralluoghi ha impegnato svariati miliardi (anche se è in regime di coproduzione, la fetta più grossa è quella RAI-TV). La regia è di Giuliano Montaldo, e tra i protagonisti, oltre Ken Marshall nel ruolo di Marco Polo, vi lavorano attori come Burt Lancaster e Anne Bancroft.

Ma prima di noi, lo vedranno gli americani. Infatti dal 16 maggio andrà in onda sulla rete NBC, mentre la programmazione sugli schermi RAI è prevista solo per la fine dell'anno.

Certo, la RAI punta molto sul **Marco Polo**. E sta solleticando la curiosità del pubblico in tutti i modi. Per esempio, già da qualche mese, sta pubblicando a puntate sulle pagine del Radiocorriere il "Milione" del novello Marco Polo. Cioè gli appunti di viaggio dell'attore Ken Marshall.

Ma la febbre dello sceneggiato ha contagiato anche la Rete 2. Il titolo di maggiore spicco in questo settore è il **Giuseppe Verdi** di Renato Castellani che andrà pure in onda nel corso

dell'anno. Si tratta di dieci puntate realizzate in tre anni di lavorazione. Interpreti, Ronald Pickup (Giuseppe Verdi), e Carla Fracci (Giuseppina Strepponi).
Certo, **Giuseppe Verdi** è uno sceneggiato tutto italiano e, in fin dei conti, tradizionale. Ambientazione '800 e vicende pubbliche e private che si intrecciano nella calda atmosfera delle guerre d'indipendenza, ci riportano ai classici sceneggiati girati in studio negli anni '60 da Majano, Bolchi, D'Anza, i padri incontrastati del genere.
Marco Polo, invece, è, anche nel suo sforzo produttivo, più simile alla realizzazione cinematografica. Si tratta di un lungo film che dello sceneggiato storico girato in studio mantiene solo la scansione in puntate settimanali.
Ma ecco, siamo arrivati al nocciolo della questione. Bolchi dice che lo sceneggiato stile **Anna Karenina** "per la RAI è la carta giusta, l'asso nella manica per battere la programmazione delle private". Battiato (ricordate il suo **Martin Eden** recentemente replicato sulla Rete 1?) che ha appena terminato di girare **Colomba** da Merimée, sostiene, invece, che gli sceneggiati da studio vecchio stile, non piacciono più e che l'unico futuro possibile è in una formula che li avvicini sempre di più al linguaggio del cinema, sia nello stile che nella forma produttiva.
Non resta che stare a vedere se avrà la meglio **Marco Polo** o **Giuseppe Verdi**.
Intanto gli indici di ascolto ci dicono che di tutti gli sceneggiati andati in onda negli ultimi tempi, l'unico che è riuscito a superare il muro dei dieci milioni di ascoltatori è stato **Storia di Anna**, in cui si affrontava il drammatico problema della droga. □

SEGNALAZIONI/TV

Ecco gli sceneggiati che andranno in onda nel corso dell'anno.
RETE 1 - Per Pasqua è prevista la replica del **Gesù di Nazareth** di Zeffirelli. Mentre, altro fiore all'occhiello delle Rete, sarà **La certosa di Parma**. Il grande romanzo di Stendhal è stato realizzato per il piccolo schermo dal regista Mauro Bolognini.
Interpreti, Pascale Reynaud, Andrea Occhipinti, Gian Maria Volonté e Lucia Bosè. Inoltre vedremo **Una tranquilla coppia di killer** di Silvio Maestranzi con Ray Lovelock; **Casa Cecilia**, di Vittorio De Sisti con Delia Scala e Giancarlo Dettori; **L'isola dei gabbiani** di Nestor Ungaro.
RETE 2 - Tra gli sceneggiati previsti per l'82 segnaliamo: **Delitto di Stato**, ambientato nella Mantova del '600 e tratto da un libro di Maria Bellonci, con Sergio Fantoni ed Eleonora Brigliadori, regia di Gianfranco De Bosio; **Un eroe del nostro tempo**, tratto dall'omonimo romanzo di Vasco Pratolini; **Alessandro il Grande** con Omero Antonutti, di Theodoros Angelopoulos (Leone d'Oro a Venezia lo scorso anno); **Il diavolo al Pontelungo**, dal romanzo omonimo di Riccardo Bacchelli; **Il giovane Freud** con Paolo Graziosi, dedicato agli anni giovanili del padre della psicoanalisi. Tra gli sceneggiati prodotti all'estero e acquistati dalla RAI, vedremo **Gengis Kan**, cinque puntate sulla vita del condottiero mongolo realizzate dai giapponesi; **Palmerstown**, tratto da un soggetto originale di Alex Haley, l'autore di **Radici**. Quest'anno andranno in onda anche importanti coproduzioni come **Berlin Alexanderplatz** di Fassbinder e **I Borgia** della BBC.

A proposito di «Storia di Anna»

Recentemente è andato in onda con grande successo lo sceneggiato televisivo Storia di Anna. *Mi sia consentito un breve intervento per fatto personale, come si dice in gergo parlamentare. Il regista dello sceneggiato in una intervista ha precisato di aver voluto di proposito un finale tragico, ritenendolo la lo gica conclusione di una vicenda di droga; perché, precisa ancora Calligarich, dalla droga non si esce e perché l'unico rimedio possibile è la prevenzione. È lo stesso concetto che qualche mese fa ho sostenuto in una lettera al direttore, quando parlavo della morte di Sergio P., concetto che ha trovato pochi sostenitori e molti, troppi dissensi.*
Quando ho sentito parlare dello sceneggiato in lavorazione ho temuto proprio per il finale, perché sostengo ancora che una storia come questa, una storia che vuol essere educativa non può avere il lieto fine, non può terminare con il "e vissero felici e contenti...", perché otterrebbe un effetto completamente diverso da quello che è l'assunto didattico. Negli anni quaranta gli americani girarono un gran numero di film di guerra con lo scopo dichiarato di invogliare i giovani ad arruolarsi, scegliendo questa o quell'arma. Erano film violenti, con battaglie sanguinose, con tanti morti, dove però il protagonista tornava sempre a casa a godersi la sua porzione di gloria. Lo spettatore si identificava con questi e cancellava subito dalla mente le battaglie e i morti. D'altra parte noi stessi da piccoli ascoltavamo estasiati i racconti dei nostri genitori che parlavano di assalti alla baionetta e di reticolati insanguinati, ma alla fine invidiavamo colui che ce li raccontava perché era lì, a bearsi dei racconti.
Se nella Storia di Anna *la protagonista avesse avuto partita vinta sulla droga, il giovane telespettatore — e lo sceneggiato dovrebbe rivolgersi proprio a lui — avrebbe immediatamente dimenticato le brutture delle puntate precedenti, il lungo viaggio degradante verso la droga, polarizzando l'attenzione sul lieto finale, su Anna che torna alla normalità. Il telespettatore avrebbe concluso che la pericolosità della droga e i danni che determina, messi così in evidenza, erano solo episodi marginali, esagerati volutamente proprio per dare maggior risalto al finale. Proprio per questa mia convinzione che è molto improbabile uscire dalla droga dissento da quello che l'editore ha scritto sul frontespizio del libro* Noi, i ragazzi dello Zoo di Berlino. *Già la modifica del titolo rispetto a quello originale può suscitare qualche perplessità: non si tratta di ragazzi in visita allo zoo, ma di tutto un mondo che gravita attorno ad una delle stazioni della metropolitana di Berlino, la Banhof-Zoo, un mondo composto, purtroppo, per la maggior parte di giovani alla ricerca della droga e pronti a sacrificare per una dose ogni principio morale.*
Sulla copertina, dicevo, la presentazione italiana contrasta, tra l'altro, con il contenuto stesso del libro. Vi si legge: "come si cade nella spirale della droga, come è possibile uscirne in un racconto-verità". La stessa protagonista, Christiane F., nell'ultima pagina del libro dice che pur essendo fuori da quasi un anno non pensa di aver vinto perché "ci vogliono un paio di anni per poter dire che uno è proprio pulito". Tra l'altro nessuno dei personaggi del libro, dei tanti coetanei di Christiane F., esce dal giro. Suppongo che lo sceneggiato televisivo sia venuto proprio sulla scia del libro e del film che ne è stato tratto. Film e libro vengono presentati e discussi nelle scuole tedesche perché si vuole che i giovani prendano coscienza del problema, delle tragiche conseguenze.
E da noi? Gli indici di ascolto di Storia di Anna *sono stati molto alti: se saranno tanti i giovani che si sono attardati ad assistere allo spettacolo tanto meglio, c'è da augurarsi che la lezione continui in altra sede. Se saranno stati i genitori c'è da augurarsi che sappiano trarre ammaestramento per seguire meglio il comportamento dei propri figli ed intervenire con tempestività minimo cenno di sbandamento.*

Vittorino Sermarini

Il Mondo di Comencini

Nella serie televisiva "Retrociak" sottotitolata 'Tra cronaca e storia', è stato recentemente trasmesso il film **La ragazza di Bube,** che il regista Luigi Comencini aveva realizzato nel '63, trasferendo sullo schermo cinematografico l'omonimo, famoso romanzo di Carlo Cassola (al quale venne assegnato nel 1960 il Premio Strega). La riproposta sul piccolo schermo di quella storia così viva ed emblematica, ha coinciso con un nuovo riconoscimento della intensa attività del regista che figura tra i fondatori della Cineteca italiana: nell'ambito delle manifestazioni organizzate per l'Edizione 1981 del Premio Città di Scala, Luigi Comencini è stato proclamato "Personaggio dell'anno". La Giuria, assegnandogli il premio, ha voluto "rendere omaggio alle capacità artistiche e culturali di un uomo che onora l'arte cinematografica nel mondo". Ci preme sottolineare che il 'Città di Scala' segue la Grolla D'Oro 1981 (assegnata a Comencini per il film **Voltati Eugenio)** e che gli è stato conferito per richiamare altresì l'attenzione del pubblico sulle tematiche, sull'interesse di Comencini per il mondo dell'infanzia, per la condizione del bambino nella società di ieri e di oggi. Basta, infatti, ricordare le sue opere, a cominciare dal documentario che segna il debutto di Comencini, **Bambini in città** (1946), per seguire poi con **Proibito rubare, Heidi, Incompreso** e il **Voltati Eugenio,** fino alla celebre riduzione televisiva del famoso libro **Le avventure di Pinocchio.**

Luigi Comencini

"Mi sono chiesto perché a Scala, sulla Costa Amalfitana, sono stato proclamato 'Personaggio dell'Anno'; ed ho capito che premiando me si è voluto premiare Carlo Lorenzini, il papà di quel burattino — a me tanto caro — che attraverso il piccolo schermo è entrato in tutte le case. Pinocchio, 'personaggio centenario', per me è un capolavoro". Così Luigi Comencini ha voluto ricordare come, proprio nell'81, Pinocchio ha festeggiato i suoi gloriosi cent'anni, un compleanno caro a grandi e piccini. Interrogato se fosse possibile tracciare un parallelo tra il suo Pinocchio televisivo e la "bambina dai riccioli d'oro" riproposta recentemente dalla TV, Comencini ci ha risposto: "Nessuna parentela, sono due cose divere. Il mio Pinocchio non ha mai preso lezioni di recitazione e di comportamento. Ho girato un film su misura per Andrea Balestri. Shirley Temple invece, imitava gli adulti. Ed è stata un mostro di bravura in quel senso. Lo hanno constatato anche i telespettatori. Ma era una costruzione degli adulti. L'infanzia vista dagli adulti!».

Gianni Boari

DISCHI

di Gianfranco Angeleri

La Sinfonia dei Mille

Furono esattamente 1029 i primi esecutori dell'ottava sinfonia di Mahler, senza contare gli otto solisti e l'autore stesso sul podio: 858 del doppio coro e coro di bambini e 171 strumentisti. Si spiegano così il suo appellativo e il perché la sinfonia sia poco eseguita tanto in pubblico quanto in sala di registrazione. Per quanto si voglia e si possa contenere la massa corale e restringere il numero degli orchestrali, l'esecuzione della sinfonia richiede pur sempre un impegno organizzativo di difficile attuazione, per tacere delle difficoltà di trovare un direttore disposto ad affrontare l'improba fatica con risultati degni del contenuto. C'è riuscita recentemente l'Accademia di S. Cecilia in Roma con l'aiuto del Coro filarmonico di Praga e del coro di voci bianche dell'Arcum, affidando la direzione a George Prètre con successo veramente lusinghiero. I mille sono stati ridotti a poco più di 300, ma il risultato è stato ugualmente esaltante. Quell'esecuzione mi offre lo spunto per parlare dell'ottava, facendo riferimento, per rimanere nell'ambito della rubrica affidata alle mie cure, all'incisione della Decca (SET 534-5 -Georg Solti alla direzione della Chicago Symphony Orchestra -Coro dell'Opera di Stato di Vienna - Coro del Singverein -Coro di bambini di Vienna -solisti: Harper, Popp, Auger, Minton, Watts, Kollo, Quirk e Talvela). L'ottava sinfonia è considerata il testamento musicale di Mahler ridotto sull'orlo della tomba da malattie e dolori familiari. La più "grande", come afferma lo stesso autore, della cui immodestia sarebbe forse buona creanza dubitare pensando che il tedesco "grosse" potrebbe anche voler dire "di grandi dimensioni" se egli non aggiungesse: "... così particolare nel contenuto che niente si può scrivere su questo". Ed ancora: "Pensate che l'universo cominci a emettere musica e suoni". E via di questo passo. Dobbiamo ammettere che fu immodestia giustificata. Si tratta realmente di un'opera di grandissimo valore musicale, in cui compendia tutto il mondo della sinfonia romantica da Beethoven a Bruckner, in cui pagine impareggiabili di puro e commovente lirismo si alternano ad altre di solida potenza musicale espressa con le voci del coro e dell'orchestra entrambi ingigantiti, non solo nel numero e, per la seconda, nell'aggiunta di strumenti inusuali nel suo organico tradizionale, ma anche dalla particolare composizione strutturale. Secondo le intenzioni da lui stesso espresse, alla sinfonia Mahler ha voluto affidare significati letterali e filosofici, premessa programmatica per generare un vero e proprio... polpettone. Ed invece, no; un affresco sinfonico-corale che comprende il meglio del migliore Mahler, un affresco di proporzioni michelangiolesche, buttato giù in otto settimane come a temere che, come nell'affresco, l'intonaco avesse ad asciugare; un affresco (insisto sulla similitudine tra colori e note) dipinto sulle due pareti prospicienti della stanza sonora: sull'una, l'espressione austera dell'invocazione allo Spirito Santo "Veni Creator Spiritus", ripreso dall'antico inno ambrosiano patristico dell'VIII secolo creato da Mauro, arcivescovo di Mainz, dalle tinte severe e prive di colore: una sorta di varietà di grigi e di bruni dai contorni netti e taglienti destinati a dar corpo a volumi ed esaltare figure di impronta ieraticamente medievale che ascendono verso lo Spirito invocato mentre osannano sull'anelito di maestosi fugati di voci intessute su armonie ora celestiali ora terrificanti.

Sull'altra parete la rappresentazione della scena finale del Faust di Goethe, pervaso di poesia idillica, con arcadiche visioni riproposte con lo spirito romantico proprio, talora, della liederistica e, talaltra, della lirica ottocentesca.

Due modi di espressione diversi per il tempo che li separa, ma nascenti da uno stesso spirito: il gotico e il romanticismo, entrambi modi esasperati della visione della vita propria del Germanesimo. La scrittura dell'ottava raggiunge le più alte vette dell'orchestrazione di ogni tempo.

Dell'edizione Decca si può dire che bravi sono i solisti, bravi i cori e l'orchestra e bravissimo Solti nella lettura di una partitura tra le più complesse, che basta un nulla per tradire. □

PER VOI RAGAZZI

di S. Ascenzi e M. Pizzuti

Suoni, rumori e voci... d'ogni specie

Di certo non sono mai mancate persone che si sono dedicate agli studi più inverosimili e impensati, ma crediamo che gli interessi scientifici del dott. P.J. Weber rappresentino veramente un caso più unico che raro. Comunque, sui gusti non si può né si deve discutere. E veniamo al fatto. Il dott. Weber, per l'appunto, ha compiuto un accurato e particolare studio su suoni, rumori e voci con la comparazione tra essi in diversi Paesi del mondo. Ne è venuta fuori la curiosa affermazione che la goccia d'acqua che cade a Pechino non fa lo stesso rumore di una goccia d'acqua caduta a Londra. Ugualmente un gatto romano miagola in modo diverso dal gatto moscovita e un parigino starnuta in un modo sconosciuto alla Mecca. Per non parlare del gallo, dell'anitra e del cane. Inoltre, il dott. Weber ha accertato che anche i rumori degli aeroplani, delle locomotive e via discorrendo, sono diversi da Paese a Paese. Soltanto la mosca, questa dannazione dell'uomo per il fastidio che arreca e per il pericolo che rappresenta ha il privilegio di essere conosciuta in tutto il mondo, in tutte le lingue, con una onomatopea unica.

La cosa non è senza significato, evidentemente, e depone a favore della universalità della mosca in relazione, probabilmente, al fastidio che arreca. Per la mosca solamente basterà quindi un'emissione di voce sibilante per far intendere a tutti che si allude a lei.

Per tutti gli altri suoni e rumori, guaiti e miagolii, ogni lingua ha proprie onomatopee, asserisce sempre il dott. Weber, il quale, a conforto della sua tesi ricorda che anche il famoso scienziato Edmond Rostand sosteneva che il gallo cocincinese non cantava come il gallo francese. Il dott. Weber ha compilato anche una tavola comparativa di otto lingue: francese, inglese, spagnola, italiana, tedesca, russa, araba e cinese, che vi vogliamo mostrare per la sua singolarità.

	Francese	Inglese	Spagnolo	Italiano	Tedesco	Russo	Arabo	Cinese
Gallo	*cocorico*	*cokadoodle*	*cocarico*	*chicchirichi*	*kikiriki*	*kokariko*	*koukrikou*	*kokarekiko*
Anitra	*coin-coin*	*gwain-gwain*	*gouac-gouac*	*qua-qua*	*koulak-koulac*	*kouak-kouak*	*ouain-ouain*	*koui-koui*
Cane	*ouah-ouah*	*bouah*	*houac*	*bau*	*vaouf*	*raaf-raaf*	*ouahouf*	*touf-touf*
Gatto	*miaou*	*mehoo*	*miao*	*miao*	*maho*	*miiha*	*mahou*	*ma-ou*
Pecora	*bee*	*baa*	*beu*	*bee*	*bohe*	*baha*	*baba*	*ba*
Passero	*cui-cui*	*kee-kee*	*cui-cui*	*cip-cip*	*kui-kui*	*kit-koui*	*tiou*	*tu-hit*
Goccia d'acqua	*flic*	*plak*	*pluc*	*plic*	*flouk*	*flak*	*tlic*	*pli*
Mosca	*zzzzz*	*zzzzz*	*zzzzz*	*zzzzz*	*zzzzz*	*zzzzz*	*zzzzz*	*zzzzz*

Un libro per voi

"Fondazione ID"
di Gilda Musa, Editrice Nord, Collana Cosmo, serie Argento
Pagine 152, Lire 4.000

Con questo suo nuovo romanzo, Fondazione ID, Gilda Musa, riconferma ampiamente la sua vocazione alla narrativa dell'insolito e del meraviglioso e nello stesso tempo rafforza la sua fama di creatrice di moderne mitologie, poetiche e avventurose insieme.

Il libro, il cui titolo corrisponde al nome di un Ente specializzato in ricerche sulla psiche, rispecchia l'attuale fervore di studi che vanno dall'osservazione dei comportamenti umani individuali e sociali fino all'elaborazione elettronica e cibernetica del pensiero.

Fondazione ID sviluppa e fonde gli elementi policromi della crudeltà e della tragedia con quelli del pathos e del divertimento brillante.

L'azione si svolge su differenti scenari: una convulsa metropoli terrestre che, benché programmata secondo un'esasperata tecnologia, mostra i sintomi dello sfacelo; lo Spazio cosmico affollato di enigmi; il remoto pianeta Héteros sottoposto alle pericolose capricciosità di una Stella Variabile e dotato di una rarità assoluta nel Cosmo, il plasma non radioattivo. Per il possesso del pianeta e del preziosissimo plasma, si scatenano rivalità, guerre e massacri.

Intanto, su Terra, fra le migliaia di persone che si rivolgono alla Fondazione ID, c'è Nereide, la protagonista del romanzo, una giovane donna che accetta il rischio e l'ignoto pur di mutare il corso della propria esistenza. Le sue vicende s'intrecciano, secondo una precisa necessità narrativa con quelle di altri personaggi, creature e gruppi, e i due elementi, il privato e il pubblico, si amalgamano con esiti imprevedibili sullo scoccare di avvenimenti di emozionante tensione.

Con Fondazione ID, Gilda Musa conquista un nuovo fondamentale avamposto nella narrativa dell'insolito e nella propria produzione letteraria. Nel suo tipico stile smagliante e movimentato, visivo come in un film tecnicolor, coinvolge il lettore in una vicenda di ampie dimensioni che raggiunge la vastità dello Spazio.

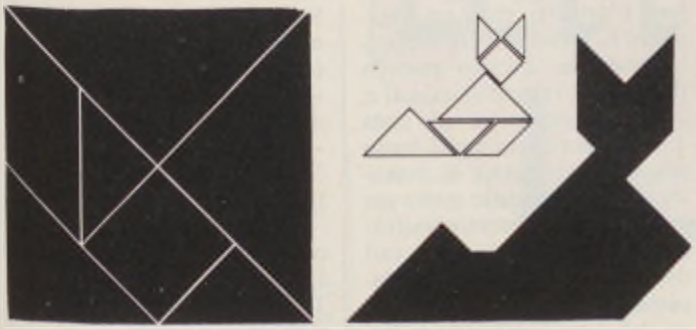
IN FAMIGLIA

di Patrizia Cimini

Puzzle, passione mia.

Il problema dell'apprendere, del ricordare, del sapere, del comportarsi è una base della ricerca psicologica. I metodi, i modi di questa ricerca è affare degli psicologi. Uno strumento dei metodi di indagine per gli psicologi è il "test". La parola "test" è parola straniera al nostro vocabolario e anche ad altri; certo però si è imposta a tutto il mondo alfabetante per indicare il particolare sistema con il quale lo psicologo lavora. È uno dei sistemi tramite i quali la psicologia ricava i dati necessari per l'elaborazione delle sue teorie interpretative. A prima vista alcuni test sembrano dei giochi, e a volte sono stati inventati dei giochi che assomigliano a dei test. Tipico è quello che viene chiamato "dell'albero".

Si chiede ad un volontario di disegnare su un foglio bianco un albero, e dalla posizione sul foglio, se è con tante foglie o senza, se ha o non ha le radici si deducono le tendenze del carattere del volontario disegnatore-



I sette pezzi del Tangram disposti in modo da risolvere la figura del "quadrato". A destra, gli stessi pezzi in una figura "gatto seduto" e la soluzione

paziente. Questo è un test che gli psicologi stessi definiscono "intuitivo" e nel corso di una analisi seria viene usato solo come approccio al paziente e gli viene attribuita una fiducia relativa. I test sono certo di molti tipi e lo psicologo usa, a seconda delle necessità, quelli che gli sembrano più adatti a risolvere il caso in esame. Ci sono dei test che più degli altri segnalano all'esaminatore l'abilità e la capacità di percepire dell'esaminato. E assomigliano, a vederli, a dei puzzle.

I puzzle dunque sono dei test? Piacciono a tutti e ciascuno trova appassionante dedicarsi alla ricostruzione di un insieme partendo da un numero variabile di tesserine. Ma, sono dei test? Certamente no, assomigliano piuttosto ad un millenario gioco che era conosciuto anche dalle dame di corte cinesi e che veniva chiamato "tch'i tch'iao pan" o "gioco del tangram" o "tavola delle sette astuzie".

Il tangram è a mezza strada tra il puzzle e il test. Da una parte ricorda il puzzle perché è composto di tanti pezzi e ricostruisce, annettendoli, una figura; dall'altra ricorda il test perché, coinvolgendo la percezione, la memoria, la capacità di sintesi dell'operatore ne rivela il grado di lucidità mentale, l'abilità manuale, la capacità di scelta.

Proporlo ai ragazzi è indubbiamente un'ottima cosa, li allena all'osservazione della forma reale degli oggetti e alla percezione dello spazio.

Il tangram, rispetto ai puzzle, aiuta la creatività, infatti il puzzle procede nel senso contrario a tangram. Si dà una figura, e tramite le tesserine, che hanno spesso la stessa forma, si ricostruisce il modello, mentre nel tangram i pezzi sono sempre sette, ma con questi si costruiscono moltissime varianti di figure note o suggerite dall'immaginazione.

FERMODELLISMO

di Walter Guadagno

Le E.646, tuttofare

Di concezione molto simile alle E.645 di cui s'è detto in passato, queste macchine sono nate nel 1958 come diretta derivazione delle R.636. Il rapporto di trasmissione 25/64 permette loro di raggiungere la velocità massima di 140 Km/h per cui al loro apparire furono destinate ai treni veloci (rapidi e direttissimi) a composizione pesante.

Esteticamente si dividono in due serie: la prima è caratterizzata da cabine sfaccettate (vedi foto) uguali a quelle dell'E.636 e dell'E.645 1ª serie mentre la seconda ha cabine con spigoli arrotondati del tutto simili a quelle dell'E.645 2ª serie (ved. illust. a pag. 45 del n. 8/9 di Voci). Il colore distingue immediatamente le E.646 dalle E.645: le prime, infatti, adottano il verde e grigio perla mentre le seconde il marrone e isabella. In origine furono immatricolate

5 ENCICLOPEDIE IN PALIO PER VOI

Viva la Primavera

"Voci" lancia un nuovo concorso di pittura dedicato ai bambini. Il tema scelto questa volta è:

IL TRENO E LA PRIMAVERA

Festeggiare la primavera è un'abitudine antica che risale alle più remote civiltà contadine. Quando il freddo e cupo inverno si allontanava per lasciare il passo ai profumi, ai colori e al tepore primaverili, i nostri antenati celebravano riti in onore della terra che riprendeva a dare i suoi frutti, si scatenavano in danze gioiose, si disponevano, insomma, ad accogliere degnamente col corpo e con l'anima i segni del risveglio della natura.

E questo risveglio, con tutti i suoi significati simbolici, nel corso dei secoli ha ispirato molti artisti. Tanto per fare degli esempi, possiamo andare dalla pittura, col Botticelli e la sua splendida "Primavera", al teatro, con Wedekind e il suo sofisticato "Risveglio di primavera".

Abbandonati ormai da tempo i riti contadini, disertate le celebrazioni collettive (nonostante qualche tentativo in questo senso tentato dall'Assessorato alla Cultura della città di Roma) se si vuole comunque ricordare la primavera, che ogni anno continua ad arrivare puntuale al suo appuntamento con gli uomini e la natura, non resta che affidarsi alla creatività e alla inesauribile vitalità dell'immaginazione.Ed è proprio per ricordare la primavera che "Voci" ha deciso di lanciare un concorso di pittura tra i bambini figli di ferrovieri in servizio o in pensione abbonati al giornale. Tema dei lavori sarà, naturalmente, "Il treno e la primavera".

Ecco le condizioni di partecipazione:

— essere figli di ferrovieri in servizio o in pensione abbonati a "Voci";

— frequentare le classi elementari;

— per la tecnica di colore da usare è concessa la più ampia facoltà di scelta (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 pubblicazione eventuale;

— i lavori, che possono essere inviati anche tramite posta di servizio, devono recare a tergo chiara indicazione di nome, cognome, indirizzo, scuola e classe frequentata dal piccolo autore, oltre a nome, cognome, qualifica, del genitore ferroviere e i dati relativi all'impianto dove presta servizio. Naturalmente, se è pensionato è sufficiente l'indirizzo dell'abitazione. È ad ogni modo importante che i lavori giungano in redazione ("Voci della Rotaia" - Piazza della Croce Rossa, Roma) in buone condizioni e senza piegature;

— la data di scadenza per l'invio delle opere è il 15 Aprile 1982.

I lavori saranno giudicati da una qualificata giuria appositamente nominata.

A ciascuno dei primi cinque classificati andrà l'Enciclopedia per ragazzi in 16 volumi, "Il mondo domani" (vedi inserto pubblicato a pag. 40)

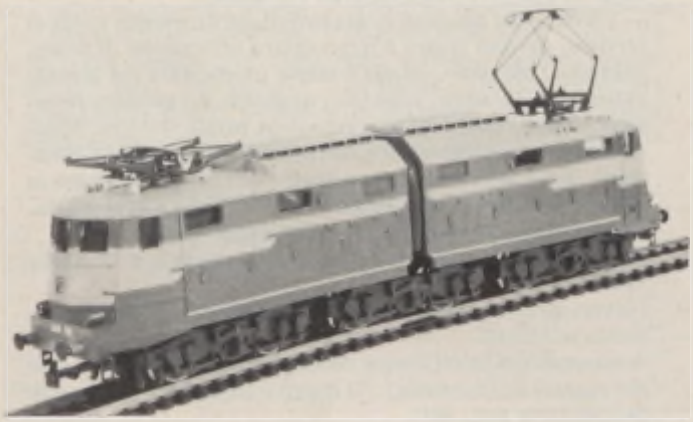
nel gruppo in questione le macchine da 001 a 005 con il suddetto rapporto di trasmissione e quelle numerate da 006 a 037 con un diverso rapporto ma con lo stesso schema di coloritura dei primi esemplari. Quando dopo poco tempo queste ultime trentuno unità furono reimmatricolate nel gruppo E.645 cambiarono, ovviamente, la verniciatura.

La seconda serie di E.646, quella avente gli spigoli delle testate arrotondate, è stata immatricolata con i progressivi da 006 a 21.

Attualmente questi locomotori vengono utilizzati talvolta sui treni espressi e, più spesso, dopo l'avvento dei "Tartaruga" prima e dei "Caimano" dopo, al traino dei diretti e locali. Frequentemente sono in composizione bloccata con treni navetta: in tal caso il monogramma FS posto sulle due testate è su campo rosso mentre se è su campo verde significa che la macchina è sprovvista dell'attrezzatura per il telecomando e può essere utilizzata soltanto per i treni ordinari.

Il modello del rotabile è stato riprodotto da entrambe le ditte fermodellistiche nostrane. La Rivarossi ha prodotto sia la prima che la seconda serie di questi veicoli rispettivamente con la referenza n. 1443 e n. 1447. In particolare il primo articolo riproduce il prototipo E.646.019 che, come detto, dopo poco tempo fu riclassificato nel gruppo E.645 per cui molto opportunamente la casa comasca col n. 1457 ha di recente modificato le scritte sulle testate in E.646.003 (peraltro anche questa unità è stata reimmatricolata nel gruppo E.645). I due modelli sono muniti del solito commutatore sotto la cassa che serve a permettere l'alimentazione del motore dalla categoria o dalle due rotaie. Un diodo consente l'inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia. Una discreta gamma di carrozze italiane facilmente reperibili in commercio può essere utilizzata in coda a tale locomotore.

Anche la Lima produce questa motrice tanto diffusa su tutta la rete. L'articolo, che è catalogato col n. 20 8026L, pur rappresentando un discreto modello (ha, infatti, i fanali illuminati e, cosa importante, è in scala 1:87), ha un corso molto basso tale da incoraggiare la manomissione del modello stesso per esercitarsi ad effettuare trasformazioni e miglioramenti vari dopo essersi adeguatamente documentati. A tale scopo le riviste del ramo forniscono ai fermodellisti i consigli del caso. □



Locomotiva E 646 1ª serie, Rivarossi

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

● Il 26 ottobre 1981 le Poste Italiane hanno emesso un biglietto postale ordinario del valore facciale di L. 200.

Il biglietto si presenta in tre sezioni. Nella sezione superiore, in un riquadro fluorescente, è riportata l'impronta di affrancatura realizzata con una vignetta simile a quella dei francobolli della serie ordinaria "**Castelli d'Italia**". Per il nuovo biglietto postale è stato scelto il Castello monumentale di Lerici (La Spezia).

● Il 21 novembre è stato emesso un francobollo ordinario dedicato al **Santo Natale** 1981, del valore facciale di L. 200. La vignetta riproduce un particolare dell'Adorazione dei Magi", bassorilievo in pietra, realizzato da Giovanni da Campione d'Italia nel 1340 (Bergamo - Battistero del Duomo).

Tiratura: sei milioni di esemplari.

● Il 25 novembre è stato emesso un francobollo commemorativo di **Papa Giovanni XXIII** nel centenario della nascita.

La vignetta raffigura S.S. Papa Giovanni XXIII in atto di benedire. Nella vignetta figurano la

leggenda "Giovanni XXIII Angelo Roncalli 1881-1963" la scritta "Italia" ed il valore "200".

Tiratura: sei milioni di esemplari.

● Il 29 novembre è stata emessa una serie di tre francobolli celebrativi della **XXIII Giornata del Francobollo**.

Le vignette riproducono tre bozzetti vincitori del concorso indetto dal Ministero PP.TT., tra i Circoli filatelici italiani avente per soggetto "Aspetti e temi della storia postale italiana".

Sui francobolli è riportato il nome del Circolo filatelico vincitore e pecisamente:

— per il valore da L. 120; Unione Filatelica Maceratese

— per il valore da L. 200: Circolo Filatelico "Dante Alighieri" di Ravenna

— per il valore da L. 300: Circolo Filatelico Salentino di Lecce.

Tiratura: sei milioni di esemplari di ciascun valore.

San Marino

Il 23 Ottobre 1981 le Poste Sammarinesi hanno emesso due serie commemorative:

— Una per celebrare "**La Giornata Mondiale dell'Alimentazione**" composta da un solo valore da L. 300 che raffigura un pezzo di pane.

— L'altra per ricordare **Pablo Picasso** nel centenario della nascita, è composta da due valori. Quello da L. 150 raffigura "**La Bambina con la Colomba**" mentre quello da L. 200, realizzato da Renato Guttuso, raffigura il volto del pittore, contornato da figure riprese da numerosi suoi quadri.

Tiratura delle due serie: n. 600.000.

Ferbo 1981

Organizzata dal Gruppo Filatelico del D.L.F. di Bologna si è tenuta, in quella città, il giorno 5 novembre una Manifestazione Filatelica "**Ferbo 1981**" nell'ambito di una Rassegna Culturale Arte Tempo Libero".

Per l'occasione è stato utilizzato un annullo raffigurante la "Locomotiva Tender 801 F.S." entrata in servizio 100 anni fa. Il bozzetto è del nostro collega Flaviano Pezzetti.

LETTERE A VOCI

Quel ferroviere che non viaggia in treno

Spett. Redazione di "Voci", è la prima volta che vi scrivo e vorrei complimentarmi con voi per aver abbandonato quell'eccessivo trionfalismo che mi dava tanto fastidio fino a qualche anno fa.
Vi trascrivo il brano di una lettera di protesta, tratta dal quotidiano "Il Piccolo", di un viaggiatore che si è servito questa estate del treno per raggiungere Palermo da Mestre.
"...La gente era stipata ai limiti dell'inverosimile, e più che addossati ci si sentiva spinti ed incollati gli uni agli altri; valigie, borse, indumenti sparsi dappertutto: la temperatura afosa, senza scendere in particolari, faceva il resto. Neppure le toilettes erano agibili. Delle due che avrebbero dovuto servire il vagone nel quale mi trovavo, una era divenuta deposito-bagagli, nell'altra si erano ridotti a dormire, sdraiati per terra, dei poveracci sui quali avevano potuto più il sonno e la stanchezza che la poca decorosità ed igiene del posto".
Credo che in questa lettera sia perfettamente fotografata l'attuale situazione delle Ferrovie dello Stato. Non c'è da meravigliarsi quindi se quest'anno vi è stato un calo nel traffico viaggiatori.
Intanto le autostrade diventano sempre più belle, più moderne, più efficienti, mentre i ferrovieri fanno il secondo o il terzo lavoro per potersi mantenere la macchina, e molti di loro si *vantano* di non aver mai viaggiato in treno! Credete sia troppo tardi per rimediare?

Gianni Ursini
Ass. Capo R.E. - Trieste

A dir la verità, noi tutto questo trionfalismo in "Voci" non lo abbiamo mai visto, neppure negli anni passati. Ci sembra di essere oggi e di essere stati ieri sempre abbastanza imparziali ed obbiettivi. In ogni modo se a lei sembra che ora le cose vadano meglio, siamo contenti. In fondo una veste nuova per un trionfalismo vecchio non andava mica molto bene? Comunque, veniamo al clou della sua lettera che possiamo sintetizzare così: "In ferrovia si viaggia da cani, viaggiamo tutti in macchina". E per confermare questa affermazione, lei riporta il brano della lettera di un viaggiatore. Brano che secondo noi non conferma un bel nulla. Capiamoci bene: non vogliamo affermare che in ferrovia tutto vada splendidamente. Dio ce ne guardi, (e poi cadremmo nel trionfalismo), però è assurdo anche sparare a zero. D'accordo, il viaggiatore che scrive la lettera si è trovato in un vagone stracolmo, l'afa era soffocante (a proposito, forse questo viaggio è stato effettuato il 14 agosto?), si dormiva nelle toilettes. Indubbiamente la situazione era drammatica, ma sappiamo tutti che esistono particolari giornate di traffico intenso, giornate che sono in fondo l'eccezione non la regola. E poi lei crede davvero che in automobile le cose vadano meglio? Non ha mai letto delle file interminabili, d'estate, sulle autostrade, dell'afa, del nervosismo che sfocia addirittura nei cacciaviti? Lei lo vede un po' troppo in modo idilliaco l'uso della macchina. E a parte questo, la benzina costa e costa tanto. Certo, per pagarla uno può sempre fare il II, il III e, perchè no?, il IV e il V lavoro, ma non crediamo ne valga la pena.
Quanto all'ultima affermazione che "molti ferrovieri si vantano *di non aver mai viaggiato in treno", beh, questo ci lascia francamente un po' perplessi. Dopo tanti anni di servizio, sentire un ferroviere che dice, anzi* si vanta, *di non viaggiare in treno, ci sembra un pochino fantascienza. Sarebbe davvero un ferroviere stupido. Il che è anche possibile, certo, solo che a noi questa tipologia di collega non è mai capitata. E ci auguriamo non ci capiti mai.*
E questo, sig. Ursini, non è trionfalismo, ci creda, è semplice realtà dei fatti. A volte in ferrovia si viaggia benissimo, a volte molto male, speriamo tutti che domani, grazie anche ai nuovi stanziamenti del Piano Integrativo, si viaggi meglio. Comunque si viaggia. Il domani della macchina è quanto mai incerto, non dimentichiamolo, il domani del trasporto di massa è e può essere solo il treno.
E se le capita ancora di incontrare quel ferroviere che viaggia in automobile, lo sconsigli dal continuare a farlo. Nel suo e nell'interesse di tutti.

Tempo di riforma

Egr. Direttore,
Vorrei esporLe un piccolo caso e averne risposta.
Da un pittore calabrese, molto noto a Milano, dove vive e lavora, i componenti del Deposito P.V. di Roccella Jonica hanno avuto in regalo un quadro raffigurante il prospetto del locale che ospita gli uffici del suddetto Deposito.
Manca a detta pittura, per essere perfetta, la scrittura per esteso "Deposito Personale Viaggiante", che l'autore si è rifiutato di inserire adducendo che *deposito* significa locale per merce giacente in attesa di essere consegnata, mentre, al contrario, vi pratica gente che opera e produce.
Se tale tesi è da accettare, non Le sembra giusto, a salvaguardia della dignità di onesti lavoratori e uomini liberi, sostituire la vecchia scritta, che suona in senso spregevole, con altra come: Ufficio Personale Viaggiante, oppure Operatori Personale Viaggiante, come a suo tempo è avvenuto per la Divisione Movimento, sostituita con la scritta di Ufficio Movimento?
Grazie per la certa benevola accoglienza che questa avrà sul Suo giornale e per il Suo eventuale interessamento in considerazione che è tempo di riforme.

Vittorio Cappelleri
Reggio Calabria

È vero, è tempo di riforme, grandi o piccole che siano. Quella che propone il nostro collega non è di quelle importanti che impegnano miliardi, ma è senz'altro giusta e corretta. "Voci" non molto tempo fa ebbe un grande successo con l'iniziativa di dare un nome ai Dormitori che oggi, infatti, si chiamano Ferrotel. Una decisione analoga potrebbe essere presa anche per i depositi.
Pubblichiamo quindi la sua lettera per interessare gli organi competenti in materia dichiarando sin d'ora la nostra piena e completa disponibilità.

Pensionati e ristoranti

Sig. Direttore,
ho letto su "Voci" di ottobre 1981, la risposta data alla lettera del collega pensionato Raffaele Daini in ordine alle lamentate disciminazioni usate nei confronti dei pensionati FS.
Se il "Capitolato d'oneri per la concessione di caffé — ristoratori nelle Stazioni" non è stato modificato in questi ultimi anni, un articolo dello stesso prevede riduzioni non solo a favore degli agenti FS in servizio in Sede e fuori Sede e ad altre categorie, ma anche ai familiari degli agenti stessi. Perciò non persuade la motivazione addotta e cioè che la riduzione spetta

LETTERE A VOCI

solo al Ferroviere "costretto a muoversi — per motivi di lavoro — da una città all'altra". Viene allora da chiedersi se anche i familiari debbano essere considerati nelle stesse suesposte condizioni quando viaggiano per ragioni loro e cioè per motivi che nulla hanno a che vedere col servizio ferroviario.

Bruno Cavrotti
Bologna

Abbiamo "girato" la lettera del nostro collega al Servizio interessato, ossia al Servizio Commerciale, che ci ha così risposto:
«È da ritenere che gli Organi aziendali i quali predisposero ed approvarono a suo tempo il "Capitolato d'oneri per la concessione di esercizio di caffé ristoratore nelle stazioni", nello stabilire che potessero fruire della riduzione del 20% sui prezzi delle consumazioni solo determinate categorie di personale, tennero conto del fatto che le anzidette agevolazioni costituiscono un onere finanziario per le gestioni dei caffé ristoratori, che si riflette anche sulla misura del canone offerto all'Azienda dai singoli concessionari.
Le ragioni dell'esclusione del personale in quiescenza dall'accennato beneficio devono quindi essenzialmente ricercarsi nell'intento di contenere tali aggravi.
D'altronde è da rilevare che gli agenti in pensione ed i loro familiari — ove risultino iscritti al D.L.F. — hanno titolo ad accedere agli spacci dopolavoristici e fruire delle agevolazioni che questi offrono».
Questo, Sig. Cavrotti, afferma l'organo competente in materia. E adesso ci consenta una piccola precisazione. È vero che nel mese di ottobre abbiamo risposto a un nostro collega in pensione che "il ferroviere è costretto a muoversi per motivi di lavoro da una città all'altra" e per questo ha diritto alle riduzioni. E i familiari, si chiede lei? Forse anche loro lavorano? No, di certo. Però le è mai venuto in mente che spesso il ferroviere non solo lavora ma vive lontano da casa e quindi i familiari vengono coinvolti in questo lavoro anche se non è il loro? Del resto non sono nate proprio per questo motivo le concessioni di viaggio di cui tutti usufruiamo? Comunque, qualunque sia il motivo, questo stabilisce la normativa e "Voci" che è solo un giornale e non la "legge" non può che prenderne atto. Può pubblicizzare la cosa, questo sì, e questo abbiamo fatto e stiamo facendo anche adesso con la speranza che qualcosa possa cambiare nel modo migliore, quel modo che i pensionati auspicano.

Ancora sul "Colosso"

Caro Direttore,

seguo attentamente il Vs/ giornale, nonostante sia stato collocato in quiescenza dal 1970, attraverso la copia di "Voci della Rotaia" che viene inviata mensilmente a mio figlio, attualmente in servizio quale Assistente di Stazione a Ferrara.
Ho letto l'articolo redatto da Cesare Columba e Anna D'Angelo, in occasione delle celebrazioni del cinquantenario della stazione di Milano Centrale ed ho apprezzato moltissimo la cronistoria, molto approfondita, della realizzazione dell'opera, sia dal punto di vista tecnico-ferroviario che da quello architettonico.
Naturalmente, come in tutte le cose, non potevano mancare le critiche a quell'opera maestosa, che per certi aspetti viene definita piuttosto brutta, per cui, in qualità di "Anziano della rotaia" penso di poter esprimere anche io un mio modesto giudizio, anche perché ho avuto modo di vedere molte stazioni ferroviarie di diversi Paesi europei.
E siccome sono un appassionato di storia delle ferrovie italiane, ho conservato, tra l'altro, una fotografia del 1910 pubblicata dalla "Domenica del Corriere", che ritraeva Corso Buenos Aires a Milano e in tale foto si nota che la vaporiera, attraversava la strada e, come diceva il cronista, «non c'era da provare invidia per gli abitanti delle case che si affacciavano sul cavalcavia riservato al bello e orribile mostro».
Nell'agosto del 1931, quando ancora era in via di demolizione la vecchia stazione C.le, che era situata nell'attuale Piazza della Repubblica, mi trovavo a Milano e quindi ebbi l'occasione di constatare de visu come fosse stato risolto brillantemente il problema, sia dal punto di vista urbanistico che da quello ferroviario, che interessava la zona di Corso Buenos Aires, Via Tunisia e Via Regina Giovanna.
Naturalmente fui uno dei primi a visitare il monumentale edificio e rimasi sbalordito per la grandiosità di quest'opera, per cui ogni volta che torno a Milano, non mi stanco di contemplarla dall'interno, dalla facciata esterna, da tutti i lati.
Per me, dopo il Duomo, la stazione C.le rappresenta il simbolo di Milano e posso affermare, checché ne dicano i critici avversi e gli architetti moderni, che questa stazione è la più bella di Europa e forse del mondo, senza esagerare.
Peccato che dai "ricordi di un cronista" pubblicato sullo stesso numero, Mario Righetti abbia omesso di parlare dell'elemento più significativo della stazione C.le e cioè: "La Nave".
Come si ricorderà, quel modellino piuttosto grande, della nave "Cristoforo Colombo", per un certo periodo di tempo ha rappresentato il simbolo della stazione Centrale di Milano e da quando è stato rimosso, ha lasciato un vuoto nostalgico nell'atrio, perché esso rappresentava un punto di riferimento, una guida per chi giungeva a Milano.

Gaetano Carbone
Foggia

***Pubblichiamo** volentieri la lettera di questo nostro collega che dimostra quanto affetto possa suscitare il nostro "colosso". A Milano Centrale abbiamo dedicato l'apertura del numero di novembre di "Voci" in occasione delle celebrazioni del cinquantenario e spesso è proprio lei il soggetto delle nostre copertine. È vero, non avevamo ancora ricordato "La Nave", tanto cara non solo ai ferrovieri ma a tutti i milanesi e quindi colmiamo volentieri questa piccola lacuna.*

Robert Capa: *"Miliziani di Spagna"*

a cura di Piero Berengo Gardin

Due nomi, nella storia della fotografia, sono sulla bocca di tutti: uno è quello di Henri Cartier Bresson, l'altro è di Robert Capa. Il primo è considerato come «il fotografo» per antonomasia anche da chi di fotografia non si occupa e non si interessa direttamente. Il secondo viene invece ricordato come il maggior fotogiornalista di guerra mai esistito. E questo, in parte vero e in parte no, grazie soprattutto ad una fotografia molto nota che di solito gli viene attribuita: l'uccisione del miliziano sul fronte spagnolo.

Ed è proprio alla guerra spagnola che si riferisce la fotografia che pubblichiamo, scattata ad un gruppo di miliziani diretti al fronte a bordo di una tradotta. La foto non è certamente di quelle che hanno reso famoso il loro autore, non è una foto eccezionale e non è nemmeno nel numero degli scatti effettuati con altissimo "fattore di rischio" come a Robert Capa era congeniale. È comunque una fotografia che ha il pregio di indicare come il fotografo, in quella particolare occasione, si fosse schierato ideologicamente dalla parte repubblicana, partecipando così, e non solo fisicamente, alle vicende della guerra.

Robert Capa era lo pseudonimo di André Friedmann, un ebreo ungherese nato a Budapest il 22 ottobre 1913, emigrato in Germania, Francia e Stati Uniti dove trovò asilo, lavoro e consacrazione. Celebre per il coraggio e l'intraprendenza passa come l'unico fotoreporter inviato sul fronte di cinque guerre: la spagnola, 1936; la russo-giapponese, 1938; la seconda guerra mondiale fino al 1945; in Israele, 1948, e in Indocina fino al maggio 1954 quando, inciampando su di una mina, saltò in aria.

Capa è celebre, inoltre, per aver dato vita alla tanto mitizzata agenzia «Magnum». Si trattava di cinque fotografi (Cartier Bresson, Bishof, Seymour, Rodger e Vandivert) di cinque diverse nazionalità che si erano messi insieme nel 1947: far circolare le foto e fare quattrini.

A Capa, abilissimo giocatore d'azzardo, si attribuisce la seguente massima: «Se la foto non è buona vuol dire che non eri abbastanza vicino».

un'assicurazione sul binario giusto

COSTO COMPLESSIVO DECISAMENTE INFERIORE A QUELLO PRATICATO DA ALTRE COMPAGNIE

POSSIBILITÀ DI PAGARE IL PREMIO CON RITENUTE MENSILI SULLO STIPENDIO

studio savina

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 2 / febbraio 1982

INTERVISTA AL MINISTRO DEI TRASPORTI

Contratto e codice di autodisciplina

Pagina 6

La nuova «D. 145»

Pagina 11

Con il nostro conto corrente:

Interessi a tasso agevolato

Nessuna spesa per tenuta di conto

Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze

Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia
Anno XXV n. 2/febbraio 1982

I primi treni all'alba nella stazione di Nocera Umbra (foto di Bonaventura Pelucchini). *Nel riquadro piccolo, la "D 145 Inloc"*

La grossa novità del contratto nazionale di categoria, siglato recentemente da Azienda e Organizzazioni Sindacali, è il contemporaneo accordo raggiunto sul codice di autoregolamentazione del diritto di sciopero. Una novità importante che se, da un lato, risponde alle aspettative dei lavoratori e dell'Azienda, dall'altro viene incontro alle necessità e alle attese della pubblica opinione. Al Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, abbiamo chiesto un parere complessivo sui termini dell'accordo. A pag. 16 il testo dell'intervista.
Molto positiva, e non solo per il mondo ferroviario, ma anche per l'industria italiana in generale, la presentazione della nuova Diesel elettrica D 145 "INLOC", a cui in questo numero dedichiamo un ampio servizio. Costruita dalla Fiat Ferroviaria di Savigliano, è la prima locomotiva con inverter a progettazione e costruzione interamente italiana. Un prodotto frutto di una tecnologia d'avanguardia tutta "made in Italy". Mezzi nuovi e un'industria sana. Un binomio positivo che in futuro dovrebbe ulteriormente rinsaldarsi. Il Programma Integrativo FS apre, infatti, nuove e, sperabilmente, più durature prospettive di lavoro a tutto il settore dell'industria ferroviaria.

In questo numero

4	In breve dall'Italia	
5	In breve dall'estero	*Camillo Benevento*
6	Intervista al Ministro Balzamo: Il contratto e l'autoregolamentazione	*Eriberto Storti*
11	È nata la "D 145 Inloc"	*Renzo Marello*
14	E gli USA riscoprono il Treno	*Giulio Scarrone*
16	Un treno per il Genio Ferrovieri	*Renzo Pocaterra*
18	I nostri impianti: la stazione di Assisi	*Fabrizio Romagnoli*
20	Dicono di noi	
21	Casa nostra Personaggi / Amici in pensione / Cronache del DLF Notizie per il personale / Modi di dire / Tuttarete	
32	Minialmanacco	*Roberto Fusco*
33	Noi automobilisti	*Piero Spila*
34	I treni crociera	*Renzo Marello*
36	Panoramarete	
39	Cultura e Tempo libero Cinema / Libri / Televisione / Dischi In famiglia / Collezionismo / Filatelia	
47	Serve, oggi, la Poesia?	*Marcello Buzzoli*
49	Lettere a "Voci"	
51	Una foto, un treno	*P. Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Capo: Francesco Causarano; Balilla Beltrame

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Luigi De Luca, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9120613/9120763
Registrato al Tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Un nuovo volto per Roma Termini

Cambierà volto la "testata" di Roma Termini. La zona dei box metallici, posti lungo la galleria centrale, in cui sono situate due edicole, un posto di polizia Ferroviaria, uno sportello per il cambio della valuta, altri negozi ed uffici, sarà infatti ristrutturata. A lavori ultimati, tutta la "testata" della stazione ritroverà così una sua linearità architettonica che era stata alterata nel tempo. La creazione di due nuove maxiedicole, più larghe e più lunghe delle precedenti, aveva provocato la prima modifica all'allineamento dei box costruiti nel 1950. Successivamente, il varo dell'operazione "Termini sicura", con l'inserimento di transenne metalliche, aveva fatto il resto. Vi era quindi la necessità di rimettere le cose a posto. Intanto sono stati demoliti i box che ospitavano gli uffici della Wagon Lits, dell'Enalotto, della CIT e della Polfer e l'Ufficio informazioni turistiche, quello del noleggio auto e il posto dei Carabinieri. Provvisoriamente sistemati in altri punti della stazione, questi uffici ritorneranno in testata non appena conclusi i lavori che prevedono, tra l'altro, l'apertura di un nuovo bar che farà servizio fino alle 24 e trenta.

Dopo la sistemazione della testata di Termini, altre novità sono in vista per la stazione Centrale di Roma. Un piano d'intervento globale per migliorare i servizi offerti al pubblico all'interno e all'esterno della stazione sarà affrontato nei prossimi mesi da una commissione appositamente costituita.

La galleria di testa di Roma Termini

A Parigi più veloci che in jet

Parigi-Torino in sei ore di treno. Sarà possibile dall'estate del prossimo anno grazie ad un accordo messo a punto recentemente nel capoluogo piemontese. Le Ferrovie francesi si sono impegnate a realizzare un collegamento "Grande Vitesse" sulla tratta Parigi-Lione-Chambery; la nostra Azienda farà altrettanto da Modane a Torino. L'iniziativa è resa possibile dal raddoppio dei binari in Val di Susa ormai in corso di completamento.

Il TGV (Train Grande Vitesse), già sperimentato tra Lione e Grenoble, coprirà a tempo di record la linea Parigi-Confine; un analogo convoglio viaggerà poi in territorio italiano. Saranno necessari due cambi (a Modane e a Chambery), ma le relative operazioni risulteranno rapidissime e faranno perdere soltanto pochi minuti.

Attualmente per raggiungere in treno da Torino la capitale francese occorrono da nove a dieci ore. Il futuro collegamento sarà dunque concorrenziale anche rispetto all'aereo: infatti da Torino a Parigi in jet, calcolando i tempi per raggiungere i due aeroporti e quelli relativi alle operazioni di imbarco, occorrono quasi quattro ore.

L'intesa è stata recentemente stretta nel corso di una riunione promossa da Ezio Enrietti, Presidente della Regione Piemonte. Le autorità francesi hanno assicurato che la nuova linea "Grande Vitesse" sarà in esercizio nel loro territorio per l'estate del 1983. Anche la nostra Azienda si è impegnata per la stessa data.

Il TGV, attualmente in servizio con grande successo sulla Parigi-Lione

A Milano incassi record

Durante il 1981, i milanesi hanno speso per i loro viaggi in ferrovia 100 miliardi 463 milioni e 935 mila lire. L'incasso maggiore ovviamente è stato registrato alla biglietteria della Stazione Centrale che ha totalizzato 52 miliardi 323 milioni e 435 mila lire. Seguono le oltre settanta agenzie di viaggio cittadine con un introito di 29 miliardi e 740 milioni. Ci sono poi le altre stazioni milanesi, Porta Garibaldi e Lambrate in particolare, le quali hanno incassato otto miliardi e mezzo circa.

Tenuto conto degli aumenti delle tariffe, si arriva al risultato che, rispetto al 1980, gli incassi relativi alla gestione viaggiatori, hanno avuto a Milano un incremento del 5,40 per cento. Dai dati statistici che giungono da altre grandi stazioni — non ancora definitivi — Milano è in testa a tutte le altre città per quanto riguarda l'aumento del traffico.

Seguono Roma, Firenze, Torino, Bologna e altri centri del nord.

In galleria da Porta Susa a Lingotto

Da Porta Susa a Lingotto i treni correranno in galleria passando sotto al Quadrivio Zappata. Il progetto, che consentirà di evitare l'attuale strozzatura di tutti i collegamenti ferroviari da e per Torino, è stato presentato alla fine dello scorso novembre dal Vice Direttore Generale, Ing. Misiti. Con esso si conclude una fase preparatoria e di studio che ha impegnato insieme alla nostra Azienda la Regione e gli altri Enti Locali. Intanto sono già in atto i lavori per il quadruplicamento della linea. Il quadruplicamento dei binari in città e galleria tra Porta Susa e Lingotto, consentiranno il cosiddetto "attestamento incrociato" vale a dire i treni comprensoriali provenienti da Rivarolo (nel progetto sono coinvolte anche le linee in concessione), Ivrea, Casale, Santhià potranno proseguire fino a Lingotto e fino a Stura quelli in arrivo da Alessandria, Asti, Bra, Fossano, Pinerolo, saltando Porta Nuova che diventerà stazione per le linee di grande comunicazione.

Il quadruplicamento Trofarello-Lingotto attualmente già in costruzione, dovrebbe essere concluso, la prossima primavera ed entrare in servizio con l'orario estivo '83.

Il costo dei lavori sarà il seguente: 60 miliardi per il "passante" tra Porta Susa e Lingotto, più 20 per gli impianti di sicurezza; 60 per il quadruplicamento Porta Susa-Stura; 25 per la sistemazione di P. Nuova.

IN BREVE DALL'ESTERO

A cura di Camillo Benevento

Parigi naviga sul Tamigi

Una "mostra galleggiante" di prodotti francesi si è svolta a Londra dal 2 al 6 dicembre scorsi, a bordo della nuova nave della flotta delle Ferrovie francesi, il "Côte d'Azur".

Il "Côte d'Azur" ha lasciato Calais, suo normale porto d'attracco, il 1° dicembre alle ore 10 e 45. La precisione negli orari non era un mero omaggio alla tradizionale puntualità britannica, ma una esigenza dovuta, come vedremo, a precise ragioni di ordine tecnico. Infatti, dopo aver imbarcato, al largo di Red Sand, un pilota britannico per risalire l'estuario del Tamigi, e successivamente un altro pilota e un timoniere a Tilbury, poco prima di Londra, la grande nave è transitata sotto il leggendario "Tower Bridge" esattamente alle ore 19.

Questa ora doveva essere rigorosamente rispettata a causa delle maree.

Come è noto il celebre "Tower Bridge" (il ponte della Torre) è munito di un ponte levatoio che peraltro non funziona quasi più per il normale traffico commerciale ma viene aperto soltanto in particolari, eccezionali occasioni. È mancata, però, a causa dell'ora ormai troppo avanzata, la tradizionale fotografia del "ponte con le ali aperte". Il "Côte d'Azur" è stato attraccato tra il Tower Bridge ed il London Bridge, accanto ad un'altra nave destinata a museo, la HMS Belfast, un vascello da guerra di Sua Maestà.

Quanto all'aspetto meno folcloristico, ma più concreto della iniziativa assunta dalle Ferrovie francesi, c'è da dire che queste ultime hanno saputo allestire "alla grande" la esposizione presentando prodotti delle tre grandi "specialità" vanto ed orgoglio della Francia di oggi: profumi, vini ed alcolici, automobili.

Dopo centosessantotto anni da Waterloo i francesi sono così riusciti a sbarcare nell'"ombelico dell'impero" cogliendo a loro volta una bella vittoria, questa volta assai più piacevole e per così dire "mondana". A fronte dei bollettini di morte e di distruzione della "grande vittoria" in terra belga, ai londinesi sono stati distribuiti così ben altri "comunicati commerciali": dieci mila visitatori nei due giorni di Week-end (5 e 6 dicembre) del "Côte d'Azur", ed oltre due mila "coperti" nel favoloso (per gli inglesi...) restaurant della nave, nel quale, manco a dirlo, sono stati serviti piatti della più classica cucina francese, annaffiati dai vini altrettanto classici del Rodano e della Loira (e chissà, anche del Midi, magari "tagliati" dal buon nostro foggiano...).

AUSTRALIA — Sta per entrare in servizio commerciale il primo convoglio XPT della rete del Nuovo Galles del Sud. Questo convoglio, derivato dall'HST britannico e costruito su licenza in Australia dal Commonwealth Engineering, ha toccato il 6 settembre scorso, la velocità di 183 km/h — il record australiano — sul tratto Albury-Wagga Wagga, in cui la velocità è normalmente limitata a 120 km/h.

R.F.T.-URSS

Una grande nave traghetto che può trasportare ben 108 carri merci è in allestimento presso i cantieri sovietici, e dovrebbe far servizio tra la città lituana di Memel (meglio conosciuta sotto l'originario nome di Klapeida) e Lubecca, il grande emporio commerciale e industriale della Germania Occidentale, a due passi da Amburgo, situata a 15 Km dal Baltico alla foce del fiume Trave, e collegata con un canale navigabile al grande fiume Elba, cuore pulsante dell'economia tedesca, assieme al Reno.

Esistono in proposito profonde inquietudini negli ambienti tedesco occidentali, per questo progetto: sono in molti, infatti, gli osservatori e gli esperti che hanno avanzato notevoli perplessità di natura strategico-militare e di politica economica.

Francia

Dopo soli 59 giorni di servizio le Ferrovie francesi hanno diramato, il 24 novembre, il primo "bollettino della vittoria": 1 milione di passeggeri sul T.G.V.: 17.000 viaggiatori al giorno trasportati dalle 18 coppie di turni quotidiani, ed il ritmo è in ascesa....

Austria

Il cinema si muoverà sulle rotaie delle Ferrovie austriache. Per alcuni treni a lungo percorso da Vienna diretti ad Innsbruck e Klagenfurt, è infatti prevista in coda alla normale composizione, l'aggiunta di una carrozza cinema, opportunamente definita "Moving Movie".

Nella carrozza (privata), saranno proiettati film della normale programmazione in corso nei circuiti cittadini. Per accedere alla carrozza "Moving Movie" sarà sufficiente pagare il biglietto. Il prezzo, naturalmente, sarà quello di una normale sala cinematografica.

Austria-Ungheria

Forse esteso sino a Budapest il collegamento Monaco-Vienna sin dal prossimo autunno. Se le trattative in corso tra Ferrovie austriache e ungheresi andranno in porto, sarà possibile allestire un convoglio giornaliero tra Huckepack Vienna e Budapest.

Gran Bretagna

La prima metropolitana britannica a scartamento normale, "Tyne and Wear Metro", è stata inaugurata dalla Regina Elisabetta. Il nuovo metro collega Newcastle con i suoi sobborghi nord-orientali. È costruito con materiale simile a quello usato per i tram, e per 43 chilometri circola sui vecchi binari delle ferrovie britanniche mentre per 13 chilometri opera su nuove linee sotterranee.

Un'immagine della "Tyne and Wear Metro"

Il nuovo contratto e il codice di autoregolamentazione

L'on. Balzamo ritiene positivo l'accordo sul nuovo contratto raggiunto tra l'Azienda FS e le Organizzazioni Sindacali. Fiducia nel rispetto delle norme di autodisciplina da parte dei ferrovieri.

di Eriberto Storti

D. *Come giudica, Signor Ministro, l'accordo tra l'Azienda F.S. e le Organizzazioni Sindacali relativo al nuovo contratto dei ferrovieri, raggiunto con la sua mediazione?*

R. Il mio giudizio è molto positivo. L'accordo risponde in larga misura alle aspettative dei lavoratori e non ha deluso le esigenze dell'Azienda F.S. su questioni non secondarie quali la maggior produttività, la mobilità del personale e soprattutto l'autoregolamentazione degli scioperi. Quest'ultima, benché sia alieno dal definirla un evento storico, è certamente di primaria importanza, perché sia il codice di autodisciplina dei Sindacati confederali, sia quello del Sindacato autonomo contengono norme di comportamento da molti anni attese dall'opinione pubblica italiana e rappresentano, in particolare per il Sindacato autonomo, un salto di qualità dell'iniziativa e della responsabilità nel mondo del lavoro. Non si dovranno più fronteggiare situazioni difficilissime per scioperi proclamati durante le grandi festività e nei periodi delle ferie estive, nè vi saranno più scioperi in coincidenza con altri settori del trasporto pubblico, stradale ed aereo, nel settore ferroviario.
L'esempio dato dai ferrovieri, inoltre, avrà un effetto di trascinamento anche per le altre categorie dei lavoratori del trasporto. Ritengo quindi che d'ora innanzi non solo le ferrovie funzioneranno più regolarmente, ma anche gli altri sistemi saranno soggetti a una minore conflittualità e soprattutto a una conflittualità di tipo "selvaggio".

D. *È stato sostenuto da qualche parte che gli oneri del nuovo contratto sfondano il tetto del 16 per cento stabilito dal Governo per la lotta all'inflazione. Che cosa può dirci al riguardo?*

R. Non è vero. Si tratta di una errata valutazione dei costi e del meccanismo contrattuale. Non si è tenuto conto — cioè — che per il 1981, anno durante il quale il Governo non aveva approvato quella che è stata chiamata "la linea del Piave" e cioè il contenimento della spesa pubblica nei 50.000 miliardi e il tetto inflattivo entro il 16 per cento, i ferrovieri giustamente rivendicavano le anzianità pregresse, già concesse a tutti gli altri dipendenti dello Stato ed avevano già ottenuto un acconto di 300.000 lire pro-capite sui futuri miglioramenti contrattuali. Si è così avuta una spesa, per il 1981, di circa 348 miliardi, comprensiva degli oneri riflessi, per le sole anzianità pregresse. Per il 1982 e per il 1983 sono stati ipotizzati rispettivamente aumenti annui di 650.000 e di 600.000 lire lorde per ogni ferroviere, corrispondenti al 15,5 per cento e al 13 per cento. Non abbiamo — quindi — varcato la "linea del Piave", ma ci siamo attestati correttamente in difesa della nostra economia, pur riconoscendo quei diritti dei lavoratori che lo stesso Presidente del Consiglio nel suo incontro con i Sindacati aveva riconosciuto legittimi.

D. *Come è riuscito a far accettare anche dal Sindacato autonomo il codice di autoregolamentazione? È sicuro che non verrà rimesso in discussione e quali garanzie ha ottenuto?*

R. Usando fermezza e ragionevolezza. Fermezza, sia quando ho firmato il decreto con il quale viene disposta la trattenuta dell'intera giornata di retribuzione anche per gli scioperi brevi quando questi abbiano effetti ultrattivi, sia quando con il contributo degli stessi lavoratori iscritti ai Sindacati confederali e del Genio Ferrovieri, ho sollecitato l'Azienda a programmare un piano d'emergenza, che ha consentito in larghissima parte di fronteggiare lo sciopero degli autonomi, assicurando il traffico ferroviario sia pure con qualche ritardo. E anche quando ho fatto dipendere la ripresa delle trattative dall'accettazione da parte della FISAFS del codice di autodisciplina. Ragionevolezza, perché mi sono sempre dimostrato disponibile alla trattativa.
Lei mi chiede se il codice di autoregolamentazione sarà rimesso in discussione o violato? Credo che soltanto una legge possa sostituirlo e senza dubbio si dovrà ricorrere alla legge se si verificheranno violazioni. Poiché i Sindacati, soprattutto quelli confederali, non vogliono la legge, ho motivo di ritenere che i codici saranno rispettati. □

L'ipotesi d'accordo

PREMESSA

Il Ministro dei Trasporti, l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e le Organizzazioni Sindacali, dichiarano di stipulare la seguente ipotesi di contratto di lavoro per gli anni 1981-83 consapevoli dell'impegno espresso e ribadito anche recentemente dal Governo e dai gruppi parlamentari — che ne hanno consentito l'esame in sede deliberante presso la X Commissione Trasporti della Camera dei Deputati — di discutere e definire rapidamente il disegno di legge per la Riforma dell'Azienda.

PARTE ECONOMICA

Anno 1981

Anzianità pregresse

Le anzianità pregresse al 31 dicembre 1980 vengono valutate in ragione di:
2ª e 3ª cat. £. 4.905 lorde mese per anno di servizio, 4ª cat. £. 4.791 lorde mese per anno di servizio, 5ª cat. £. 5.039 lorde mese per anno di servizio, 6ª cat. £. 5.130 lorde mese per anno di servizio, 7ª cat. £. 5.255 lorde mese per anno di servizio.
Le anzianità pregresse vengono previste come elemento distinto della retribuzione da valere agli effetti della 13ª mensilità, del trattamento di quiescenza, dell'indennità di buonuscita, della determinazione dell'equo indennizzo e delle ritenute previdenziali ed assistenziali.
L'elemento distinto della retribuzione verrà valutato ai fini delle classi e degli scatti al momento della conclusione della riparametrazione.
Le anzianità pregresse avranno decorrenza dal 1° gennaio 1981 e determineranno un onere globale, comprensivo degli oneri riflessi a carico dell'Azienda, di £. 247 miliardi circa.

Miglioramenti stipendiali

Le £. 300.000 nette di acconto concesse nel 1981, equivalenti come voce stipendiale a £. 461.500, vengono utilizzate per maggiorare gli stipendi per categorie e classi di cui alla Legge 885/1980, delle seguenti percentuali:
1ª, 2ª e 3ª categoria 10%, 4ª cat. 11%, 5ª cat. 12%, 6ª cat. 13%, 7ª cat. 14%.
Le maggiorazioni stipendiali di cui sopra hanno effetto anche per la 13ª mensilità ed hanno decorrenza dal 1° marzo 1981 e determinano un onere complessivo pari a 101 miliardi circa per 13 mesi.

Anni 1982-1983

Miglioramenti retributivi

Per l'anno 1982, nel quadro delle compatibilità oggi esistenti e alla luce dello stato degli incontri Governo — Confederazioni per il dimensionamento del costo del lavoro, può essere ipotizzata la disponibilità di una somma annua di £. 650.000 medie lorde per ferroviere da utilizzare per la prosecuzione della riparametrazione degli stipendi a far tempo dall'1.1.1982.
Nel corso della trattativa sarà definita la ripartizione in 13 o 14 ratei della somma.
La disponibilità per il 1983 resta ipotizzata in £. 600.000 annue lorde medie da utilizzare allo stesso modo a far tempo dall'1.1.1983.
Le cifre indicate per il 1982 e il 1983 restano subordinate alla loro inclusione nelle percentuali del 16% e del 13%, oggi indicate come tetto per il contenimento del costo del lavoro.
Per il 1983 sarà conglobata nello stipendio la somma di £. 93.132 oggi corrisposta ai ferrovieri come elemento distinto dalla retribuzione quale risultante dalla trasformazione in voce stipendiale dell'indennità integrativa speciale, riservando di stabilire, nelle successive trattative, la decorrenza di tale operazione.

Clausola di salvaguardia

Si conviene che l'accordo concernente i

Nella foto sopra, il Ministro Balzamo al tavolo delle trattative, mentre firma l'ipotesi d'accordo per il nuovo contratto dei ferrovieri

miglioramenti retributivi relativi agli anni 1982-1983 potrà esssere rivisto tra le parti, ove nella contrattazione Governo-Confederazioni per il contenimento del costo del lavoro vengano concordati limiti e criteri che portino ad una diversa individuazione delle varie componenti concernenti il calcolo dell'incremento del costo stesso.

Dirigenti

Nell'ottica degli indirizzi della riforma dell'Azienda, il rinnovo contrattuale deve riguardare l'intera categoria dei ferrovieri, ivi compresi i Dirigenti.
Per il personale dirigente, si conviene che la somma di £. 300.000 nette, già corrisposta venga conservata sotto forma di "una tantum".

Incaricati

Per gli incaricati le £. 300.000 nette di acconto già concesse vengono trasformate in miglioramenti della paga tabellare nella stessa misura prevista per un dipendente F.S. di 2ª categoria allo stipendio iniziale e cioé £. 23.862 per 13 mensilità (onere per 3.500 unità, maggiorato degli oneri riflessi a carico aziendale, lire 1.389.749.000 circa).

Recuperi retributivi

In relazione agli accordi fra Governo e Confederazioni sindacali, le disponibilità finanziarie che dovessero risultare, negli anni 1982 e 1983, da incrementi di produttività con riguardo anche ad economie di personale, potranno essere utilizzate anche per un miglioramento del trattamento economico del personale F.S.

PARTE NORMATIVA

Scala classificatoria

La definizione di una scala classificatoria del personale F.S. dovrà essere attuata non successivamente al 1° gennaio 1983 dopo la individuazione di un organico funzionale e il superamento delle attuali percentuali di fatto delle dotazioni organiche e l'individuazione dei posti.

Accertamenti professionali

Gli accertamenti professionali per esami dovranno essere previsti solo nell'ipotesi che il passaggio comporti un salto di professionalità; negli altri casi, si darà adeguato rilievo alla valutazione dei titoli e alle specifiche utilizzazioni del personale.
Dovrà essere prevista una normativa generale per gli accertamenti professionali, articolata come previsto dal 3° Gruppo di lavoro, valutando in tale normativa la possibilità di far partecipare, nel numero che sarà successivamente stabilito, alle Commissioni che procedono agli accertamenti professionali, i rappresentanti designati dalle Organizzazioni sindacali di categoria, firmatarie del "Protocollo" di intesa con l'Azienda F.S., aderenti alle Confederazioni maggiormente rappresentative su base nazionale.

Ordinamento del personale

È riconosciuta la necessità di recepire le norme vigenti in un regolamento organico del personale, da predisporre d'intesa con le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale e da approvare con decreto presidenziale, su proposta del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro per il Tesoro previa deliberazione del Consiglio dei Ministri e del Consiglio di Amministrazione dell'Azienda, previo, altresì, parere del Consiglio di Stato.
Tale strumento deve essere ispirato ai principi programmatici contenuti nel testo di riforma aziendale in materia di personale, salvo i necessari raccordi transitori con la realtà giuridica su cui si muove l'attuale ordinamento.
In merito alla riforma delle strutture interne dell'Azienda, si conviene che le trattative proseguano sulla base dei criteri generali concordati nel 1° Gruppo di lavoro, il cui documento viene allegato alla presente ipotesi.
Per ciò che concerne la problematica attinente alla organizzazione del lavoro, produttività e piante organiche, si conviene che le trattative proseguano sulla base dei criteri generali concordati nel 2° Gruppo di lavoro, il cui documento viene allegato alla presente ipotesi.

DELIBERATE DALLA FEDERAZIONE CGIL-CISL-UIL

Le norme di autodisciplina

NORME GENERALI

Sono esclusi dagli scioperi i periodi di intenso traffico di massa interno ed internazionale individuati nelle festività di fine anno, Pasqua, ferie estive e scadenze elettorali nazionali.
I periodi sono così individuati

- dal 15 dicembre al 5 gennaio;
- dall'inizio dell'ultima settimana di luglio alla fine della prima settimana di settembre;
- la settimana che precede e segue la Pasqua e le scadenze elettorali nazionali.

Gli scioperi di qualsiasi genere dichiarati od in corso di effettuazione saranno immediatamente sospesi in caso di avvenimenti eccezionali di particolare gravità o di calamità naturali tali da richiedere la ripresa del servizio dei trasporti.
La titolarità a dichiarare, sospendere o revocare, lo sciopero è riservata:
per gli scioperi nazionali, alle strutture nazionali FILT-SAUFI-SIUF-SINDIFER, d'intesa con le strutture regionali CGIL-CISL-UIL;

Con il "codice", lo sciopero diventa più serio

Il pessimismo espresso da molti ambienti del nostro composito mondo politico-economico-sociale, circa la possibilità di giungere ad una regolamentazione dello sciopero nel settore ferroviario, che non consistesse in un atto autoritario più o meno repressivo ma risultasse da un ragionato e ragionevole accordo tra le parti, era dunque un pessimismo ingiustificato. Alla prova dei fatti, quando ci si è veramente messi tutti (tutti...) di impegno a ricercare un modus *che rendesse civile e democratico il confronto tra protagonisti della vicenda sociale, si è pur giunti a realizzare un codice di comportamento che certo è destinato a non rimanere una pura e semplice dichiarazione di intenzioni.*

È da rilevare, prima di tutto, che il vero, grande protagonista e ispiratore di questo "codice di autodisciplina del diritto di sciopero" è proprio l'utenza. È l'interesse della gente, del cittadino, dell'uomo della strada che si è voluto difendere e tutelare al di sopra di ogni controversia conflittuale. E questo significa anche riportare il Sindacato al suo posto naturale, che non è quello di contrapposizione ai viaggiatori, ma è invece quello di un movimento che opera e lotta per una società complessivamente più giusta e civile.

Poi è da sottolineare la cura con la quale il "codice" affronta e risolve i problemi della sicurezza, sia per quanto concerne gli uomini (viaggiatori e agenti) che per quanto riguarda gli impianti e i mezzi. È esemplare, a questo proposito, l'impegno profuso nella elaborazione delle cosiddette norme tecniche inerenti al movimento o alla fermata del materiale rotabile, dei dispositivi di sicurezza, delle stazioni e dei Depositi. Questo impegno ha portato allo scoperto e riabilitato nei fatti un senso e un concetto di professionalità, di responsabilità che sembravano fortemente attenuati negli ultimi anni.

Al di sopra è, forse, a premessa di tutto ciò, sta poi l'elemento che è forse l'asse portante di tutto il "codice": il concetto, cioè, ribadito a chiare lettere, che l'unico agente contrattuale resta il Sindacato. La filosofia del protocollo, quindi, è che se si vuole costruire un rapporto corretto anche se dialettico, civile e democratico anche quando dovesse divenire conflittuale, tra Azienda e lavoratori, questo rapporto non può essere gestito se non dal Sindacato.

Certo questo non vale soltanto in ferrovia ma dappertutto. D'altra parte, se si è giunti al codice di autoregolamentazione, lo si deve anche alla collocazione del Sindacato come movimento e non come corporazione.

La microconflittualità che tanto preoccupava (e preoccupa) i responsabili del trasporto pubblico (con il Ministro Balzamo alla testa) e che preoccupa non meno i Sindacati, nasce e si alimenta proprio da una certa forma di decadenza dell'immagine del Sindacato, o anche dal puro e semplice rigetto del Sindacato. E questo non giova a nessuno: non giova ai lavoratori ("se divisi siam marmaglia, tutti uniti siam fitta schiera..."), non giova ai cittadini che guardano con preoccupazione ad ogni reminiscenza corporativa, non giova infine alla nostra Azienda se essa vuole essere Azienda moderna, efficiente e funzionale.

Non ci saranno più le "fermate selvagge", né le "rappresaglie" contro gli ignari emigranti che tornano a trascorrere il Natale in famiglia né gli arresti dei treni nella notte, e nemmeno le odissee dei traghetti: ma tutto questo non è una resa per nessuno. Da domani "pacta sunt servanda": perché regolamentato o no, autodisciplinato o meno, uno sciopero sarà sempre di più una cosa seria.

Camillo Benevento

per gli scioperi provinciali, comprensoriali, di impianto — anche su proposta degli esecutivi dei consigli dei delegati —, alle strutture provinciali di categoria o di comprensorio, d'intesa con le strutture territoriali della Federazione CGIL-CISL-UIL.

In caso di non accordo fra esecutivi dei consigli dei delegati e strutture territoriali di categoria, si procede ad un esame congiunto fra il consiglio dei delegati, le segreterie di categoria interessate e la struttura territoriale della Federazione CGIL-CISL-UIL.

Qualora,dopo tale esame, il disaccordo permanga, si procederà alla convocazione del Comitato Direttivo della Federazione CGIL-CISL-UIL. Nei casi eccezionali in cui il Comitato Direttivo ritiene di non disporre di sufficienti elementi di valutazione, a maggioranza qualificata di due terzi, può convocare il referendum tra i lavoratori dell'impianto o dell'unità produttiva interessata.

In caso di mancato accordo tra le organizzazioni sindacali circa la proclamazione o meno dello sciopero, la decisione sarà assunta in base alle norme stabilite nel Patto Federativo.

Il primo sciopero per qualsiasi tipo di vertenza non può superare la durata di una intera giornata di lavoro (c.d. sciopero di 24 ore), quelli successivi al primo, per la stessa vertenza, non possono superare le due giornate di lavoro (c.d. scioperi di 48 ore). I preavvisi relativi sono fissati in un minimo di 8 giorni.

Ad eccezione degli scioperi di carattere generale, nazionali o locali, saranno evitati scioperi concomitanti di più comparti interessati al trasporto di massa (ferrovie, aerei, trasporti extra urbani, traghetti). In ogni caso saranno assicurati i collegamenti essenziali con le isole via aerea o via mare. Qualora si verificassero scioperi prolungati o reiterati, sarà attuato il rifornimento ai settori produttivi, di intesa con le Federazioni sindacali interessate, di materie prime e materiali la cui mancanza dovesse determinare rischio o pericolosità per la salvaguardia delle persone e degli impianti.

Gli scioperi nazionali o locali di durata inferiore alla giornata, interessanti un singolo profilo professionale, si svolgeranno in un unico periodo di ore continuative che sarà predeterminato in modo da contenere al massimo possibile i disagi dell'utenza, con particolare riguardo all'utenza pendolare.

Per le vertenze che interessano più impianti o più profili professionali sono esclusi scioperi articolati per impianto o singoli profili professionali.

Nella fase che segue la rottura delle trattative o nel periodo di preavviso della di-

chiarazione e delle azioni di sciopero, il sindacato è disponibile ad iniziative di mediazione messe in atto dal Governo per le vertenze nazionali o da organi pubblici competenti ai livelli corrispondenti alla natura della vertenza.
L'effettuazione di ogni forma di lotta avrà riguardo alla sicurezza degli utenti, dei lavoratori, degli impianti e dei mezzi.
L'adozione di tali regole di comportamento si riferisce al complesso di azioni sindacali collegate alle politiche di riforma, rivendicative e contrattuali, mentre il sindacato si riserva la più ampia facoltà di iniziativa, quando fossero in gioco i valori fondamentali delle libertà civili e sindacali, della democrazia e della pace.

NORME TECNICHE

A. Le organizzazioni sindacali forniranno di volta in volta le "norme tecniche" di attuazione degli scioperi attenendosi, comunque, alle seguenti modalità:
— per evitare la sosta in stazioni secondarie, i treni interessati al periodo iniziale dello sciopero, potranno — sulla base delle decisioni del Sindacato — anticipare, ed in via eccezionale posticipare, fino al tempo massimo di un'ora, l'inizio dello sciopero stesso;
— il Dirigente titolare di Impianto (stazione, deposito, gestione, magazzino, zona, tronco, ecc.), che partecipi ad una astensione dal lavoro, dovrà consegnare tutte le chiavi di pertinenza dell'Impianto stesso al dipendente più elevato in grado, presente in servizio, anche se l'Impianto sia stato disabilitato;
— qualora nessun dipendente dell'Impianto sia in servizio, il Dirigente titolare dell'Impianto stesso ha l'obbligo di consegnare le chiavi alla persona incaricata dall'Azienda di sostituirlo, oppure, in busta sigillata, alla POLFER od ai Carabinieri;
— qualora la consegna delle chiavi non dovesse avvenire in loco ad iniziativa del titolare dell'Impianto, quest'ultimo, nel comunicare la chiusura dell'Impianto stesso o la sua disabilitazione, atto che lo esonera dalla responsabilità dell'Impianto, indicherà anche dove saranno reperibili le chiavi, chiuse in busta sigillata;
— il ferroviere consegnatario di chiavi, che intenda partecipare allo sciopero, deve consegnarle al superiore diretto o comunque a quel superiore in via gerarchica che non partecipi allo sciopero oppure, in ultima eventualità, al Dirigente titolare dell'Impianto;
— il personale di macchina che partecipa allo sciopero consegna le chiavi dei mezzi di trazione ai Capi Deposito distributori o, in loro assenza, al Dirigente titolare del Deposito. Le chiavi dei mezzi di trazione, fermi nelle stazioni, sono consegnate ai Dirigenti in servizio nella stazione, dopo aver provveduto, ove richiesto, al ricovero all'atto dell'arrivo del proprio treno;
— i consegnatari di chiavi di Impianti di stazione del Servizio Impianti Elettrici, se partecipano allo sciopero, trasmettono le chiavi ai Dirigenti in servizio nella stazione o, in loro assenza, al Dirigente titolare di stazione.
Le Organizzazioni Sindacali, nello stabilire le modalità di effettuazione dello sciopero a carattere nazionale, locale o di Impianti, eviteranno, la fermata dei treni in piena linea ovvero in stazioni disabilitate o prive di binari di ricovero.
Il personale di macchina e di scorta treni, se ne verrà richiesto prima della partenza, dichiarerà al Dirigente del Movimento se aderisce o meno allo sciopero, in modo che della decisione sia possibile tener conto agli effetti dell'apertura del segnale di partenza e dell'instradamento.
B. Allo scopo di garantire l'essenziale del servizio telefonico interno delle F.S. per il "pronto intervento" i sindacati unitari, in caso di effettuazione di uno sciopero generale unitario compartimentale o nazionale di durata non inferiore a 24 ore, escluderanno dall'effettuazione dello sciopero stesso il personale strettamente necessario al funzionamento delle seguenti centrali telefoniche:
due dipendenti per turno a Roma Direzione Generale, Roma Termini e Milano;
un dipendente per il solo turno diurno a Cagliari; un dipendente per turno nelle rimanenti sedi compartimentali, a Ventimiglia e Bolzano.
Nello stabilire le modalità per la ripresa del lavoro dopo uno sciopero le organizzazioni sindacali si uniformeranno alle seguenti direttive:
il personale di macchina e di scorta dei treni che ha partecipato allo sciopero sospendendo il servizio in località diversa dalla propria residenza, di regola si presenterà all'ora fissata per la ripresa del servizio:
— nel luogo dove ha interrotto il lavoro in modo da poter riprendere il proprio treno di turno nel caso di astensioni dal lavoro inferiori alle 24 ore;
— al Deposito di appartenenza nel caso di astensioni dal lavoro di durata pari o superiore alle 24 ore, e qualora le distanze permettano il rientro in residenza.
N.B. Come precisato, anche la FISAFS ha approvato un proprio codice di autoregolamentazione, con poche differenze rispetto a quello della Federazione unitaria. Pubblichiamo, qui sotto, un raffronto.

Codice di autoregolamentazione degli scioperi nel settore dei trasporti

	Federazione Cgil-Cisl-Uil	Fisafs-Cisal
Periodi in cui è escluso lo sciopero	15 dicembre - 5 gennaio Inizio ultima settimana luglio Fine prima settimana settembre Settimana che precede e segue la Pasqua Scadenze elettorali nazionali	18 dicembre - 7 gennaio Dal mercoledì precedente al martedì successivo alla Pasqua 30 luglio - 5 agosto 12 - 16 agosto 29 agosto - 2 settembre 31 ottobre - 3 novembre
Titolarità a pronunciarsi sullo sciopero	Strutture nazionali di categoria, d'intesa con la Federazione Nazionale	Segreteria generale Fisafs
Durata sciopero	Per il primo, non più di una giornata di lavoro; quelli successivi, non più di due giornate di lavoro	
Preavviso	8 giorni	8 giorni
Norme particolari	Ad eccezione degli scioperi di carattere generale sono da evitare gli scioperi concomitanti di più comparti interessati al trasporto di massa. In ogni caso sono assicurati i collegamenti essenziali con le isole via aereo o via mare	idem
Settore delle merci	In caso di scioperi prolungati o reiterati, sarà attuato il rifornimento ai settori produttivi di materie prime e materiali la cui mancanza determinasse rischio e pericolosità per la salvaguardia delle persone e degli impianti. Si terrà conto del trasporto di animali vivi, di merci deteriorabili di generi di prima necessità e di animali.	

È nata la FS D 145 "Inloc" diesel-elettrica

Costruita dalla Fiat Ferroviaria di Savigliano, è la prima con inverter di progettazione e costruzione completamente italiana. Entro l'anno percorrerà i nostri piazzali e le nostre linee, innovando i sistemi tradizionali di trazione. Le caratteristiche del nuovo mezzo.

di Renzo Marello

Presso la Fiat Ferroviaria di Savigliano, l'11 gennaio scorso, è stata presentata la nuova locomotiva D 145 da 1000 cavalli "INLOC", primo mezzo ad inverter di progettazione e realizzazione italiana. Impostata con concetti moderni ed avanzati, essa si avvale della più aggiornata tecnologia, cioè del binomio inverter-motore asincrono, che è il tema fondamentale degli anni '90 per la grande e piccola trazione ferroviaria.
Ecco, più in dettaglio, le novità specifiche che il nuovo mezzo presenta:
— due gruppi di trazione completamente indipendenti, che consentono, nell'impiego della locomotiva a potenza ridotta (manovra), una utilizzazione dei diesel economica e di maggiore durata;
— impiego di due motori diesel di tipo industriale, i cui componenti sono prodotti in grande serie, con conseguente facilità di ricambi ed economicità di manutenzione;
— trasmissione elettrica indipendente per ciascun carrello, con motori di trazione in corrente alternata trifase, frequenza variabile, regolazione completamente statica mediante l'inverter;
— ampio campo di impiego del mezzo, data l'eccezionale estensione della sua caratteristica di trazione continuativa, che gli consente sia il traino di treni molto pesanti che il servizio passeggeri a velocità adeguate;
— carico per asse anche inferiore, se necessario, alle 18 tonn. (16 tonn.).
In conclusione, si tratta di un nuovo mezzo trainante in grado di effettuare un servizio misto, cioè merci o viaggiatori, con velocità fino a 100-120 km/h e con potenze variabili tra 1.000 e 1.500 CV, a seconda delle esigenze.

La locomotiva, della lunghezza di oltre 15 metri e del peso di 70 tonnellate, è del tipo bidirezionale, con cabina di guida unica, ubicata in posizione centrale (il cielo della cabina è mobile per permettere un facile smontaggio degli apparecchi e dei quadri), e con due ampie cofanature che proteggono i gruppi motori completi di parte termica ed elettrica; ogni gruppo alimenta il carrello sottostante. Per facilitare al massimo la condotta e consentire una grande visibilità, l'inizio ed il proseguimento delle operazioni di manovra possono essere effettuati da uno qualsiasi dei posti di comando.
La disposizione degli organi meccanici, simmetrica rispetto alla cabina di manovra centrale, è tale da consentire, sia attraverso gli sportelli laterali, sia dall'alto, la più ampia accessibilità per la manutenzione.
La struttura del telaio (longheroni, traverse, pavimento) è di particolare robustezza, come si richiede per locomotive da manovra per treni pesanti. I carrelli, del tipo a due assi motori, possiedono due stadi di sospensione verticale ed uno trasversale ed ospitano i motori elettrici "elasticamente sospesi a naso". Le ruote, del diametro di 1.040 mm., con cerchione riportato, sono costruite in acciaio al carbonio e di tipo già usato dalle FS; la frenatura a ceppi è integrata da quella elettrodinamica, insita nel sistema inverter-motori asincroni.

La FS D 145 "Inloc". È lunga 15 metri e pesa 70 tonnellate

Un'immagine della conferenza stampa svoltasi a Savigliano per la presentazione ufficiale del nuovo mezzo di trazione. Nell'occasione il Ministro Balzamo ha affrontato anche importanti temi di politica dei trasporti

A sinistra, nell'Officina di Savigliano si lavora alla costruzione della locomotiva

Fs D 145 «Inloc»

Il vero "cuore" della locomotiva è il modulo costituito da motore termicogeneratore + inverter + motore asincrono.
Il motore diesel di 25.760 c.c., composto da 12 cilindri, a V di 90°, è ad iniezione diretta, sovralimentato con interrefrigerazione dell'aria di sovralimentazione. L'energia meccanica prodotta dal diesel viene trasformata in energia elettrica trifase alternata dal gruppo alternatore e quindi raddrizzata e rielaborata, attraverso il sistema "inverter", in corrente trifase, regolata sia in tensione che in frequenza, per alimentare in parallelo i due motori di trazione.
L'insieme è completamente statico e la commutazione, da marcia avanti a marcia indietro e da trazione a frenatura, avviene con comando diretto sull'inverter. I motori elettrici di trazione sono del tipo autoventilato; essi possono erogare in servizio continuativo una potenza di 200 kW.

I principali vantaggi apportati dall'impiego di tale tipo di modulo sono:
— migliori prestazioni delle locomotive tradizionali, per finezza della regolazione, totalmente statica, basata su componenti elettronici di massima affidabilità e per ampiezza del campo di sforzi di trazione e di velocità;
— semplicità ed economicità di impiego e di manutenzione, essendo i vari gruppi di derivazione industriale;
— estrema flessibilità di esercizio, posto che la locomotiva è in grado di funzionare con un solo gruppo generatore, dei due disponibili, sia con due che con tutti i quattro motori elettrici di trazione, quando non è necessaria la piena potenza, con conseguenti riduzioni delle spese e pur mantenendo la possibilità, anche in questo caso, di traino dei massimi tonnellaggi.
Una chiara dimostrazione delle sue migliori prestazioni è data dal fatto che la nuova locomotiva risulta capace di uno sforzo di trazione continuativo di 18 tonn., il che significa facoltà di traino in tempo indefinito di treni del 65% più pesanti; è ancora da mettere in evidenza, infine, il grande vantaggio rappresentato dalla frenatura elettrica, estremamente utile soprattutto su linee con pendenze sensibili, frequenti sulla nostra rete.
Appaiono, quindi, innegabili le originalità sul piano tecnico della Inloc ed il

contenimento dei costi che essa consente. In sintesi il progresso tecnologico piú recente che ha permesso di realizzare queste condizioni è stato il ricorso al sistema ad "inverter". Come è noto l'inverter è un convertitore statico che, partendo da una tensione continua, ne genera una alternata trifase variabile sia in frequenza che in ampiezza; ciò significa che la Inloc è a tutti gli effetti una locomotiva elettrica, la quale però non prende alimentazione dalla rete palificata, ma la crea essa stessa per mezzo dei motori diesel.

La realizzazione di tale tipo di convertitore è stata resa possibile dall'introduzione sul mercato di semiconduttori veloci di potenza ed ha permesso di raggiungere alcuni ambiziosi obiettivi tecnici: motori semplici e robusti, avviamenti senza dissipazione di energia, variazione continua dello sforzo di trazione e della velocità, passaggio dalla trazione alla frenatura senza soluzione di continuità.

Infatti, variando con continuità l'ampiezza e la frequenza della tensione di alimentazione dei motori asincroni di trazione si ha una regolazione costante dello sforzo di trazione e della velocità della locomotiva, senza dover ricorrere, nella fase di avviamento, agli appositi reostati, con conseguente dispersione di energia. La variazione continua dello sforzo di traino, invece di quella a gradini, consente inoltre un migliore sfruttamento dell'aderenza. L'inverter, infine, permette anche di utilizzare un'altra caratteristica del motore asincrono, che è quella di funzionare da generatore (erogando energia e quindi agendo da freno anziché da motore) se ruota a velocità superiore a quella di sincronismo, senza dover commutare i circuiti di potenza.

Un prodotto innovativo

In conclusione, si tratta di un prodotto altamente innovativo, di tecnologia avanzata, che, con la locomotiva Inloc, vede nel campo della elettrotrazione la sua prima realizzazione in Italia, destinata ad avviare un discorso nuovo nel trasporto su rotaia in genere.

Dieci di queste nuove unità sono già state ordinate dalla nostra Azienda e la loro entrata in servizio è prevista entro il corrente anno; venti saranno acquistate con i fondi del Piano Integrativo ed altre settanta saranno commissionate con il futuro Piano poliennale.

Alla cerimonia svoltasi a Savigliano per la presentazione del nuovo mezzo hanno partecipato il Ministro dei Trasporti Balzamo, l'Amministratore Delegato della Fiat, Romiti, il Presidente della Regione Piemonte, Enrietti, il nostro Direttore Generale, Semenza, il Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Bernardi, il Direttore Compartimentale Ballatore, il Direttore del Servizio Materiale e Trazione, Cardini, il Prefetto di Cuneo ed altre autorità locali e della Provincia.

La conferenza stampa, che ha fatto seguito alla cerimonia, ha permesso di dibattere anche importanti temi di politica dei trasporti.

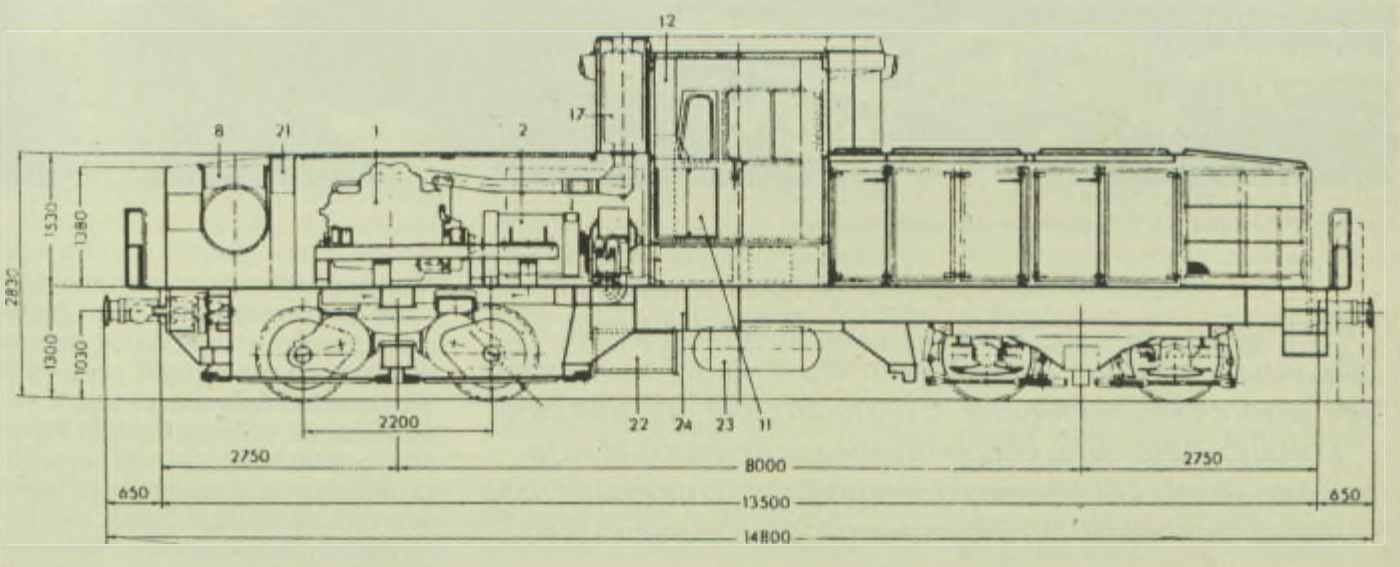
All'Ing. Piccoli, Amministratore Delegato della Società costruttrice, che ha posto il problema della ripartizione delle commesse sul fronte del materiale rotabile e di trazione, ed alle numerose domande rivolte, nel corso del vivace dibattito, dai numerosi giornalisti presenti, ha risposto il Ministro Balzamo, evidenziando anzitutto che costante sforzo del suo Ministero è quello di aumentare l'efficienza e la produttività dell'Azienda FS, grazie anche alla sua Riforma.

Egli ha inoltre confermato che il requisito della capacità tecnologica sarà assunto come criterio basilare per l'assegnazione delle commesse industriali, assicurando infine che entro i prossimi mesi sarà dato l'avvio alla piena attuazione del Programma Integrativo. □

Un'azienda sana

La Ferroviaria Savigliano, da cui è uscita la nuova locomotiva D 145 "INLOC", tra gli altri meriti ne ha uno di non poco conto di questi tempi: è un'industria sana. Lo si può desumere dai dati dell'ultimo bilancio disponibile, quello relativo al 1980. L'Azienda del gruppo FIAT ha dichiarato un utile di oltre 1 miliardo di lire, ha ridotto i debiti, ha aumentato il fatturato e anche i posti di lavoro. I dipendenti sono diventati, infatti, 1.337, cioè 60 in più rispetto all'anno precedente; il fatturato è salito a quota 78,4 miliardi di lire, con un incremento del 61%. E sono cresciute pure le vendite sui mercati stranieri, per una cifra pari a 28 miliardi.

Tale tendenza dovrebbe essere quasi sicuramente confermata anche per il futuro. Infatti, anche grazie al nuovo piano di investimenti FS si aprono, per tutto il settore delle costruzioni ferroviarie, prospettive di lavoro per un periodo relativamente lungo.



Lo schema della nuova "D145 Inloc", primo mezzo con sistema "inverter" realizzato in Italia dalla Fiat Ferroviaria di Savigliano

Anche negli USA rilancio del treno

Un'automotrice FIAT ALN 668 in un tipico scenario americano

La riscoperta del trasporto ferroviario nella Repubblica stellata — almeno per le brevi distanze — dovuto in massima parte al permanere di un'acuta crisi nel settore automobilistico. Constatato dall'on. Balzamo l'ottimo stato della collaborazione economica in atto tra i due Paesi. Gli americani interessati al contributo della nostra tecnologia al rinnovamento degli impianti fissi

di Giulio Scarrone

"Il mese prossimo andrò negli Stati Uniti e sarà per me motivo di sincero orgoglio poter ricordare ai miei interlocutori che proprio qui sono costruiti i treni della metropolitana della loro capitale". Con queste parole, il Presidente della Repubblica, Sandro Pertini, si è rivolto, sabato 13 febbraio, ai dirigenti e agli operai delle officine Breda di Pistoia che, proprio grazie alle commesse industriali delle città di Washington e di Cleveland, per un valore di 300 milioni di dollari,

Nelle foto, i mezzi recentemente realizzati dalle Officine Breda: la Metropolitana leggera per la città di Cleveland e l'elettrotreno per la Metropolitana di Washington

hanno lavoro assicurato per almeno due anni.

Questo non è che un aspetto dell'apprezzamento che i dirigenti americani hanno per il lavoro italiano e che il Ministro dei Trasporti, on. Vincenzo Balzamo, ha potuto constatare durante la sua visita a New York e Washington nella prima settimana di febbraio.

Negli Stati Uniti c'è un rilancio del trasporto ferroviario, soprattutto per quanto si riferisce ai percorsi cosiddetti a medio raggio (metropolitane e cinture urbane). Visto il buon successo che hanno registrato le vetture delle metropolitane di Washington e di Cleveland, fornite appunto dalla Breda, adesso gli americani sono interessati anche al contributo che può dare la tecnologia italiana (che gode negli USA della massima considerazione) al rinnovamento degli impianti fissi.

Di questo argomento, in particolare, ha parlato il Ministro Balzamo nei suoi incontri americani con il collega Andrew Lewis, con i presidenti delle commissioni trasporti della Camera e del Senato, Mineta e Kasembaum,e con il Sottosegretario del Dipartimento di Stato per gli affari economici, Mc.Cormack.

Ma perché anche negli Stati Uniti ci troviamo di fronte a questa riscoperta del treno, almeno per le brevi distanze, mentre per i medi e naturalmente i grandi percorsi l'aereo — come vedremo — resta il protagonista incontrastato?

Permane negli USA la crisi dell'industria automobilistica, causata dai crescenti costi del lavoro e dalle continue contrazioni delle vendite, aggravata negli ultimi tempi dalla recessione e dall'elevato tasso di inflazione.

I più recenti dati statistici confermano che le vendite di autovetture di produzione nazionale hanno registrato nel 1981 un calo del 5,9 per cento rispetto alla depressione che in questo settore si era già registrata nel 1980. In termini quantitativi le autovetture vendute in meno sono risultate 6 milioni e 200 mila, vale a dire il livello più basso degli ultimi venti anni. In particolare la General Motors Corporation ha dichiarato nel 1981, rispetto al 1980, una diminuzione delle vendite del 7,8 per cento; la Ford Motor Co. del 6,1 per cento; l'American Motor Co. del 21 per cento e la Volkswagen of America dell'8,3 per cento.

L'On. Balzamo e alcuni membri della delegazione italiana

Per quanto riguarda i riflessi finanziari di tale andamento, il Dipartimento del Commercio prevede che l'intero settore automobilistico dovrebbe subire una perdita di 1,4 miliardi di dollari. Particolarmente grave appare, di conseguenza, anche la situazione occupazionale: alla fine dello scorso anno le sospensioni dal lavoro avevano colpito oltre 280 mila unità, di cui 211 mila a tempo indeterminato.

Di fronte a questo quadro del trasporto privato rappresentato dall'automobile, si capisce allora la riscoperta del treno e l'accresciuta attenzione verso l'aereo anche per le brevi e medie distanze.

Del treno, abbiamo già detto. Per quanto riguarda il mezzo aereo, gli americani si sono mostrati particolarmente interessati — ed anche di questo argomento ha parlato il Ministro Balzamo nei suoi colloqui in USA — al nuovo velivolo Atr-42, di produzione dell'Aeritalia in collaborazione con la francese Aerospatiale. Si tratta di un aereo ad ala alta e coda a "T" adatto per il trasporto di 42/49 persone, per percorsi ottimali di 1300 chilometri ad una velocità di crociera di 500 chilometri orari. Questo apparecchio sarà costruito su basi paritetiche a Pomigliano d'Arco ed a Tolosa, dove avverrà il montaggio finale ed il primo volo inaugurale previsto tra due anni, nell'agosto 1984.

Il viaggio negli Stati Uniti del Ministro dei Trasporti Balzamo, ha quindi confermato l'ottimo stato della collaborazione economica in atto tra i due Paesi ed il grande interesse con il quale gli americani continuano a guardare al contributo che il lavoro italiano può dare — soprattutto ai più alti livelli della tecnologia industriale, in particolare nel campo dei trasporti — allo sviluppo del continente americano. □

Si fanno da soli il "loro" treno

Ufficiali e genieri del reggimento stanno costruendo a Castelmaggiore un "convoglio attrezzato" per rendere autosufficienti i reparti in interventi di emergenza. Il contributo delle FS

di Renzo Pocaterra

"Lo sai? A Castelmaggiore il Genio Ferrovieri sta allestendo un treno particolare che meriterebbe una segnalazione". Al telefono è Giuliano Fratti, Capo Tecnicò Superiore dell'OGR. Più avanti si dirà che parte abbia nella vicenda.

Subito dunque a Castelmaggiore, pochi chilometri da Bologna, dove ha sede il Comando del Reggimento. In assenza del Comandante, Colonnello Giuseppe Ticinese, è il Ten. Colonnello Lanfranco Castignani, Vice Comandante di Reggimento, ad illustrare le caratteristiche di questo convoglio che, del resto, è un po' una sua creazione.

Di lui si è già parlato, nel nostro giornale, quale Comandante del distaccamento speciale (100 uomini) che nel 1978 ha installato in tre mesi lo spettacolare ponte di 120 metri in unica campata sul fiume Toce (linea Milano-Domodossola), una travata di nuova concezione mai montata in precedenza in Europa.

È stato proprio in queste occasioni che sono balzate in evidenza le difficoltà logistiche legate alla necessità di operare in tempi brevi e quindi con turni di lavoro. L'installazione dei cantieri avviene spesso lontano da centri con possibilità ricettive: tempi morti per i trasferimenti e disagi di ogni genere.

Da ciò l'idea del "convoglio attrezzato" per rendere autosufficienti i distaccamenti comandati agli interventi di emergenza, consentendo così contemporaneamente autonomia logistica e vicinanza ai cantieri di lavoro.

"Quando lo Stato Maggiore diede l'incarico al Reggimento di attrezzare un treno che ci rendesse autosufficienti, forse non aveva pensato a tutte le difficoltà che un tale progetto avrebbe comportato. I tempi sono cambiati e con essi le esigenze, per cui il concetto delle vecchie tradotte militari è stato abbandonato da tempo!...

Vi furono all'inizio tentativi di affidare il lavoro all'industria privata ma le richieste, sull'ordine dei due miliardi, erano troppo elevate. Non rimaneva che la realizzazione diretta".

Completa autonomia e rispetto per l'ambiente

La progettazione risale al giugno 1980. Ed ecco le caratteristiche del convoglio.

Si tratta di un complesso di sette carrozze così composto:

— 1 carrozza servizi ed impianti che rappresenta il cuore del convoglio. Comprende gruppi elettrogeni in grado di soddisfare le esigenze più disparate, le pompe di alimentazione dell'impianto idraulico, il gruppo di potabilizzazione dell'acqua dotato di tre sistemi di filtraggio (a sabbia, a clorazione ed a carboni attivi più un gruppo di addolcimento) e l'impianto cucina con una potenzialità di 220 pasti. Molto interessante la possibilità di disporre di acqua potabile utilizzando qualsiasi fonte di approvvigionamento;

— 1 carrozza-refettorio con una linea di distribuzione self-service e con annesso impianto di lavastoviglie;

— 4 carrozze alloggio per militari di truppa con capacità di 16 persone ciascuna;

— 1 carrozza comando ed alloggiamenti Ufficiali e Sottufficiali, ivi compreso un ufficio-sala rapporto.

Ogni vettura dispone di docce, servizi e lavandini. Le acque di scarico sono trattate biologicamente per consentirne il deflusso anche a cielo aperto. Il sistema di riscaldamento è ad aria calda con bruciatori Webasto. Il dispositivo può funzionare anche come impianto di ventilazione ad aria fredda ed è completamente automatizzato.

Le brande (ma sarebbe più giusto dire letti) e gli armadietti sono fatti "ad hoc" e consentono la più razionale utilizzazione degli spazi.

Anche l'aspetto esteriore sarà modificato. La parte inferiore della cassa manterrà il primitivo colore grigio-topo; la parte superiore assumerà una colorazione avorio molto più gradevole.

Al centro, una fascia rossonera, i colori dell'Arma.

Complessivamente il convoglio sarà in grado di ospitare 73 persone con autonomia completa di elettricità, acqua, riscaldamento e nel più assoluto rispetto per l'ambiente.

Per realizzare il convoglio le FS hanno fornito due bagagliai tipo Duz (per la vettura servizi e refettorio) e cinque vetture serie Bz 30.000, materiale, inutile dirlo, di età assai vetusta.

Dopo il completo svuotamento (il materiale ancora utilizzabile viene restituito alle FS) si provvede ad un completo trattamento di recupero della struttura metallica mediante derugginizzazione, al rifacimento dei finestrini, sostituendo i vecchi scorrevoli che rientravano nella vettura con finestrini tipo Klein, alla sostituzione completa dei carrelli ed alla revisione dei sistemi di frenatura.

Poi è la volta dell'allestimento vero e proprio, secondo le indicazioni già illustrate, per terminare con la rifinitura di pavimenti, pareti, tendine, ecc.

I lavori, iniziati nel marzo '81, sono ora già a buon punto: la prima carrozza è pressoché terminata, una seconda è in avanzata fase di lavorazione, una terza è già sottoposta al primo trattamento di svuotamento e pulitura.

Il Reggimento dispone di un poligono, chiamato Palmanova dal nome dell'ingegnere che lo ha progettato, dotato di binari raccordati alla stazione di Castelmaggiore e di capannoni adibiti normalmente a deposito

Due genieri al lavoro all'interno di una carrozza

A destra, un interno in avanzata fase di realizzazione

Sotto, un totale dell'officina di Castelmaggiore. Sullo sfondo il convoglio in fase di allestimento

di materiali da ponte.
Qui sta nascendo il convoglio e a tale scopo il Col. Castignani ha dovuto preoccuparsi di organizzare l'officina in tutti i dettagli: riscaldamento, attrezzi, scorte, illuminazione oltre a un piccolo ufficio per i tecnici ed i disegnatori.
Poi si dovevano scegliere gli uomini giusti. Ed ecco un'equipe di prim'ordine. È giusto citarli tutti perché lo meritano: i Sottotenenti di compl. Francesco Palumbo, Angelo Pitruzzella, Michele Angiuli e Claudio Agostini; i Genieri Franco Medici, Giuseppe Tesé, Bruno Berra, Vieri Catovich, Massimo Baldacci e Riccardo Rocchi. Ufficiali e Genieri sono tutti laureati in ingegneria con specializzazioni varie tranne Rocchi che è architetto.
Attualmente sono molto impegnati nell'organizzare la lavorazione in serie di quanto è stato prodotto come unico esemplare nella prima vettura allestita.
Le FS hanno messo a disposizione il Capo Tecn. Sup. Giordano Fratti, addetto alla Sezione Collaudi dell'Officina Grandi Riparazioni di Bologna, che partecipa ai lavori portando il contributo dell'esperienza nei mille particolari della lavorazione e nell'uso di alcune attrezzature di Officina G.R. di cui il Reggimento non disponeva. Una ulteriore conferma della piena collaborazione che esiste fra il Reggimento e la nostra Azienda.
Fanno parte dell'unità d'impiego una trentina di genieri adibiti alle varie lavorazioni con specializzazioni diverse: saldatori, falegnami, aggiustatori, idraulici, ecc.
Ognuno lavora col suo bravo disegno particolareggiato davanti, cogli attrezzi giusti, nel modo giusto. A parte le stellette nessuna differenza fra questa e le nostre officine o quelle dell'industria privata.
"Quando prevedete di terminare i lavori?"
"Dipende dai seguenti fattori: i fondi, i materiali e il personale specializzato per assicurare la continuità del lavoro".

Un ruolo importante, tutto da riscoprire

"Parliamo di cifre. I preventivi dell'industria privata si aggiravano sui due miliardi. Al Reggimento cosa costerà?".
"Riteniamo di non superare i cinquecento milioni, l'equivalente del costo dei materiali e delle apparecchiature che andiamo acquistando sul mercato".
Le discussioni sulle spese militari sono ricorrenti sulla stampa, a volte con molta superficialità e poco realismo.
È bene però sapere che anche queste sono spese militari e sono un esempio significativo, anche se limitato, delle risorse che il nostro Paese può trarre dal suo Esercito in tempo di pace. Conoscendo le finalità che il Reggimento da sempre si prefigge, si è certi che tutto un patrimonio di esperienze e di conoscenze non verrà disperso quando questo lavoro sarà terminato.
Oggi il problema della protezione civile è sempre più evidente alla coscienza nazionale. Non lo è altrettanto il ruolo dell'Esercito quale più importante e tradizionale organismo di soccorso.
E non è giusto pensare che possa continuare ad operare nella consueta povertà di mezzi, costretto ad improvvisare per sopperire alla mancanza di attrezzature specifiche. Molti ricordano, o hanno avuto notizia, del treno speciale che l'Esercito della Germania Federale ha inviato lo scorso anno alle zone terremotate. E noi? □

La stazione di Assisi

La stazione di Assisi nel 1914 (Foto Nicola Moretti)

In una città di così alto potenziale turistico, a causa delle grandi testimonianze di fede di cui è ricca, anche il "piccolo" impianto ferroviario svolge un ruolo importante. Notevole l'afflusso di turisti stranieri, in maggioranza tedeschi, e di giovani.

di Fabrizio Romagnoli

Percorrendo le antiche vie di Assisi, la prima cosa che colpisce è la straordinaria atmosfera. Tutto sembra rimasto come allora, quando Francesco, d'improvviso, folgorato dalla "luce del Signore", abbandonò gli agi della sua casa natale per incarnare la sua gioiosa povertà. Questo umile e grandissimo frate, che "sorella morte" rapì nel lontano 3 ottobre 1226, chiama ancora oggi, anzi ogni anno di più, nella sua Assisi, una moltitudine di turisti e di fedeli provenienti da ogni parte del mondo: uomini, donne, soprattutto giovani, a migliaia, che si muovono incantati tra i suggestivi silenzi di queste strade, interrotti solo, a tratti, dal fruscio delle parole pronunciate quasi sempre (forza dell'atmosfera!) a bassa voce.

Straordinaria città, Assisi, ricca di grandi testimonianze di fede, indissolubilmente intrecciate con opere d'inestimabile valore artistico: la Basilica di San Francesco (1228-1253), definita non a torto come la "più bella casa della preghiera del mondo" (vi sono custodite opere di Cimabue, Giotto, Lorenzetti, Cavallini, ecc.), la tomba del Santo, la Torre del Popolo, il Palazzo dei Priori, la Cattedrale di San Rufino, la Basilica di Santa Chiara e così via.

Una città come questa, di così alto potenziale turistico, sembrerebbe condizionata pesantemente dalla qualità e dalla funzionalità della rete di trasporti di cui dispone. Ebbene, Assisi fa un po' eccezione a tutto questo: abbastanza decentrata rispetto alle grandi arterie del traffico, appare comunque sempre incredibilmente affollata. Assisi, infatti, è inclusa nell'itinerario dell'Europa-bus e quindi gran parte dei turisti arrivano con i pullman, che infatti si allineano a centinaia nei parcheggi fuori della città.

Una sala riservata che è un pezzo di storia

E la ferrovia? Bisogna dire che anche il treno svolge la sua parte, malgrado la stazione ferroviaria disti dal paese circa 4 chilometri; c'è però un servizio di autolinee abbastanza comodo (svolto dalla ditta ASP, Autoservizi Perugia) in coincidenza con tutti i treni in arrivo ad Assisi, dalle ore 6,40 fino alle 22. Ed è proprio per conoscere più da vicino il tipo di servizio svolto in funzione dell'afflusso turistico che ci siamo recati alla stazione ferroviaria di Assisi.

L'impianto consta di un Fabbricato Viaggiatori un po' stile francescano-medievale, con una pensilina soffittata in legno e sorretta da mensole in ferro lavorato. Nell'edificio sorgono l'Ufficio del Capo Stazione, l'Ufficio Movimento, il Deposito Bagagli, le sale d'attesa, il bar, e un locale che sottolinea proprio la peculiarità di questa stazione (che solo apparentemente può essere considerata una "piccola" stazione): si tratta, infatti, di una Sala Riservata alle autorità in visita alla città. "In questa Sala — ci dicono i ferrovieri dell'impianto, con una punta d'orgoglio — sono stati accolti personaggi davvero illustri: porporati, regnanti, ministri e, da ultimo, Papa Giovanni XXIII, nel corso della sua storica visita ad Assisi".

Il piazzale è composto di quattro binari di circolazione, due binari di ricovero materiale merci e viaggiatori e cinque binari tronchi, di cui uno con piano caricatore. La stazione è anche munita di una cabina con apparati centrali a leve e chiavi e attualmente sono in corso dei lavori di modifica per l'installazione degli apparati centrali elettrici ad itinerario.

Nella stazione, in cui giornalmente fanno capo 40 convogli, prestano servizio 20 agenti: un Capo Stazione Superiore, sei Capi Stazione Movimentisti, un

Capo Gestione Superiore, due Assistenti di Stazione, sei Deviatori e quattro Ausiliari di stazione.

Tutto sommato un impianto dall'aspetto ordinato e tranquillo, che non lascia sospettare che a pochi chilometri da qui sorga uno dei centri turistici più celebri d'Italia. Ed è proprio in merito a questo aspetto che chiediamo qualche delucidazione al Capo Stazione Superiore, Franco Costantini, Titolare dell'Impianto.

V.d.R.: *Da poco è iniziato l'anno celebrativo dell'8° centenario della nascita di San Francesco. Quali misure supplementari sono state approntate per fronteggiare il presumibile aumento di lavoro per la stazione?*

Costantini: Gli Uffici Movimento e Commerciale sono stati interessati per potenziare adeguatamente l'organico della stazione, soprattutto nei mesi estivi in cui si verifica un maggiore traffico di turisti. Inoltre, come Ferrovie dello Stato, abbiamo interessato le Autorità locali preposte affinché venga approntato al più presto un Ufficio Informazioni nei pressi della biglietteria. Un servizio di cui si sente davvero bisogno.

V.d.R.: *Che tipo di viaggiatore scende ad Assisi? E, per quanto riguarda gli stranieri, di quale nazionalità sono i più numerosi?*

R.: Arrivano persone di ogni ceto sociale, sofferenti, e tanti giovani che, oggi, nella spiritualità di San Francesco, cercano una conferma alla loro fede. Per quanto concerne gli stranieri, invece, posso dire che l'afflusso è davvero notevole. Arrivano da ogni parte del mondo, ma la maggioranza proviene dalla Germania occidentale, anche con molti treni speciali.

V.d.R.: *Ha qualche aneddoto particolare da raccontare?*

R.: Vorrei raccontare un episodio che mi è stato narrato da mio padre, anche lui ferroviere. Si celebrò ad Assisi, credo nel 1930, il matrimonio tra Re Boris di Bulgaria e Giovanna di Savoia. L'avvenimento destò molto interesse e per la circostanza convennero ad Assisi molte personalità del governo fascista, tra le quali nientemento il duce. Il giorno precedente la cerimonia si era verificato un malaugurato svio di una locomotiva e non si sapeva come fare per celare la cosa ai convenuti, che altrimenti, si pensava, avrebbero avuto un'impressione non adeguata sull'organizzazione ferroviaria del tempo. Ci furono riunioni ad alto livello e alla fine si decise di mimetizzare la locomotiva, nottetempo, con centinaia di rami di albero opportunamente tagliati. L'indomani una grande pianta accoglieva orgogliosamente le personalità e gli illustri ospiti che arrivavano ad Assisi. □

IL TRAFFICO VIAGGIATORI NEL 1981

Biglietti emessi:	
abbonamenti	n. 20.268
altri biglietti	n. 84.588
Introiti:	
viaggiatori:	L. 359.626.000
bagagli	L. 4.331.000

TRAFFICO NEL PERIODO DI PUNTA (AGOSTO)

Biglietti emessi:	
abbonamenti	n. 10.222
altri biglietti	n. 711
Introiti:	
viaggiatori	L. 60.351.000
bagagli	L. 1.181.300

DICONO DI NOI

Sulla stampa

L'avvenimento, in assoluto, più importante per la vita dell'Azienda FS, che ha caratterizzato gli inizi del nuovo anno e che ha polarizzato l'interesse della stampa e dell'opinione pubblica, è stata la conclusione della vertenza per il rinnovo del contratto dei ferrovieri. Il Ministro Balzamo e i Sindacati della categoria hanno firmato il testo di un accordo di massima per il triennio 1981-83, il "protocollo" delle relazioni industriali e i "codici" di autoregolamentazione dello sciopero.

L'aspetto più rilevante è costituito dall'accettazione di questo codice anche da parte dei Sindacati autonomi che, come ha ricordato **L'Avvenire**, fino a pochi mesi fa si opponevano tenacemente a questa ipotesi.

"Un codice che segna un salto di qualità", ha scritto **Il Popolo**, e che dà il via ad una svolta di grande rilievo politico e sociale nell'uso da parte dei lavoratori dell'inalienabile diritto di sciopero... Il protocollo d'intesa sul codice di autoregolamentazione degli scioperi nel trasporto ferroviario può rappresentare un precedente "dirompente" per decisioni analoghe in tutti i servizi pubblici. La crisi economica, e anche sindacale, ha raggiunto tali limiti che il salto qualitativo verso una conflittualità altamente democratica potrebbe essere uno dei tanti segni di positive evoluzioni attese per questo decennio.

"È possibile scioperare senza colpire i cittadini", ha fatto osservare l'**Avanti!** Autodisciplina, infatti, — e non è male ricordarlo — non vuol dire rinuncia allo sciopero: i treni potranno essere bloccati durante una vertenza sindacale; ma il traffico non sarà arrestato nei periodi cruciali e non ci saranno agitazioni senza un adeguato preavviso.

"Non sciopero più: parola di Freccia del Sud" è stato il commento scherzoso de **Il Sole/24 Ore**. "È la prima volta nel nostro Paese — ha fatto rilevare **La Stampa** — che una categoria, quella dei ferrovieri, ha allegato spontaneamente all'accordo per il rinnovo del contratto nazionale un documento che autodisciplina l'esercizio del diritto di sciopero. Ed è anche la prima volta che il sindacato autonomo, protagonista in passato di pesanti scioperi selvaggi, si è allineato sulle posizioni dei sindacati confederali per evitare che gli utenti di un servizio pubblico così importante siano gravemente penalizzati nei periodi di più intenso traffico e per avviare procedure che consentano la più sollecita conclusione delle controversie".

"È dei ferrovieri il primo contratto siglato quest'anno" ha fatto rilevare l'**Unità**; è un fatto di grande importanza ed è legittima la soddisfazione di tutti per l'accordo raggiunto. Si tratta ora di passare alla fase di attuazione, impegnativa quanto e forse più di quella della trattativa che si è appena conclusa.

Il Ministro Balzamo è riuscito a mettere d'accordo autonomi e confederali, ha commentato **Il Tempo**, una vera "fatica d'Ercole", secondo alcuni osservatori che hanno ricordato come su questo ostico nodo si fossero arrovellati altri ministri e altri governi.

F. Pepe su **Il Giornale nuovo** ha sottolineato che, avendo i Sindacati accettato la definizione di servizio pubblico delle Ferrovie, scioperi sovrapposti, per esempio ferrovie più aereo, saranno considerati illegittimi. Sparirà dunque la microconflittualità, causa prima di molti disservizi in questo settore. Anche **Il Giornale di Sicilia** ha fatto notare come questo avvenimento dà un consistente valore politico alla conclusione del lungo negoziato fra l'Azienda ferroviaria e i sindacati e spiana la strada per analoghi comportamenti in altri settori di prevalente interesse pubblico.

Infatti, hanno soggiunto la **Gazzetta del Sud** e **Il Lavoro**, siglato l'accordo dei ferrovieri, il Ministro si appresta a ripetere "l'operazione" anche per i piloti e per l'intero settore del trasporto aereo.

"Balzamo giura: finiti i disagi per chi viaggia" ha annunciato **Il Giorno**.

Altri giornali, come **Il Messaggero**, **l'Umanità**, **Il Tempo**, **Il Resto del Carlino** si sono soffermati più a lungo sull'aspetto economico del contratto dei ferrovieri. **Il Manifesto** ha ricordato che nell'ipotesi di accordo i sindacati hanno voluto mettere anche una "clausola di garanzia", qualora dovessero venir sollevate questioni di incompatibilità col "tetto" economico fissato dal governo.

Comunque, il contratto è fatto, ora la lotta è per la riforma.

A cura di Maria Guida

In Parlamento

Agli amici ferrovieri che seguono questa rubrica devo una spiegazione per qualche mia assenza che, altrimenti, rimarrebbe ingiustificata. E in fatto di assenze, visto che la Magistratura si è messa finalmente d'impegno per vedere come vanno le cose, è sempre bene essere precisi.

Scherzi a parte, dirò ai miei amici lettori che mi hanno tenuto lontano da questa rubrica gli acciacchi di stagione, ma anche la scarsità della materia su cui soffermarsi. Già nei mesi scorsi ho avuto modo di scrivere che, per varie ragioni, in Parlamento si è dedicato poco spazio ai problemi dei ferrovieri e della ferrovia in generale. Non dirò adesso niente di nuovo affermando che le Camere risultano sempre più impegnate dal crescente numero di decreti-legge che poco tempo lasciano all'esame di iniziative parlamentari o di altri provvedimenti del Governo che spesso si sposano con gli obiettivi segnati da gruppi o singoli deputati o senatori. Per non parlare dei dibattiti politici che, pur se necessari, finiscono col mettere in secondo piano tante proposte che, al contrario, andrebbero subito affrontate e tradotte in leggi dello Stato.

Ne voglio qui ricordare una degli onorevoli Bocchi, Covatta e Mora: comunista il primo, socialista il secondo e democristiano il terzo. Si tratta di una proposta di pochi articoli, con la quale si autorizza l'Azienda delle Ferrovie dello Stato ad assumere in gestione diretta quei servizi che, in atto, sono in appalto presso la stazione di Salsomaggiore - Terme. Naturalmente, col conseguente inquadramento nei ruoli organici dell'Azienda di quei lavoratori in atto dipendenti dalle ditte che hanno in appalto i servizi.

La proposta di legge tende alla regolarizzazione della nuova situazione dell'impianto di stazione di Salsomaggiore - Terme ed il personale ivi impegnato, verificatasi a seguito del passaggio della linea tranviaria Fidenza-Salsomaggiore all'esercizio dello Stato per cui non è più giustificabile una conduzione di appalto di questa stazione ferroviaria e del relativo personale.

Si tratta di ancor meno di una ventina di persone e con un carico, per il bilancio finanziario dell'Azienda di settantacinque milioni di lire (una somma che, comunque, verrebbe recuperata dalla cessazione dei servizi dati in appalto).

Non si tratta, come si vede, di risolvere problemi gravosi, di quelli cioè che comportano aggravi di bilanci; si tratta soltanto di buona volontà e questa non costa proprio niente o, se volete, per taluni, a giudicare da come vanno le cose, costa proprio molto.

Più propriamente agli interessi di carriera del personale ferroviario mira la proposta di legge della onorevole Boffardi, deputata ligure democristiana.

La on. Boffardi sostiene che meriti una certa attenzione, tra i dipendenti dello Stato, quella categoria di ferrovieri con un ruolo di servizio di anzianità assai elevato. E perciò propone alcune norme legislative per la promozione, al grado di sovrintendente, per merito comparativo. Si tratta — questo si sostiene nella relazione che accompagna la proposta di legge — di un numero assai limitato di persone che non ha il tempo utile per concorrere, e verso le quali appare doveroso esprimere gratitudine per un servizio esplicato in momenti delicati per la vita del nostro Paese.

Salvatore Brancati

PERSONAGGI

I cento volti di Gianni Siroli, ferroviere e mago

Incontro Gianni Siroli in treno, casualmente. Mi chiede di "Voci", dei suoi programmi, avanza suggerimenti e critiche con un interesse inconsueto, ahimé, in un giovane.
Il "male di rotaia", nota affezione che si manifesta con attaccamento quasi morboso per il mondo dei treni, si accompagna di solito ai primi capelli bianchi ed alle prime rughe, a meno che non colpisca in tenera età, nel qual caso produce individui simpaticamente noti come feramatori e fermodellisti (che però raramente entrano in ferrovia).
Nel caso di Siroli, Conduttore (facente funzione di Capo Treno) del D.P.V. di Faenza, l'affezione è invece notevole visto che è, fra l'altro, Vice Segretario Compartimentale dell'Associazione dei Ferrovieri Europei e che è gran parte merito suo se a Faenza, su 300 ferrovieri, 120 sono iscritti all'A.E.C.
Detto questo, però, di Siroli sappiamo ancora ben poco. Deposta l'uniforme e la pinza, Siroli indossa il frack e si trasforma in mago. Il suo divertimento sta nel far sì che la gente non creda ai propri occhi e per quanto nella vita è controllato e razionale, sul palcoscenico diventa esuberante ed estroverso. Oggetti, carte da gioco, tortore (perfino pesci) appaiono e scompaiono nell'alone di mistero che ogni buon mago riesce sempre a suscitare; e Siroli è un ottimo mago ed ha alle spalle dieci anni di applicazione e di studio con i più noti specialisti (Silvan, Alexander, ecc.).
Nel 1978 prende parte allo spettacolo di una TV locale. Si chiamava "Magic Mixer Show" e questa diventa la sua sigla: nei suoi spettacoli in TV, nei teatri ed in una sua rubrica di magia che cura per una rivista cittadina. Come ogni mago che si rispetti ha un nome d'arte: Janis. I partecipanti agli ultimi convegni dell'A.E.C. ricordano bene le sue esibizioni che hanno provocato un grande entusiasmo.
Un pomeriggio, a casa sua, con alcuni amici ed un buon bicchiere di sangiovese, gli viene chiesta una esibizione estemporanea.
A due metri di distanza, con gli occhi di tutti puntati addosso come fucili, le carte cambiano di seme, gli oggetti vanno e vengono e noi, presi fra l'ammirazione ed il dispetto, ritroviamo gli stupori dell'infanzia. Poi qualcuno gli chiede di parlare di un'altra sua grande passione, e allora escono fuori le "foto", e Janis trae dal cappello un altro se stesso. Da grandi raccoglitori escono le fotografie dei nostri nonni; il mondo romagnolo dalla fine dell'Ottocento alla seconda guerra mondiale. Sono circa mille rare immagini cercate pazientemente nelle case e negli archivi dei vecchi fotografi con un lavoro di anni che continua tuttora.
Occupazioni, costumi, attrezzi, la fatica dei campi, tutto rivive nelle vecchie foto dimenticate e restituite all'attenzione dell'uomo, capaci ancora di dare emozioni, di suscitare interessi e curiosità.
Documenti di una storia minore ma non meno importante per capire il passato. Le foto riguardano essenzialmente il territorio di Lavezzola, nella cosiddetta Bassa Romagna, e non resteranno per molto tempo nei cassetti. Sono destinate al Centro Etnografico di Lavezzola che si chiamerà "La Bastia" e verrà aperto quest'anno. Ne saranno direttori Gianni Siroli ed il Prof. Angelo F. Babini, un insegnante di Lavezzola.
In verità alcune di queste foto sono già uscite all'onor del mondo perché Siroli ne ha già fatto due mostre e due libri fotografici, il primo dei quali ha un titolo significativo: "Lavezzola... è mi paès".
Siroli ferroviere, mago, etnologo. L'occhio corre per la casa dove, fra le coppe e le medaglie vinte dal prestigiatore, si notano alcuni strumenti musicali. Anche musicista? Anche.
Sei anni di conservatorio; gli studi abbandonati per i casi della vita ma non tanto presto da non avergli lasciato una buona preparazione. Una certa attività di orchestrale alle spalle, ha scritto le musiche di alcune riviste radiofoniche e televisive (di cui ha curato anche la regia) ma di tutto questo non sembra parlare volentieri. Preferisce ricordare la sua attività di animazione culturale nelle scuole (medie, elementari e materne) dove passa il proprio tempo libero, quello che gli resta, fra ragazzi e bambini collaborando nell'insegnamento dell'educazione musicale e della recitazione.
Un'attività questa che meriterebbe molta più attenzione, ma mi sto accorgendo di parlare di

Gianni Siroli

una persona di cui non riesco ad afferrare ancora la vera essenza. Chi è questa specie di Mandrake?
Sto per fare una domanda provocatoria ma poi penso che ogni buon mago deve mantenere un certo alone di mistero. Vediamo un po': musica, ricerca dei tempi passati, amore per il treno, per la magia, per i bambini. Gianni, tu DEVI scrivere anche poesie!
"Qualcuna, quando piove". Fuori dunque e vediamo di capire!

LA VCIAIA (La vecchiaia):
La t'chësca adòs / coma la porbia / dè par dè / e par quânt t'at scrola / l'avânza sempar a lè.

La s'atâca int'i pinsir / int'al rugh dla faza / int'la mentalitê / che par quânt t'at sfurza / t'an si bon d'cambiê.

E t'zirch 'na soluzion / t'ascult i zuvan / t'vé dri a la môda nôva / mo t'an si bon d'durê / parché la vciaia la t'artrôva.

Alora t'spir int'è Signor / t'prigh ad fêt capì / mo dop un pô che t'è pruvê / t'at n'adé che nenca Lò / l'ha quël êtar da badê.

Ti cade addosso / come la polvere / giorno per giorno / e per quanto ti scuoti / rimane sempre lì.

Si attacca nei pensieri / nelle rughe della faccia / nella mentalità / che per quanto ti sforzi / non sei capace di cambiare.

E cerchi una soluzione / ascolti i giovani / vai dietro alla moda nuova / ma non sei capace di durare / perché la vecchiaia ti ritrova.

Allora speri nel Signore / preghi di farti capire / ma dopo un po' che hai provato / t'accorgi che anche Lui / ha qualcos'altro da badare.

Quanta verità in questi pensieri inconsueti per un giovane di trentatré anni. E quante cose ci possono essere dietro una divisa e la frase fatidica: "Signori, prego il biglietto!"

Renzo Pocaterra

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

Sul tema della perequazione automatica delle pensioni, trattato lo scorso mese, va aggiunto che la Ragioneria generale dello Stato con circolare del 17.12.81 ha precisato che — in analogia a quanto già attuato per le pensioni dei lavoratori dipendenti a carico dell'INPS nell'ambito degli ordinamenti dell'assicurazione generale obbligatoria — il nuovo più favorevole limite del tetto massimo entro il quale può essere conferito l'aumento per perequazione automatica sulle pensioni a carico dello Stato, fissato dall'art. 19 della L. n. 155 del 1981 e determinato in una pensione mensile di lorde lire 1.138.462, va tenuto presente anche per l'anno 1981.
Consegue che dovrà essere riliquidata la rata mensile, dovuta durante il decorso anno, a coloro la cui pensione base al netto degli assegni accessori risulti d'importo lordo mensile compreso fra lire 775.386 e lire 1.138.462; per l'attuazione di tali variazioni si attendono le disposizioni operative da parte della Direzione generale del tesoro, della qualcosa darò notizie allorquando saranno state impartite.
Numerosi lettori di questa rubrica, oltre alla pensione ferroviaria, usufruiscono di un trattamento previdenziale a carico dell'INPS, alcuni sotto forma di pensione autonoma integrata al trattamento minimo (per essersi costituita una posizione assicurativa con almeno 780 contributi settimanali conseguiti avvalendosi della prosecuzione volontaria) ed altri semplicemente come pensione supplementare per aver versato contributi all'INPS in misura insufficiente per il diritto ad una pensione autonoma. A costoro va detto che la G.U. n. 351 del 23.12.81 ha pubblicato il decreto che ha sancito le variazioni degli indici economici che le vigenti disposizioni pongono a base per l'applicazione della perequazione automatica dei trattamenti INPS. L'avvenuta pubblicazione del decreto ministeriale offre lo spunto per rammentare che nel corso del 1982 si stabilizzerà la perequazione automatica quadrimestralizzata, nel senso che i successivi aumenti verranno attribuiti con effetto dal 1° gennaio, dal 1° maggio e dal 1° settembre e per notiziare che l'INPS ha conseguentemente programmato la erogazione degli aumenti, effettuando il precalcolo, in un unico ordinativo di pagamento di tutti gli aumenti spettanti per il 1982. In altre parole, per evitare ad ogni scatto della perequazione il ritiro degli ordinativi dagli uffici pagatori e la loro sostituzione, a volte con ritardi pregiudizievoli per gli interessati, l'INPS, tenendo conto delle previsioni dell'Istituto di statistica, ha predisposto gli ordinativi di pagamento per l'intero 1982, calcolando in anticipo gli aumenti presumibili di scala mobile al 1° maggio e al 1° settembre e attribuendoli in partenza sulle pensioni per modo che possano essere erogati tempestivamente a ciascuna scadenza. Ovviamente, è da avvertire che eventuali scostamenti, che si dovessero in concreto verificare a maggio o a settembre rispetto alle previsioni, determineranno i dovuti conguagli, positivi o negativi, in occasione della corresponsione della prima rata relativa all'anno 1983. In particolare, per le pensioni integrate al minimo con almeno 780 contributi settimanali, non tutti versati in costanza di attività, gli importi mensili sono stati così determinati: lire 230.250 dal 1° gennaio 1982, lire 239.700 dal 1° maggio 1982 e lire 251.700 dal 1° settembre 1982; per le pensioni supplementari l'aumento mensile dal 1° gennaio 1982 è pari al 3,30 per cento.
Sul fronte della rivalutazione delle pensioni statali cosiddette d'annata continuano numerosi gli interventi sulla stampa e in sede parlamentare; per sollecitare l'adozione del provvedimento perequativo nonché per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla questione si sono svolte manifestazioni di pensionati civili e militari in diverse località della Penisola. Peraltro, finora, tutti i tentativi hanno trovato uno scoglio insormontabile nella resistenza dei Ministri finanziari; tuttavia, non tutte le speranze sono da considerarsi perdute perché l'azione per uno sblocco favorevole del problema continua incessante e senza sosta, tale da fare prevedere possibile una conclusione positiva della vertenza.
Infine, per quanto concerne la riliquidazione della 13ª mensilità nel computo della indennità di buonuscita in favore degli esodati con le norme per gli ex combattenti ed assimilati, al fine d'includere nel calcolo l'aumento convenzionale di sette o dieci anni, sono in corso di definizione le intese operative fra l'Azienda F.S. e l'OPAFS, a conclusione delle quali verranno impartite le opportune disposizioni, che certamente troveranno spazio in questa rivista.

Risposte individuali

Le notizie che seguono sono state richieste dal sig. **Angelo Pepe** da Angri:
1) Sussidio funerario da parte dell'OPAFS
Il sussidio anzidetto, nei casi di morte di pensionato delle F.S. già iscritto all'ente previdenziale, viene erogato soltanto sotto il profilo della obbligatorietà e, per quanto riguarda i beneficiari, limitato ai congiunti dell'ex dipendente deceduto dopo il collocamento a riposo.
È venuta meno, perciò, la possibilità di attribuire tale sussidio, in via facoltativa ed in mancanza di persone di famiglia, per la metà ad altre persone che fossero in grado di dimostrare di aver curato il defunto prima della morte e per l'altra metà a chiunque provasse di aver sostenuto le spese di sepoltura (con possibilità di

cumulo delle due metà in favore della stessa persona), secondo le disposizioni vigenti prima della costituzione dell'OPAFS.
In sostanza, a partire dal 1° gennaio 1974, gli unici destinatari del beneficio in parola possono essere i seguenti familiari superstiti, elencati in ordine di priorità e con esclusione di ogni altro convivente non legato con il defunto da vincoli di coniugio o di parentela: 1) coniuge convivente; 2) orfani minori e per essi il tutore; 3) altre persone di famiglia conviventi (figli maggiorenni, genitori, germani).

2) **Assegno funerario ENPAS**
L'assegno mortuario rientrava nella gamma delle attività assistenziali-sanitarie dell'ENPAS. Tali attività, com'è noto, sono passate alle Regioni, le quali non riconoscono più la corresponsione dell'assegno funerario agli assistiti. Poiché la nuova disciplina è entrata in vigore dal 1.1.1979, tutti gli eventi verificatisi dopo quella data non hanno titolo al beneficio.

3) **Condizioni richieste per la pensione di riversibilità a favore degli orfani maggiorenni**
In verità ho già parlato di ciò in precedenti occasioni; non di meno, tenuto conto della pressante domanda formulata dall'interessato, convengo anch'io di ritornare sull'argomento per arricchirlo con alcune precisazioni.
Intanto ricordo che gli orfani maggiorenni per poter aspirare alla pensione di riversibilità devono possedere i seguenti requisiti: a) inabilità a proficuo lavoro od età superiore a sessanta anni; b) nullatenenza; c) convivenza a carico.
I detti requisiti devono essere presenti alla data di decesso del ferroviere o del pensionato; per i pensionati deceduti prima del 1.1.1958 è sufficiente che le condizioni di inabilità e di nullatenenza sussistevano almeno alla data suindicata, fermo restando che la convivenza a carico deve essere accertata in ogni caso alla data di decesso del dante causa.
La condizione dell'inabilità al lavoro va valutata con criteri di relatività onde stabilire se in rapporto al sesso, all'età, alle abitudini professionali ed allo stato sociale le condizioni fisiche consentano all'orfano di attendere ad un lavoro continuativo, proficuo ed effettivamente remunerativo, dal quale poter trarre i mezzi per soddisfare alle normali esigenze della vita; sicché, talvolta, il requisito è stato ritenuto sussistente con una riduzione della capacità lavorativa del 40-45% per affezioni a carattere permanente.
La convivenza a carico va intesa del pari con criteri di relatività, nel senso che deve attribuirsi rilevanza al fatto che il richiedente la pensione abbia ricevuto dal dante causa un complementare e necessario aiuto economico. Si prescinde dalla convivenza quando questa sia stata interrotta per motivi di forza maggiore, quali l'adempimento di obblighi di servizio, le esigenze di studio o l'internamento in luoghi di cura o in altri istituti.
Per quanto attiene alla nullatenenza, la norma che la regola (art. 85, 2° comma, D.P.R. n. 1092 del 1973) stabilisce che il requisito non sussiste allorché l'interessato sia possessore di "redditi assoggettabili all'imposta sul reddito delle persone fisiche" per un ammontare superiore a lire 960 mila annue. Di recente, per l'individuazione del reddito rilevante sotto il profilo pensionistico, si è pronunciata la Corte dei conti, nel senso che deve farsi riferimento non già al reddito lordo ma a quello netto ossia al reddito preso in considerazione ai fini fiscali. Il limite reddituale si ottiene, perciò, depurando il reddito lordo complessivo della somma delle due detrazioni d'imposta (quella per spese di produzione del reddito e l'altra per oneri deducibili in misura forfettizzata vigenti nell'anno tributario considerato) tradotta in termini di reddito tenendo conto dell'aliquota del 10% cui è assoggettato il primo scaglione di reddito del contribuente. Ad esempio, per il 1977, in cui le due detrazioni predette sono, rispettivamente, di lire 84.000 e di lire 18.000, compete all'interessato una detrazione d'imposta di complessive lire 102.000, che, in termini di reddito, si converte in lire 1.020.000 (= 102.000 × 10) e così nel caso ipotizzato il limite reddituale dell'orfano ammonta a complessive lire 1.980.000 (= 1.020.000 + 960.000).
Le notizie surriportate in ordine alla concessione della pensione di riversibilità in favore degli orfani maggiorenni sono anche dirette alla sig.na **Niva Baroncini** da Trieste, ricordando che la domanda e i documenti di rito vanno presentati alla competente Direzione provinciale del tesoro, alla quale ci si potrà rivolgere per i ragguagli di dettaglio.
Il trattamento di quiescenza del sig. **Emilio Montagnani** da Cataldo è stato modificato per il computo di un ulteriore periodo di anni 2 e giorni 7. Tale periodo deriva in parte dal servizio militare (24.1.1953 - 4.4.1954) e in parte da un altro servizio pre-ruolo (15.2.1965 - 1.12.1965). Il servizio utile complessivo, già determinato in anni 23 (a. 23 m. 5 e g. 25), è salito così ad anni 26 (a. 25 m. 6 e g. 2) e, di conseguenza, la pensione base annua da lorde lire 2.004.000 è aumentata a lorde lire 2.235.000, sempre a decorrere dal 2.9.1980. Tale trattamento sarà prossimamente di nuovo rettificato per l'applicazione delle tabelle stipendiali fissate dalla L. n. 885 del 1980.
Finalmente, si è riusciti a mettere in moto in favore del sig. **Ettore Rossi** da Salerno il procedimento di riliquidazione della sua pensione per tener conto del beneficio economico attribuitogli ai sensi dell'art. 18 L. n. 42 del 1979 con deliberazione dell'U.P.C. di Napoli n. 485 dell'11.4.80: lo stipendio pensionabile è passato da lire 2.115.881 a lire 2.205.919.

Dal cav. **Ottorino Cinti** da Senigallia ho appreso con molta soddisfazione la positiva soluzione della sua controversia con la D.P. del tesoro di Ancona, avvenuta con la restituzione della somma indebitamente trattenutagli e la corresponsione del, seppur lieve, credito in di lui favore; nell'occasione, lo ringrazio vivamente per le cortesi espressioni usate nei miei riguardi.

Aderendo alla segnalazione pervenuta dal sig. **Calogero Lucania** da Capranica, si è provveduto a fornire la Direzione prov.le del tesoro di Viterbo di una copia della circolare diramata dalla Direzione generale delle F.S., d'intesa con la Direzione generale del tesoro, in tema di applicazione della L. 11 dicembre 1980, n. 850, riguardante la rivalutazione degli assegni vitalizi in favore degli ex assuntori.
In base alle notizie comunicate dal sig. **Silvio Rambaldi** da Milano, ritengo che il di lui caso rientri nella sfera d'applicazione della sentenza costituzionale n. 34 del 1981, di cui ho ampiamente riferito nel numero di maggio dello scorso

Encomi

Il Direttore Generale ha encomiato, per il loro eccezionale comportamento in servizio, i seguenti Agenti:
Manovratori: Francesco Beccia, Mario Giuliano, Fiorino Cecchetti; *Capo Stazione:* Mauro Fugazzi; *Ausiliario di Stazione:* Gioacchino Scozzari; *Ausiliario Viaggiante:* Ermes Tabiadon; *Ufficiale Navale:* Filippo Arena.

Elogi

Per aver compiuto atti di onestà, sono stati elogiati dal Direttore Generale i seguenti Agenti:
Manovale: Bruno Fresu; *Manovratori:* Salvatore Savarese, Vasco Tanganelli, Giuseppe Berni; *Manovratore Capo:* Almo Casella; *Capo Squadra Manovali:* Domenico Orsi; *Ausiliari:* Giuseppe Berriolo, Michele Perriello, Mario Farina, Gildo Notaro; *Deviatori:* Angelo Fasoli, Domenico Bianchi; *Operai Qualificati:* Angelo Fiordiponti, Ettore Anderlini, Ferdinando Brandonisio, Veraldo Galluzzi, Arnaldo Antonutti; *Applicato:* Enzo Ceschia; *Applicato Capo:* Ezio Miniati; *Tecnici:* Franco Girardi, Angelo Ravazzano; *Capo Tecnico:* Luigi Milani; *Assistenti di Stazione:* Giuseppe Inclimona, Luigi Battaggia, Fortunato Campolo, Biagio Prati; *Assistenti Capo:* Giuseppe De Vincentis, Antonio Sorce, Mario Saitta, Antonio Lamonaca; *Capi Gestione:* Giovanni Cafaro, Antonino Sparvieri, Aldo Maglierini; *Segretario:* Maria Pia Conca; *Segretario Superiore:* Aldo Ciullini; *Segretario Sup. 1ª Cl.:* Augusto Massara; *Macchinisti:* Martino Pinto, Paolo Lollo, Francesco Petrilli; *Assistenti Viaggianti:* Cosimo Moretto, Giovanni Caradonna; *Conduttori:* Carlo Manocchio, Ambrogio Mainero, Adriano Composta; *Capi Treno:* Silvano Buiatti, Bartolomeo Mendola, Luciano Ieraci, Ernesto Fabbrucci, Livio Giusto.

anno, laddove precisavo altresì le modalità da compiere per ottenere nuovamente dalla competente Sede dell'INPS l'integrazione al trattamento minimo.
Ho il piacere d'informare l'amico cav. **Alberto Vulcano** da Napoli che la regolarizzazione della sua pensione, per l'applicazione dell'art. 18 della legge n. 42 del 1979 (che ha consentito di estendere il beneficio previsto dall'art. 26 della L. n. 775 del 1970 anche al servizio di ruolo), si trova in fase di lavorazione abbastanza avanzata.
Con decreto n. 14154 del 27.10.1981, il trattamento di quiescenza già usufruito dal sig. **Giuseppe Ciccarelli** da Fabriano — siccome esonerato dal servizio il 5.2.1980 — è stato regolarizzato a termini della L. n. 885 del 1980, donde la pensione base è stata elevata ad annue lorde lire 5.786.000 a decorrere dalla data suddetta.
La riliquidazione in base al DPR. n. 1081 del 1970, a suo tempo disposta in favore del sig. **Ulderigo Ruberti** da Pisa, è stata bensì determinata sulla base del 1° parametro di stipendio previsto per la qualifica di Segretario superiore conseguita il 1°.1.1963, ma valutando il 4° aumento periodico, in luogo di quello iniziale, per effetto degli aumenti periodici conseguiti nella precedente qualifica. L'attribuzione del 2° parametro è stata impedita dal fatto che da lì a poco e cioè il 1°.2.1963 ha avuto luogo la cessazione dal servizio, laddove le norme dell'epoca richiedevano il possesso di un'anzianità di qualifica di cinque anni e, purtroppo, secondo una ben nota regola giuridica "tempus regit actum". D'altronde, trattandosi di una questione attinente al rapporto d'impiego, che precede la posizione di quiescenza, non è possibile apportare alcuna variazione, stante che la posizione giuridico-economica, in base alla quale la pensione viene calcolata, è quella effettivamente posseduta all'atto dell'esonero. □

In attesa dell'estate: quali vacanze?

L'argomento è serio: è stato affrontato, discusso, sviscerato in congressi, convegni e dibattiti. Consentitemi, per cambiare, di trattarlo in chiave semiseria.
Le vacanze, si sa, costituiscono oggi una parte importante nella vita di ciascuno di noi. Certo, la vacanza "lontano da casa" è anche, indubbiamente, un fenomeno di costume, nel senso che obbedisce a tendenze indotte dal consumismo, dalla moda, da malintesi modelli di benessere sociale, e così via.
Ma non è tutto qui. Il fenomeno delle vacanze risponde a motivazioni profonde ed a bisogni che l'uomo del duemila avverte oramai come irrinunciabili. È noto a tutti, infatti, che nella società d'oggi, se da una parte migliora lo standard di vita, dall'altra si evidenziano sempre più numerosi e differenziati fattori di stress: dalla stessa attività lavorativa con le sue molteplici implicazioni, a tutti gli altri aspetti della vita di relazione, nonché ai vari tipi di inquinamento cui si è constantemente soggetti. Tutti fattori, in definitiva, che sommati insieme provocano un logoramento, a sua volta causa di malessere, instabilità emotiva, forme più o meno accentuate di nevrosi, se non vere e proprie malattie psicosomatiche di varia entità.
Quale il rimedio per questi "malesseri del benessere", che, per certi versi, sembrano più inevitabili del bacillo del raffreddore? Al di là dei medici, delle pillole e degli psicofarmaci, la risposta è: andare in vacanza. Un periodo appropriato di buone e sane vacanze, al termine di un anno di lavoro e della "solita vita", ed ecco: quel meraviglioso coacervo di spirito e materia che è l'"homo sapiens" riesce, come la batteria dall'elettrauto, a ricaricarsi e ad accumulare nuove energie per tornare poi, ritemprato, rigenerato e in piena forma, ad affrontare un nuovo anno di fatiche quotidiane (il lavoro la casa i figli il capo ufficio; la suocera il bollo di circolazione le tasse; le assemblee di condominio l'IRPEF l'ILOR; i politici alla Tv i consigli di classe i comitati di quartiere).

Sin qui, dunque, tutti d'accordo: ben vengano le vacanze, questo toccasana dell'era tecnologica, questa panacea della civiltà dei consumi.
Ma torniamo al tema vacanze.

E qui viene il bello: quali vacanze? La scelta è vasta, praticamente illimitate le combinazioni possibili. C'è anzitutto la vacanza classica, quella che definirei "stanziale": casa (di proprietà o in affitto) in una tranquilla località di mare, collina, o montagna, dove si può andare con il cane, il canarino e il lavoro a maglia: vita riposante, sole, passeggiate, nuove o vecchie conoscenze, comunque diverse da quelle di città.

C'è la vacanza mondana, in posti alla moda dove l'acqua minerale costa più del Chianti, e dove le signore, al corso cittadino pieno di locali (ci si va a prendere un drink la sera) scoprono, man mano che avanza l'abbronzatura, porzioni sempre più vaste di pelle: tipo di vacanza medio-costosa, adatta a portafogli discretamente capaci.
C'è la vacanza-Tour, che, grazie all'intraprendenza e alla martellante iniziativa di miriadi di agenzie (private, semiprivate o piratesche) offre una infinita gamma di possibilità: viaggi in tutto il mondo, in treno, in nave, in aereo, in treno più nave, in treno più aereo, in treno più nave più aereo più pullman e così via. Ed anche qui, è intuitivo, la scelta, oltre ad essere subordinata alla sete di conoscere il mondo, è condizionata dalla possibilità della tasca: ma niente paura, ce n'è per tutti: dalla "settimana nel Parco Nazionale d'Abruzzo", con vista dei camosci, se il binocolo è potente, ai "quindici giorni alle Sejschelles", dove sembra che spiaggia, mare e sole non siano lì dal giorno della creazione, ma siano un precipuo servizio appositamente creato per turisti fortunati dalle impagabili agenzie di viaggio.
Questo tipo di vacanze, se offre, come dicevamo, vastissime possibilità ed apre sconfinati orizzonti all'insaziabile desiderio di novità dell'uomo, presenta — ahimé — un comune lato negativo: si torna a casa più stanchi e più stressati di prima, vogliosi di un autentico periodo di riposo, magari in ciabatte, davanti ad una bibita fresca e ad un televisore.
Ma gli anni '70 hanno visto il boom di un altro tipo di vacanza, una vacanza veramente diversa, una vacanza alternativa, tale da presentare, a fronte di pochissimi svantaggi, numerosissimi aspetti positivi. Parlo del Campeggio, argomento su cui mi propongo di tornare quanto prima.

Virginio Pantano

Qua e là per i D.L.F.

Nei locali della Sezione del DLF di Palermo si è svolto un torneo di scacchi a livello regionale, con la partecipazione dell'Arci-Scacchi. Vincitore assoluto è risultato il Maestro Riccardo Gueci. Ottimo secondo posto è stato appannaggio dell'Ing. Franco Donarelli, Ispettore Principale presso l'Ufficio Lavori Compartimentale. Direttore tecnico del Torneo è stato Adolfo Arcidiacono. Un particolare ringraziamento va al Presidente del Sodalizio, Vincenzo Lo Cascio, a cui in gran parte si deve la riuscita della manifestazione.

Organizzata dalla Sezione Culturale del DLF di Palermo, dal 15 al 19 dicembre, si è svolta la "1ª Rassegna d'arte figurativa Giuseppe Licciardello", con l'esposizione di opere di pittura, scultura e fotografia in bianco e nero e a colori.

Il 28 novembre scorso, nei locali del DLF di Casale Monferrato, circondato da amici ed ex colleghi, è stato festeggiato Armando Boda, ex ferroviere e già Presidente del medesimo Sodalizio, per i suoi 50 anni di socio. Nell'occasione gli è stata consegnata una targa-ricordo.

Il Gruppo "Esperienza Teatrale" del DLF di Genova continua nella sua brillante attività filodrammatica sotto la direzione e la regia di Antonio Aversa. Di recente si è esibita, con grande successo, al Teatro A.B.C. di Genova Sampierdarena, presentando "Lunn-a d'arfé" (Luna di fiele), tre atti di Battistina Rambelli, nota e apprezzata commediografa genovese.

Un Gruppo corale ha riscoperto il treno per organizzare una gita turistica. Il coro "Vos di Ospedalet" di Ospedaletto di Gemona (UD), una delle località duramente colpite dal sisma del 1976, ha effettuato una gita di andata e ritorno da Gemona del Friuli a Sacile.

Presi i debiti accordi con gli Uffici Compartimentali interessati è stato effettuato un treno speciale composto da due automotrici e l'iniziativa ha riscosso calorosi consensi. Le prenotazioni si sono subito esaurite e i partecipanti hanno potuto godere, durante il viaggio, delle bellezze naturali offerte dalla "Pedemontana".

I partecipanti al viaggio Gemona-Sacile e, sotto, gli attori di "Esperimento teatrale" di Genova

Con il patrocinio del DLF di Roma, si è concluso, sul Bacino del Turano, il 1° Trofeo Compartimentale di pesca, al quale hanno aderito i DLF di Avezzano, Viterbo, Orvieto e Roma.
Il trofeo è stato vinto dalla Sezione Pesca di Roma, seguita nell'ordine da quelle di Viterbo, Orvieto e Avezzano. Nella classifica individuale, il titolo di Campione compartimentale 1981 è andato a Ferrante Berardo (DLF di Avezzano), mentre al 2°, 3° e 4° posto si sono classificati rispettivamente Fabio Rea, Aldo Boccanera e Carlo Danti.

Presso la Sezione di Parma del DLF si è svolta la giornata conclusiva della Rassegna Compartimentale di Espressione figurativa per ragazzi. Ben 143 ragazzi delle scuole elementari e medie, figli di ferrovieri, si erano improvvisati pittori nelle sedi di Bologna, Faenza, Modena, Reggio Emilia, Lugo, Forlì, Fidenza e Parma, realizzando opere che sono state esposte in occasione della giornata conclusiva a Parma.
Non è stata stilata alcuna graduatoria di merito fra i partecipanti, ognuno dei quali ha ricevuto un attestato di partecipazione ed un'artistica medaglia ricordo della città di Parma.

Il gruppo ciclistico del D.L.F. di Sulmona che è, per numero di iscritti, il più grande dell'Abruzzo e Molise. Numerose sono state le vittorie della squadra nel corso del 1981 nell'ambito dei Giochi della Gioventù.

Nel quadro delle manifestazioni celebrative del Cinquantenario della stazione di Milano Centrale, il DLF di Milano, dopo l'esposizione delle mostre filateliche e fotografiche dell'ottobre scorso, ha concluso il proprio impegno con una grande gara sportiva di bocce a carattere compartimentale alla presenza di numerose autorità, fra i quali il Direttore Compartimentale, Ing. Renzulli, il Capo Ufficio Commerciale e Traffico, Dott. Grandi, il Capo Ufficio Approvvigionamenti, Dott. Forte, il Campo Impianto di Milano Centrale, Cav. Venturelli, rappresentanze dell'ANPI e della Comunità Israelita.
Vincitori della competizione, cui hanno preso parte 64 coppie, sono stati i Sigg. Franchi e Vignati, mentre al secondo posto si è classificata la coppia Rota-Michelotti, tutti del DLF di Milano.

(Notizie a cura di Giuseppe Giambanco, Aurelio Battaglia, Alessandro Pergola Quaratino, Renzo Marello, Oscar Fratini, G. Brandozzi)

NOTIZIE DAL SERVIZIO PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Ordinamento dei servizi

In materia di ordinamento, sono stati emanati i DD.MM. 23 dicembre 1981, dal n. 2557 al n. 2568.
Con tali provvedimenti è stato avviato il progetto di riordinamento resosi necessario per adeguare le strutture aziendali ai nuovi compiti assegnati all'Azienda F.S. dalla legislazione vigente ed, in particolare, all'attuazione del piano integrativo ex Legge 17/81, il cui disposto prevede un aumento delle piante organiche dirigenziali, rispetto a quelle fissate dal D.P.R. 748/72, tabella XII, quadro L.
Con i DD.MM. citati, tali posti in aumento sono stati distribuiti fra i vari Servizi e Unità equiparate, in prevalenza a quelle (Unità speciali, C.E.U., Settore Autonomo della Navigazione) istituite direttamente dalla stessa Legge 17/81 o — comunque — alle Unità che maggiormente dovevano essere potenziate in relazione appunto all'attuazione del piano integrativo.

Indennità chilometrica (art. 12 D.C.A.)

A seguito delle modificazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti del personale sulle Ferrovie dello Stato, con decorrenza 1° dicembre 1981, sono variate le misure dell'indennità chilometrica di cui all'art. 12 delle D.C.A. e precisamente:
— dipendenti ammessi a viaggiare in 1ª classe
da £ 5,06 a £ 5,56
— dipendenti ammessi a viaggiare in 2ª classe
da £ 3,19 a £ 3,50

Astensioni dal lavoro

Sul B.U. delle F.S. n. 23 del 15 dicembre 1981 è stato pubblicato il D.M. n. 2508/81, riguardante la regolamentazione delle trattenute sulle retribuzioni per astensioni dal lavoro aventi durata inferiore alla giornata lavorativa.
In particolare l'art. 1 del citato D.M. prevede che la trattenuta sulle retribuzioni vada commisurata all'intera giornata, anche per scioperi di durata inferiore, nei casi in cui l'astensione dal lavoro interessi in tutto o in parte le attività svolte dal personale ferroviario di taluni profili professionali di categoria, soggetti a prestazioni lavorative funzionalmente interdipendenti che assicurano la circolazione sulla rete, la sicurezza degli impianti, delle linee e di tutte le relazioni del trasporto pubblico.

Forme anomale di protesta

Il Direttore Generale, con circolare n. P.6.C.U/771 del 6 gennaio c.a. ha precisato come il dipendente delle Ferrovie dello Stato, in base alle disposizioni vigenti, sia tenuto a garantire *l'integrità della prestazione lavorativa*.
Pertanto ogni forma di protesta che si concretizzi nel limitare le prestazioni globali spettanti al personale, in virtù del profilo rivestito o delle funzioni svolte, non può considerarsi come sciopero, in quanto non comporta totale astensione dal lavoro; e si configura invece come *forma anomala di protesta*, e in quanto tale soggetta agli eventuali procedimenti disciplinari previsti dalle disposizioni di legge.

Assunzioni effettuate nei mesi di novembre e dicembre 1981

— Settore degli Uffici	51
— Settore dell'Esercizio	416
	467

Accertamenti professionali

Sono state approvate le graduatorie del concorso di avanzamento mediante accertamento professionale ad Ispettore Capo Aggiunto (D.M. 23 marzo 1981, n. 713) ed immessi i relativi vincitori con decorrenza 30 dicembre 1981.
Sono stati immessi nei profili della quinta e sesta categoria i dipendenti utilmente collocati nelle graduatorie dei relativi accertamenti professionali.

Equo indennizzo

In data 18 dicembre 1981 è stato trasmesso al competente Ministero del Tesoro lo schema di regolamento previsto dall'art. 11 della legge n. 564/1981, col quale verrà disciplinata la procedura per la concessione dell'equo indennizzo ai ferrovieri in servizio ed a riposo ed ai familiari superstiti.
Tale schema regolamentare, al di là della stessa previsione legislativa, costituisce un testo unico coordinato di tutta la normativa attualmente in vigore sulla materia, tenendo conto altresì della giurisprudenza consolidata delle Magistrature amministrative e dei criteri seguiti dalla Sezione di controllo della Corte dei Conti.
Un apposito articolo riunisce tutte le disposizioni transitorie conseguenti alle varie modifiche dell'istituto susseguitesi nel tempo in conseguenza dell'entrata in vigore delle leggi n. 42/1979, n. 312/1980 e dell'ultima riforma approvata con la citata legge n. 564/1981.
Dopo il parere del Ministero del Tesoro, lo schema sarà sottoposto alle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, per essere infine approvato con decreto dell'On. Ministro sentito il Consiglio d'Amministrazione.
Nel corso del mese di dicembre sono stati, inoltre, approvati i primi quattro decreti ministeriali di concessione del beneficio, per una spesa complessiva di £. 46.494.851, e sono stati inoltrati al Consiglio d'Amministrazione, per il prescritto parere, altri due decreti per un ulteriore impegno di spesa di lire 23.657.891.

Rapporti Azienda-OO.SS.

In data 19 gennaio 1982, nell'ambito della trattativa per il rinnovo del contratto, è stato firmato il "Protocollo" per la regolamentazione dei rapporti fra l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali FILT-SAUFI-SIUF e SIN.DI.FER. e, separatamente, FISAFS al quale è allegato un autonomo codice di autoregolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero.
A conclusione della succitata trattativa per il rinnovo contrattuale, in data 20 gennaio 1982 è stata firmata l'ipotesi di accordo per il rinnovo del contratto del personale ferroviario relativo al periodo 1981-83 dal Ministro On.le Balzamo, dal Direttore Generale dell'Azienda e dai rappresentanti delle OO.SS. confederali (FILT-SAUFI-SIUF) e, separatamente, dalla FISAFS.

Scambi di corrispondenza

Paul Chynoweth, capotreno inglese di 27 anni che studia la lingua italiana, è particolarmente interessato a corrispondere con un collega del Compartimento di Firenze, della stessa età, che abbia l'hobby della marcia, della fotografia e dei viaggi.
Scrivere a:
Mr. P. Chynoweth - 15, Lake Avenue, Teighnmouth, S. Devon - TQ14 9LL - (England)

Martine Chevet, figlia di un Capo Squadra Movimento, desidera corrispondere in Italiano e Francese con la figlia di un ferroviere abitante a Roma, Milano, Napoli o Venezia, Martine ha 18 anni e mezzo e ama il cinema, i dischi e la lettura. Il suo indirizzo è: 16, rue Victor Hugo - 94220 Charenton - le Pont.

Françoise Domeq, figlia di un Commesso principale di Stazione, chiede di corrispondere in Italia con la figlia di un ferroviere del nostro Paese. Françoise ha 18 anni e mezzo e ama l'equitazione, la lettura e le passeggiate.
Il suo indirizzo è: 54, rue de Subernoa - 64700 Hendaye.

Questo mese aggiorniamoci in materia di...

a cura di Francesco De Angelis

Congedo speciale per matrimonio

Con circolare PAG 43/34/43500/9.C.16/9.C.22/1.45.40.C. del 29 aprile 1959 vennero a suo tempo forniti i criteri di applicazione delle norme relative alle varie forme di congedo tra cui il congedo speciale per matrimonio (art. 87 S.G.).
Con riferimento al periodo di godimento del beneficio in questione venne disposto che il congedo speciale matrimoniale deve essere fruito in occasione dell'evento stesso, fatti salvi i casi di assenza dal servizio per malattia ed aspettativa per motivi di salute e per motivi privati, nonché in unica soluzione o suddiviso in due tempi nell'eventualità di nozze celebrate con riti civile e religioso separatamente.
In materia sono pervenute recentemente numerose richieste intese ad ottenere la concessione del congedo in periodo diverso da quello immediatamente successivo al matrimonio.
Al riguardo, considerata la sussistenza di analogie con il congedo ordinario in ordine alle finalità cui generalmente il congedo di cui trattasi viene destinato, con circolare P.2.2.2./768/2.5 del 21/12/1981 è stato disposto che il congedo speciale per matrimonio riferito all'anno 1981 e non ancora fruito, sia interamente disciplinato dalle disposizioni che regolano la concessione ed il godimento del congedo ordinario.

Trasferimenti a domanda

Ad integrazione e modifica alle disposizioni impartite con circolare n. P.2.1.5/15600 del 22 novembre 1973 in materia di trasferimenti a domanda e con richiamo alla circolare numero P.2.1.7/697 del 4 febbraio 1981 concernente la nuova normativa per i trasferimenti a domanda del personale con profilo di Segretario, con circolare n. P.2.1.1/775/2.3 del 9.1.1982 si sono impartite disposizioni valevoli per tutto il personale ferroviario, con esclusione del personale direttivo, del personale di sesta categoria e dei titolari di impianto di V categoria. Questi ultimi, peraltro potranno chiedere il trasferimento in sottordine.
Tra le nuove disposizioni emanate riportiamo le seguenti:

Graduatorie di "trasferimento e di trasferibilità"

Dal 1° gennaio 1982 dovranno approntarsi a cura delle Commissioni di trasferibilità due distinte graduatorie denominate:
A - di trasferimento
B - di trasferibilità
Nelle predette graduatorie potrà essere inserito tutto il personale che ne faccia richiesta con apposito modulo. Gli interessati hanno facoltà di richiedere entro il 31 gennaio di ciascun anno, l'inserimento in una o ambedue le graduatorie anzidette.

Graduatorie di trasferibilità

In dette graduatorie gli aspiranti al trasloco figureranno indicati in ordine alfabetico senza alcuna attribuzione di punteggio, una volta verificate le condizioni previste dalle vigenti disposizioni. Le graduatorie dovranno essere pubblicate, entro e non oltre il 31 marzo di ciascun anno con provvedimento del Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale. Entro il termine di 30 giorni a far tempo dalla data di pubblicazione di tali graduatorie, gli interessati possono proporre opposizione alla citata Autorità.

Graduatorie di trasferimento

Le domande di trasferimento dovranno essere presentate entro il 31 gennaio di ciascun anno su apposito modulo.
I dipendenti che chiedono l'inserimento nelle graduatorie di trasferimento potranno avanzare richiesta per due località, secondo l'individuazione territoriale dei posti riservati ai trasferimenti, della stessa Sede Compartimentale in ordine di preferenza. Il dipendente che, in relazione alla posizione di graduatoria per la prima località prescelta, può ottenere il trasferimento in tale località, viene automaticamente escluso dalla graduatoria relativa alla seconda località prescelta.
I trasferimenti verranno effettuati entro il 31 ottobre dell'anno cui si riferisce la graduatoria dal Direttore del Servizio Personale ove comportino passaggio di Servizio e/o di Compartimento e dai Capi degli Uffici Compartimentali per i restanti casi. Il trasferimento del personale di macchina può essere temporaneamente ritardato per motivate e documentate esigenze di servizio in relazione alla consistenza del personale di tale profilo del Compartimento cedente, sentite le Organizzazioni Sindacali. I Direttori dei Servizi nel trasmettere le proposte di trasferimenti al Direttore del Servizio Personale per l'adozione dei relativi provvedimenti, dovranno comunicare di aver acquisito l'assenso dei Direttori Compartimentali cedenti e riceventi.
I dipendenti in servizio in altri Compartimenti utilmente collocati in graduatoria, il cui trasferimento per le località prescelte non risulta possibile per la copertura dei posti, dovranno essere invitati a dichiarare, entro 10 giorni, la loro disponibilità al trasferimento in un'altra località resasi libera per movimenti in ambito compartimentale di dipendenti aventi maggior titolo al trasferimento per le località individuate con le delibere del Direttore Generale e/o dei Direttori Compartimentali.
I trasferimenti, sia in ambito compartimentale che extracompartimentale, dovranno avvenire nel rigoroso rispetto delle graduatorie.

Norme particolari sono state emanate, infine, per il Servizio Personale, per il Servizio Sanitario, per il Servizio A.G., per il Servizio Approvvigionamenti, per il Servizio Ragioneria, per l'Istituto Sperimentale, per il C.E.U. e per il Settore Navigazione (escluso il personale navigante).

Trasferimenti al di fuori dell'ordine della graduatoria

In presenza di gravissime eccezionali situazioni potranno essere prese in esame domande di trasferimento al di fuori dell'ordine della graduatoria.
Le Commissioni di trasferibilità, con propria delibera, dichiareranno la necessità o meno di tali trasferimenti.
Dette delibere dovranno essere trasmesse al Direttore del Servizio Personale.
Detta Autorità, cui peraltro è riservata la facoltà di esperire ulteriori accertamenti qualora lo ritenga necessario, disporrà il trasferimento ove presso la località richiesta vi sia vacanza di posto riservata ai trasferimenti.
Qualora per una stessa località siano stati riconosciuti necessari più trasferimenti fuori ordine di graduatoria e in detta località non sussista una sufficiente disponibilità di posti riservati ai trasferimenti, l'Autorità di cui sopra, in base ad apposita relazione illustrativa della situazione, valuterà le definitive determinazioni da adottare. □

Polveri salino-vitaminiche contro il caldo

Anche nella prossima stagione estiva saranno distribuite ad alcune categorie di dipendenti, per prevenire eventuali disturbi da calore, le polveri salino-vitaminiche, la cui composizione, quanto a principi attivi, è la medesima della passata stagione.
Il preparato dovrà essere preso nella dose giornaliera di due bustine per tutti i giorni lavorativi nei mesi di luglio ed agosto. Al personale interessato saranno consegnati, in unica soluzione, due scatole di cartone per complessive cento bustine.
Per quei dipendenti che prestano servizio nell'Italia insulare, la somministrazione viene prolungata fino al quindici settembre e a loro verranno consegnate tre scatole per complessive centocinquanta bustine.
Le bustine saranno distribuite ai calderai, saldatori, fucinatori, fonditori, personale di macchina tutto, operai dell'armamento e dell'I.E., cantonieri, guardiani, guardiani di 1ª cl., manovratori, personale di scambi a terra, piazzalisti, veicolisti, personale delle navi traghetto e personale di scorta treni.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

La Cicogna ha portato Consuelo ad Alberto Aquili, Ausiliario Viaggiante del D.P.V. di Fabriano; Eleonora a Pietro Bussolotti, Segretario dell'Ufficio Personale; Ilenia ad Enzo Sordella, Macchinista di Ancona; Alessandra ad Andrea Mas anche lui Macchinista di Ancona; Elisabetta a Francesco Tilini del Cantiere Iniezione Legnami di Foligno; Federica a Vincenzo Martelli, Ferelettrico di Foligno; Elisa a Duilio Carbini Guardiano di Jesi; Valentina a Franco Abbondanza Verificatore della R.L. di Pescara; Eleonora a Tito Priori Macchinista di Ancona; Claudia a Pietro Troiani Ferelettrico di S. Benedetto del Tronto; Nadia a Cesare Donninelli Operaio Qual. della Squadra Rialzo di Foligno. In netta minoranza i maschietti, ai quali vanno comunque auguri non meno affettuosi: Paolo, figlio del Capo Treno Emilio Mariani di Ancona; Daniele figlio del Capo Gestione Onorino Maiolatesi di Senigallia; Lorenzo, figlio del Macchinista Graziano Paoletti di Ancona; Diego, figlio di Marcello Rossi del 33° Tronco Lavori di Fabriano; Giovanni Paolo, figlio del Capo Gestione Giuseppe Braccia di Pescara C.le; Stefano, figlio del Macchinista Mauro Mantovani di Foligno.

Laurea. Alessandro Ganzetti, figlio del geom. Bruno, Segretario Superiore 1ª cl. a riposo dell'Ufficio Lavori, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica all'Università di Ancona. Rallegramenti ed auguri.

Quiescenze. Da parte di amici e colleghi gli auguri più affettuosi di lunga e serena quiescenza al Capo Tec. Sovr. Luigi Carmenati, Capo Reparto 15 E di Foligno; al Capo Personale Viaggiante Sovr. Idelbrando Brufani, Titolare del D.P.V. di Foligno; al Segretario Superiore Flavio Marsigliani dell'Ufficio Ragioneria ed alla Guardiana Giulia Balestra, per tanti anni in servizio al P.L. km.1 + 002 della Civitanova-Albacina.

Lutti le nostre condoglianze al Macch. T.M. Giuseppe De Maria di Fabriano per la scomparsa della madre, signora Maria Pennisi.

Bari

La cicogna ha portato Stefania a Canio Picciano, Aus. della R.L. di Potenza; Fabio a Rocco Scopece, Operaio dell'Officina G.R. di Foggia; Giuseppe a Francesco Tommaso, Aus. della Sq. Rialzo di Lecce; Silvia a Vincenzo D'Ettore, C. Tecnico del Reparto 11/E IE Barletta; Mauro a Cosimo De Candia, Commesso dell'Ufficio Lavori; Marco a Donato Peccarisi, Op. Qual. della Zona 13.2.IS di Brindisi; Ilaria a Michele Patruno, Segr. dell'Ufficio Lavori; Domenica a Vitoronzo Castellano, Guardiano della stazione di Polignano; Valeria a Michele Vitone, Tecnico della Zona 22.2 TE/LF di Foggia; Claudio a Domenico Valerio, Op. Qual. del 18° Tronco di Barletta.

Si sono laureati con 110 e lode in Ingegneria Elettrotecnica Pietro Di Meo, figlio del 1° Manovratore a riposo Nicola; con 110/110 in Medicina e Chirurgia Caterina Casamassima, figlia del C.S. Sup. a riposo Giacomo, già della stazione di Grumo Appula.

Lunga e serena quiescenza al dott. Rocco Biancardino, Capo Ufficio Ragioneria; Antonio Bucci, Tecnico dell'Officina G.R. di Foggia; Leonardo Limitone, Op. Qual. del 25° Tronco di Monopoli; Dante Totaro, C. Gest. Sovr. della stazione di Foggia; Domenico Spagnoletti, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria; Osvaldo Anzivino, C. Tecn. Sovr. del D.L. di Foggia; Cosimo Giuseppe Vizzano, Aus. del D.L. di Bari; Donato Antonio Rollo, Conduttore del D.P.V. di Bari; Antonio Bratta, Appl. C. r. e. dell'Ufficio Lavori; Mario Campagna, Op. Qual. del D.L. di Foggia; Ciro Riccardi, Aus. della Sq. Rialzo di Bari, e Rocco Losasso, Conduttore del D.P.V. di Foggia.

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

Il linguaggio ferroviario

Dai ferrovieri, siamo giusti, non si può pretendere un italiano perfetto: "Hanno altro per la testa, orari, scambi, semafori, coincidenze, e quando ci hanno portato alla meta sani e salvi e senza ritardo è già abbastanza". Così scrive Luciano Satta in un volume che ha titolo **Come si dice — Uso e abuso della lingua italiana** (ed. Sansoni, Firenze, 1977), introducendo una noterella a noi dedicata, e redatta, secondo quanto afferma l'autore, "senza cattiveria". In essa si esamina principalmente l'uso poco accorto di un certo tipo di terminologia che viene "diffusa" attraverso gli altoparlanti delle grandi stazioni.

Il Satta, adducendo come esempio alcuni avvisi riguardanti la partenza di un rapido, ne mette in risalto la mancanza di semplicità e di chiarezza.

Allorquando il misterioso "locutore" si rivolge al pubblico, informandolo che per accedere alle vetture del detto rapido vanno osservate determinate condizioni, fa uso non indispensabile di *accedere*, verbo poco comune, che il Satta disapprova con una manciata di ironia: "... perché il rapido è un treno di lusso, ci si *accede*, non ci si sale alla buona". Poco dopo il "locutore" aggiunge che per accedere bisogna essere muniti, oltre che di supplemento rapido, di prenotazione. Perché *muniti*? — si domanda il Satta. Ci si può munire o premunire contro qualcuno o contro qualcosa, ma certamente "non è molto opportuno dare alla prenotazione il valore di una trincea che difenda il viaggiatore dalle fucilate del controllore". Pertanto, quando si parla di prenotazioni o di biglietti in genere, basterà dire che bisogna *esserne in possesso o esserne provvisti*.

Se poi necessita che i viaggiatori abbiano bene a mente che quel treno si compone di veicoli di prima classe, sconviene darne avviso, come spesso capita di sentire, dicendo che quel rapido "*disimpegna* soltanto servizio di prima classe", perché in tal modo si adopera il verbo *disimpegnare* nel senso distorto di *compiere, effettuare, eseguire, portare a compimento* e sim. Ciò ha origine dalla cattiva abitudine (in cui, a dire il vero, incorrono anche scrittori come Pirandello), di non tener conto che *disimpegnare*, composto di *dis*, con valore di allontanamento, e *impegnare*, vuol dire propriamente *liberare da un impegno, sciogliere da un obbligo* ecc.

Questo abusato *disimpegnare*, ripreso dai puristi fin dallo scorso secolo, dichiarato "non bello" dal Migliorini, e adesso sconsigliato dal Satta, sovrabbonda specialmente ne **Il Treno — Orario ufficiale delle F.S.**, pubblicazione destinata anche al pubblico, in cui sono contenute annotazioni di questo genere: *Disimpegna solo servizio carrozze-letto, Nei giorni festivi disimpegna servizio di sola 2ª classe, Disimpegna servizio cuccette per viaggiatori in arrivo, Disimpegna esclusivamente servizio letti e cuccette.*

Vi si legge pure che il Palatino, treno fra i più lussuosi e veloci, anziché *disimpegnare* qualcosa, come fanno gli altri convogli, "*espleta* esclusivamente servizio letti e cuccette" ed "*espleta* servizio di 1ª classe con posti a sedere a prenotazione obbligatoria". Naturalmente fra il *disimpegnare* e l'*espletare* la differenza è solo formale.

Altri treni, meno importanti, ma a parer nostro non trattati male linguisticamente, "effettuano servizio di 1ª e 2ª classe ordinaria". □

I redattori di "Voci"

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Antonio Bozzi:	Tel.	2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi	Tel.	3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciariello	Tel.	4253
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338

Le nostre condoglianze a Giovanni Caradonna, Ass. Viaggio del D.P.V. di Bari e a Francesco Bozzi, appl. Capo dell'Ufficio Movimento, per la perdita delle rispettive madri.

Bologna

Congratulazioni vivissime al dott. Franco Gardi - Isp. Capo Aggiunto dell'Uff. Comm.le e Traffico; a Tullio Menghi - Capo Staz. Sovr. di Bologna; a Vittore Trevisan - Capo Staz. Sovr. del 4° Rep. Mov. Ferrara; a Omero Darchini - Capo Pers. Viagg. Sovr. di Piacenza; a Dazio Villanova - Capo Staz. Sovr. di BO S. Donato; a Gilberto Bellisi - Segr. Sup. dell'Uff. Comm.le e Traff.; a Sergio Montanari - Capo Gest. Sup. di Rimini e all'ing. Giuseppe Sebartoli - Isp. Capo Agg. dell'Ufficio Impianti Elettrici, che di recente sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana.

Auguri particolari ed un abbraccio a Dea Campana - consorte dell'ing. Mario Spada, Capo della 1ª Sez. Es. I.E. - dai figlioletti Massimiliano, Lorenza e Valentina. La giovane mamma, nonostante i numerosissimi impegni familiari e di lavoro, si è laureata in pedagogia con un bellissimo 110. Complimenti!

Raffaele Minardi Segr. Tecn. Sup. dell'Ufficio Trazione — è ben conosciuto in tutto il Compartimento quale dinamico (e a volte tempestoso) membro del binomio di carico e addetto ai trasporti eccezionali. La figlia Morena, che nell'adolescenza era già più di una promessa nel concertismo pianistico, si è ora brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Bologna. Vivissimi complimenti e... "ad majora"!

Il dr. Mario Pittalis, Primo Dirigente dell'Ufficio Comm.le e Traffico, ha lasciato l'Azienda per limiti di età. Al tradizionale saluto di commiato, presenti il Direttore Comp.le ed i Capi degli Uffici Comp.li, sono stati ancora una volta sottolineati il suo dinamismo e l'apprezzata competenza nel risolvere i problemi ferroviari. Auguri di serena quiescenza!

Cagliari

Maria Luisa Cristofani, nipote del cav. Carlo Callai, Capo Treno in pensione del D.P.V. di Cagliari, si è laureata col massimo dei voti e lode in Ingegneria Civile presso l'Università di Cagliari. Alla brava neo-ingegnere ed al suo entusiasta nonnino le nostre felicitazioni. Festeggiatissimo da colleghi ed amici è stato collocato in quiescenza l'Applicato Capo Ugo Podda dell'Ufficio Materiale e Trazione. Al simpatico Ugo auguri di lunga e serena pensione.

È nato a Cagliari Roberto Pala figlio della collega Brigida Dentoni Applicato dell'Ufficio Personale Compartimentale. Al bel bambino ed ai genitori auguri di ogni bene.

Firenze/Comp.

Mirella Massagli, Segretario dell'U.R.M.T., si è brillantemente laureata in Giurisprudenza presso l'Università di Milano. Felicitazioni vivissime.

Gianfranco Donini, Primo Dirigente, Capo della Divisione Approvvigionamenti di Firenze, è andato in pensione per raggiunti limiti di età. Al caro dottore tanti tanti auguri di lunga e serena quiescenza.

Firenze/Unità dist.

La cicogna ha portato Fabio nella casa dell'amico Antonio Montelatici della Divisione Contabilità Prodotti e Veronica alla signora Chiara Giannotti dell'Ufficio Ragioneria M.T. di Firenze.
Ai genitori ed ai bambini tanti sinceri auguri.

Genova

Il Revisore Superiore di 1ª cl. Ugo Lequio, funzionario a disposizione dell'Ufficio Movimento, ha lasciato in questi giorni l'Azienda per limiti di età, dopo oltre 40 anni di servizio che lo resero molto popolare e stimato negli ambienti ferroviari genovesi e del Compartimento ligure. All'amico Lequio, nostro assiduo e intelligente lettore, giungano il nostro affettuoso saluto e auguri d'ogni bene.

Anche l'Applicato Capo Alba Macchi dell'Ufficio Materiale e Trazione, ha lasciato l'Azienda per limiti di età. Alla gentile signora Alba auguri di lunga e serena quiescenza.

Famiglie felici per l'arrivo della cicogna che ha portato Luca al Tecnico Luigi Pastorino e Miriam all'Ausiliario Carlo Pastorino, entrambi del Reparto 21/E Impianti Elettrici di Ovada. Ai genitori e ai pargoli felicitazioni e auguri.

Fiori d'arancio per l'Aiuto Macchinista Vincenzo Bartolo del Deposito Locomotive di Savona e la signorina Francesca Rosaci. Ai novelli sposi auguri di lunga felicità.

Si è spento in ancor giovane età l'Operaio Qualificato Pierangelo Ferrari del Reparto 24/E I.E. di Ronco Scrivia. Alla vedova e al figlio Tullio giungano i sensi del nostro vivo cordoglio.
Condoglianze sentite anche alla famiglia di Luciano Boccardo, Tecnico I.E. di Genova Rivarolo recentemente scomparso, e al Capo Gestione di Genova Sampierdarena Ferdinando Neri per la morte del padre.

Milano

Onorificenze. Ai revisori Sup. Giuseppe Giardina e Carlo Marchesi dell'Ufficio Commerciale è stata recentemente conferita la nomina a Cavaliere al merito della R.I. Vivissime felicitazioni.

Esodi. Il personale della stazione di Milano Greco Pirelli, nel corso di un rinfresco al quale hanno partecipato anche funzionari dell'Ufficio Movimento, ha offerto al proprio titolare — C.S. Sovr.te cav. Vittorio Inneguale — una medaglia d'oro in ricordo della sua lunga permanenza nell'impianto, con l'augurio di lunga e serena quiescenza.

Binario X. Complimenti vivissimi a Giannicola Caffetto, figlio dell'arch. Sergio già dirigente del Reparto Progetti dell'Uff. Lavori, che si è laureato in architettura al Politecnico di Milano con il massimo dei voti.

Nastro azzurro in casa del Capo Gestione Tit. GV di Brescia Armando Turrini per la nascita del primo nipotino, Matteo. Vivissimi complimenti.

I nostri lutti - È recentemente deceduto Mario Finizio, tecnico a riposo dell'Uff. I.E. di Milano, da tutti stimato per le sue qualità morali ed umane. Alla vedova ed alla famiglia giungano le nostre condoglianze.

Napoli

Lauree. Salvatore Rufolo, figlio del Capo Staz. Sovr. Raffaele, già titolare della stazione di Napoli Mergellina, si è brillantemente laureato in Ingegneria. La sig.ra Rosa Porciello, moglie del Rev. Sup. Romeo Di Martino, dell'Uff. Commerciale Comp., e figlia del Cond. a r. Luca, si è laureata in matematica. Giuseppina Tabasco, figlia del Capo Treno a riposo Ernesto del D.P.V. di Napoli Centrale, ha conseguito la laurea in Pedagogia. A tutti complimenti vivissimi.

Nascite. Alla sig.ra Maria Visone, moglie del Disegnatore dell'Uff. I.E. Francesco Cavallo, è nata la piccola Claudia. Alla sig.ra Irma Tazioli, consorte del Guardiano del 29° Tr. Lav. di Nocera Inf. Ciro

CASA NOSTRA

Vitiello, è nato il grazioso Adriano. Felicitazioni.

Commiati. Calorosamente festeggiato da colleghi ed amici, ha lasciato l'Azienda, dopo oltre 41 anni di servizio, il Segr. Sup.re Franco Granato, dell'Ufficio Movimento. Hanno anche lasciato l'Azienda perché collocati a riposo l'Op. Qual. Nicola Paone, del 21° Tr. Lav. di Ariano Irp., l'Op. Qual. Vincenzo Ruggia, del 34° Tr. Lav. di Battipaglia ed il Tecn. Raffaele Pollastro, dell'Officina G.R. di S. Maria la Bruna. Molti auguri di lunga e serena quiescenza a tutti.

Decessi. È venuto improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari il Rev. Sup. dell'Uff. Commerciale Luigi Caliendo.
È deceduto anche il padre del Segr. dell'U.P.C. Antonino Squillante e la moglie di Giuseppe Coppola, Segr. Sup. a riposo dell'Ufficio I.E. Le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Marcia nuziale. Fermatrimonio fra i Capi Gestione dott.ssa Virginia Ferrara e Mario Renda, entrambi in servizio presso la stazione di Bagheria. Augurissimi.
Auguri anche per Maurizio Daino, figlio del Segretario Roberto, del Deposito Locomotive di Palermo, che ha sposato la signorina Rosalia Giovanna Balsamo.

Lauree. Si sono laureati: in Scienze Geologiche, con la votazione di 110, Francesco Caminiti, figlio del Tecnico Vincenzo, del Deposito Locomotive di Palermo; in Educazione Fisica, con la massima votazione, Francesco Landolina, figlio del Segretario Superiore dott. Benito, dell'Ufficio Movimento Compartimentale; in Giurisprudenza, Carmelo Cantone, figlio del Capo Treno Mario, del Deposito Personale Viaggiante di Catania, conseguendo la votazione di 110. Rallegramenti.

Cicogna express per Valeria Grazia Mare e per il marito Giuseppe, Capo Treno del D.P.V. di Catania, e per Anna D'Agostino moglie dell'Operaio Qualificato Melchiorre, del 1° Reparto Lavori di Palermo.

Esoneri. Da amici e colleghi è stato salutato il Segretario Superiore di 1ª classe, cav. Michele Scuderi, Capo Reparto Amministrativo del Deposito Locomotive di Catania, che ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età. Al neo-pensionato auguriamo ogni bene e serenità.

Onorificenze. Il Segretario Superiore rag. Pietro Battiati, dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al Merito della R.I. Complimenti.

I nostri lutti. Profonda impressione ha destato fra quanti lo hanno conosciuto e stimato l'improvvisa morte del segretario Superiore Francesco Paolo La Marca, Capo Reparto Infortuni dell'Ufficio Personale Compartimentale.
Ai familiari e, in particolar modo al fratello Salvatore, Applicato presso l'Ufficio Movimento, nostro apprezzato collaboratore fotografico, le più sentite condoglianze.
Condoglianze anche per il Segretario Maria Di Matteo di Salvo, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale, per la morte del padre; ai fratelli Fortunato Russo, dirigente il servizio di anticamera dell'Ufficio del Direttore Compartimentale, e Antonio Russo, Assistente Capo, presso la stazione di Roccapalumba Alia, per la morte della mamma; al Capo Stazione Sovrintendente Antonio Panella, della 3ª Sezione Esercizio Movimento di Messina, per la morte della moglie; ai familiari per il decesso del Tecnico Salvatore Sutera Sardo, della Zona 14.3 di Agrigento.

Reggio Calabria

Fiori d'arancio. Il dott. Angelo Sconza Testa, figlio del Segretario Superiore di I Cl. e Capo Reparto della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, Francesco, si è unito in matrimonio con la signorina Tiziana Cogliandro.
Ad Assisi si sono sposati il figlio del C.S. Sovrintendente Titolare di Amantea Antonio Le Rose, Giovanni con la signorina Teresa Perciavalle. Alle giovani coppie auguri vivissimi.

Cicogna - Express. Auguri al collega C.S. di Villapiana Torre Cerchiara, Donato Ventimiglia che è diventato papà di un bel maschietto, Alberto.

Lauree. La collega Grazia Angelica Cuzzola, C.S. ad Alba (Cuneo), figlia di Cristoforo, ex Operaio Specializzato al Deposito Locomotive di Reggio Calabria, si è laureata con brillante votazione in Architettura.
Presso l'Università di Napoli si è laureato in Ingegneria Elettronica Salvatore Pansera, figlio del Segretario Giovanni dell'Ufficio Trazione.
In Medicina e Chirurgia si è laureato a Messina Giovanni Impellizzeri, figlio del Controllore Viaggiante Francesco.
A tutti auguri vivissimi.

Nozze d'oro. I coniugi Carlo e Assunta Concetta Bordini hanno raggiunto il traguardo dei 50 anni di matrimonio. Il cav. Bordini, ex dipendente dell'U.P.C. di Reggio, è padre del dott. Luigi, Ispettore Capo Aggiunto dell'Ufficio Ragioneria.

Lutti. Le nostre più sentite condoglianze al Capo dell'Ufficio Lavori, ing. Dante Pastore, per la scomparsa della madre Luigina.

Roma/Servizi

Commerciale

Lutti. Apprendiamo che è recentemente deceduto il cavaliere di Vittorio Veneto Agostino Pasqualoni, già Capo Stazione Titolare di Avezzano e Colleferro.
Le nostre più sentite condoglianze al figlio Ilio, Revisore Sup.re 1ª cl. presso l'Ufficio Esercizio, ed ai fratelli Vincenzo, Luigi e Filippo, tutti ferrovieri a riposo.

I.E.

Cicogna Express. È arrivato Nicola in casa del collega Antonio Gerundino dell'Ufficio C.le 7°. Auguri al neonato, al papà ed alla mamma, sig.ra Maria Rosaria.
Tanti auguri anche al collega Silvano Gorietti, dell'Ufficio C.le OM, ed alla moglie GianPaola per la nascita della figlia Valentina.

Ist. Sperimentale

Fiocco rosa. La piccola Daniela è giunta in casa del collega Maurizio Taburet, a far compagnia alla sorellina Nadia. All'amico Maurizio e alla gentile signora Lidia le più vive felicitazioni.

Lutti. Sono recentemente scomparsi il padre del C.T. Renato Versaci, la madre del Tecnico Pasquale Angelosanto ed il padre dell'Op. Qual. Roberto Sinapi.
Ai tre colleghi, tanto duramente colpiti negli affetti familiari, vadano le nostre più fraterne condoglianze.

Lavori

Nastro rosa in casa del segretario Pasquale Santoro per l'arrivo di una bellissima bambina di nome Teresa. Al collega e consorte le più vive felicitazioni da parte dei componenti l'Ufficio Collaudo Materiali.

Movimento

Saluto. L'11 gennaio del corrente anno l'Ing. Lorenzo Talamanca, nell'iniziare un periodo di congedo, prima di porsi in quiescenza, ha voluto salutare caldamente amici, colleghi e collaboratori, riunendoli attorno a sé nella sala conferenze di questo Servizio.
Erano presenti, tra gli altri, il Vice Direttore Generale Ing. Misiti ed il Dott. De Chiara.
Quest'ultimo, nel corso della cerimonia, è stato festeggiato dai convenuti quale Direttore del Servizio Movimento subentrato all'Ing. Talamanca.
L'Ing. Talamanca, pur lasciando l'Azienda, dopo oltre quarant'anni d'intenso e proficuo lavoro, non resterà tuttavia avulso dall'attività ferroviaria, poiché conserverà ancora per qualche tempo l'incarico di Vice Presidente dell'Interfrigo e dell'Eurofima.
Ad entrambi i festeggiati porgiamo i più vivi auguri di tutto il personale.

Laurea. Ci congratuliamo con la signorina Carla Guida, Segretario dell'Ufficio I, per la laurea in Giurisprudenza conseguita brillantemente.

Quiescenza. Lungo e sereno riposo auguriamo all'Applicato Capo Bruno Grossi dell'Ufficio V andato recentemente in pensione.

Onorificenza. Il cav. Nicola Ignacchiti, Rev. Sup. di 1ª cl. a r., è stato insignito dell'onorificenza di Ufficiale dell'O.M.R.I.. Rallegramenti.

Ragioneria

Pioggia di confetti al Servizio Ragioneria: sono convolati a giuste nozze i colleghi Luciano Tomasello, M. Luisa Stolzi, Antonietta Riti e Rita Rocci. A tutti, i nostri più affettuosi auguri di tanta felicità.

Torino

Onorificenze. Tre colleghi sono stati recentemente nominati Cavalieri al merito della R.I.: il Revisore Sup. 1ª cl. Carlo Forneris dell'Uff. Movimento; il C.G. Sovr. Paolo Marasso, dirigente della segreteria del C.S. Delegato di Modane, e l'ex Segr. Sup. Ercole Piglione, già Capo del Rep. Ragioneria presso l'OGR. Vivissime felicitazioni a tutti.

Binario dieci. Il Macchinista Massimo Girani, del DL di Chivasso, si è ultimamente laureato in Ingegneria Elettrotecnica, con un brillante punteggio, presso il Politecnico di Torino; il giovane Walter, figlio del CT. Sup. Francesco Bosso dell'OGR, ha invece conseguito la laurea in Architettura con 110/110. Congratulazioni ed auguri.

Marcia nuziale. Il C.S. Mario Cataldo di Omegna con Lucia Volpe; al DL di Cuneo il Macch. Luciano Barberis con Pierina Brillada; all'OGR l'Op. Qual. Domenico Crescenzo con Teresa Grieco. Ai neo sposi auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Silvia all'Appl. Adelina Buat Albiana, dell'Uff. Ragioneria, ed al C.S. Luciano Stella di Trofarello; Eleonora Salvatrice al Cond. Giuseppe Cerruto del DPV di Cuneo; Marco all'Op. Qual. Antonio Pau della Zona 21/1 - I.E. di Torino PN; al DL di Cuneo Federico al Macch. Mario Fantino e Paola all'Op. Qual. Mario Pirotti.

Lutti. Per infortunio sul lavoro, occorsogli a Piacenza, a soli quarantatré anni di età è deceduto il Macch. Giambeppe Antonioli del DL di Alessandria; in attività di servizio sono pure scomparsi il Gestore 1ª cl. Cesare Grimaldi, titolare di Montechiaro d'Asti, e l'Appl. C. Paolo Massobrio, del Centralino Telefonico Compartimentale. In pensione sono mancati l'ex Macch. Alfredo Camarda, già del DL di Torino e padre del Segr. Antonino dell'Uff. Ragioneria, nonché l'ex Segr. Sup. Ruggiero Corvasce, già Capo del Rep. 19 dell'Uff. Movimento. Alle rispettive famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi, recentemente colpiti dalla perdita di persone care: al DL di Cuneo la sig.ra Ida Nasi, madre del Macch. Renato Sasso, la sig.ra Vincenza Zappone, madre dell'Op. Qual. Alfredo Marturano, il sig. Quirino De Marchi, padre del C.D. Sup. Vittorio, la sig.ra Maria Pettavino, madre del Macch. Ivo Landra e dell'Op. Arm. Emilio Landra del Tr. 44 Lav. di Cuneo, e la sig.ra Teresa Giraudo, madre del Verif. Michele Migliore; all'OGR le madri dei tecnici Franco Canella e Luigi Ruzza; a Borgomanero la madre del Capo Manovr. Amilcare Bollini ed il padre dell'Assist. Nunzio Belluso; al DPV di Cuneo il padre del C.Tr. Antonio Primatesta.

Trieste

Apprendiamo con compiacimento che il Capo Tecnico Giovanni Toniutti, dipendente dal D.L. di Udine-Reparto Apparecchiature Speciali, si è laureato, presso il Politecnico di Milano, in Ingegneria Meccanica, ramo tecnologico e che il Capo Stazione Paolo Petronio, in servizio presso l'Impianto di Monfalcone, ha conseguito, presso l'Ateneo triestino, la laurea in Scienze Politiche. Giunga ai neo-dottori l'augurio di sempre maggiori affermazioni.

Marcia nuziale per il Capotreno Franco Bertocchi, da tempo distaccato alle dipendenze della Segreteria Particolare del Direttore Comp.le, che si è unito in matrimonio con la signorina Danica Flac.
Ai novelli sposi giungano le nostre felicitazioni vivissime.

Sono deceduti il 1° Deviatore a riposo Luigi Chiavuzzo, padre dell'Operaio Qualificato Giovanni del 6° Tronco Linea di Portogruaro e dell'Op. Qual. Augusto della Zona I.E. di Portogruaro; la signora Sara Bergamo madre del Consigliere del D.L.F. di Portogruaro Capo Gestione Alfredo Stefanutto e del Macch. del D.L. di Mestre Gabriele; Moreno Guerri figlio dell'Appl. Capo in quiescenza Vincenzo Guerri, già addetto al Centralino telefonico Comp.le; la signora Giovanna Albrigo, madre del Capo Tecn. Sup. Roberto Biolchi, addetto al Reparto Collaudi del locale Uff. Mater. e Traz., nonché il padre dell'Applicato dell'Ufficio Lavori Nadia Brogi.
A tutti i colleghi, così duramente colpiti negli affetti più cari, giungano le sincere condoglianze degli amici.

Hanno di recente lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il Revis. Sup. Salvatore Catanzaro, Capo Reparto Programmazione e Studi Nuovi Impianti del locale Uff. Movimento; il Segret. Sup. di 1ª cl. p.i., Giuseppe Querini, Capo Reparto Manutenzione dell'Uff. I.E. e il Capo Staz. Titolare di Latisana-Lignano-Bibione, C. Staz. Sup. Nino Bandiziol.
Ai cari colleghi giunga l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

A cura del D.L.F. di Trieste è stata allestita nella "Saletta reale" della stazione di Trieste C.le la 3ª Mostra Collettiva di arti figurative, riservata a ferrovieri in servizio e a riposo.
All'interessante manifestazione artistica, presentata da Lorenzo Michielli, hanno partecipato con le loro opere ben 23 artisti della nostra Regione, tutti dipendenti o ex dipendenti dell'Azienda, che animati dal desiderio di far prevalere, in questo tempo di crisi e di incertezza, le cose belle della vita sulle brutte, hanno offerto, con le loro opere, un tangibile contributo ad una migliore qualità della vita; sforzo questo tanto più apprezzabile se si pensa che a realizzarlo sono stati dei dilettanti e non dei professionisti dell'arte. Tra le opere partecipanti sono state notate soprattutto quelle di Stanislao Birsa, Vincenzo Cianciolo, Primo Giusti e Guglielmo Cesari, artisti, questi, che già in altre occasioni hanno con successo esposto riscuotendo lusinghieri consensi.

Venezia

Pusbpa è arrivata. La bambina indiana della quale abbiamo parlato nel numero di dicembre di "Voci" è giunta all'aeroporto di Milano Linate pochi giorni prima di Natale. Ora ha una casa sua, due genitori e un fratello che le vogliono bene. Non è più sola.

Lutti. Condoglianze sentite ai familiari del Segr. Sup. Carlo Zane dell'Ufficio Lavori, deceduto improvvisamente.
È mancato all'affetto dei suoi cari Gastone Boldrin, Segr. Sup. a r., già dipendente dello stesso Ufficio Lavori. Condoglianze alla signora e, in particolare, ai figli Fabio e Patrizia, in servizio, rispettivamente, agli Uffici Lavori e Personale di Venezia.
È prematuramente scomparso anche il Capo Gest. Sovr. Giovanni Salvia. Gli amici e colleghi della stazione di Padova esprimono i sensi del più sincero cordoglio.

Concludendo con le notizie liete, annunciamo la nascita di Silvia, figlia del Segr. Giuseppe Pescatore dell'Ufficio Lavori e di Simone, figlio dell'Op. Qual. Luciano Binotto della zona 14.4 I.E. di Castelfranco. Un altro lieto evento si è verificato per la signora Giovanna Angari Dirignani, figlia del Capo Tecnico Sup. dell'Uff. Lavori Bruno Angari, la quale ha dato alla luce il piccolo Matteo.
Ai piccoli e ai loro genitori gli auguri più affettuosi.

Verona

Mostre di pittura. Alcuni ferrovieri veronesi hanno allestito presso una sala della stazione di Verona PN, una mostra-vendita-benefica delle loro opere pittoriche, frutto di accurato lavoro, di ricerca e di passione. Il ricavato è stato devoluto a favore di handicappati, figli di ferrovieri. I pittori sono: Leonello Bonomo, Giuseppe Ferrarese, Bruno Ferrigolo, Dario Franchini, Francesco Siciliano, Giorgio Tosi e Giovanni Troiani. Il collega Giuseppe Martini, pittore, già in servizio presso l'Ufficio Impianti Elettrici, ha allestito una "personale" presso la Galleria d'Arte "Fra Giocondo" di Piazza dei Signori a Verona. Congratulazioni vivissime e grazie a tutti.

Cambio della guardia. Per raggiunti limiti di età, ha lasciato il servizio il Segr. Sup. 1ª cl. Gino Perini, Capo Reparto Ragioneria di Bolzano. Perini è stato sostituito dal Segr. Sup. 1ª cl., rag. Raffaele Gatti. E infine è stato assegnato al Reparto Ragioneria di Bolzano, quale vincitore di pubblico concorso, il Segretario Annelore Niederwieser. Auguri! Auguri! Auguri!

In pensione. Serena quiescenza ai colleghi Ausiliari di st. Antonio Fuchs e Alberto Marcher in servizio a San Candido e al tecnico linea Gino Tommasi di Monguelfo, recentemente collocati a riposo.

Nascite. Dall'officina GR di Vicenza: Giulio, all'Op. Qual. Gianfranco Giaretta; Chiara, all'Op. Qual. Eligio Fabris; Roberto, al Tecnico Angelo Bertuzzo; Paolo, al Manovale Santo Manti; Massimo, all'Op. Qual. Lino Milan; Rudy, all'Op. Qual. Maurizio Fontana; Anna, all'Op. Qual. Francesco Franco; Nicola, all'Op. Qual. Giuseppe Trentin. Dall'Officina GR di Verona: Ilaria, all'Op. Qual. Lorenzo Boscaini; Diego, all'Op. Qual. Paolo Piva; Fabio, al Man.re Antonio Dalbon; Michela, all'Op. Qual. Roberto Salgarelli. Da S. Candido: Alessandro, primogenito del Man.re Paolo Mantovani e della signora Mary. E infine da Mantova, Aurora (denominazione anche di un nostro prestigioso "Rapido"), al Capo gestione Giuseppe Arcara. A tutti tanti e tanti auguri!

I nostri lutti. In attività di servizio è deceduto a Bolzano l'Ausiliario di st. Luigi Pompermaier. Le nostre condoglianze alla moglie, signora Francesca Leonardelli e ai figli Riccardo e Franco. Il nostro cordoglio alla signora Diana Bellomi, moglie dell'Applicato Capo R.E., Mario Albi, recentemente deceduto e in servizio presso l'Officina GR di Verona. Per lutti in famiglia le nostre condoglianze ai colleghi in servizio presso la stazione di Verona PN: Man.re Carmelo De Togni; Man.re Raffaello Baietta; Dev.re Bernardo Sega; Dev.re Francesco Canteri; Dev.re Alberto Massalongo; Dev.re Edmo Lugoboni; Dev.re Eraldo Spagnolla; Dev.re Capo Gio Batta Lavarini.
In servizio presso l'Officina GR di Vicenza: Tecnico Loris Martinello; Op. Qual. Nerone Marangoni; Tecnico Olivio Pozzan. Il nostro cordoglio all'Applicato Capo R.E., Annalisa Gazzano Geti, in servizio all'UPC, per la recente scomparsa del padre.

In pensione Elio Mini, Capo Tecnico Sup. Dirigente 3° Tronco Lavori di Verona P.N.
All'amico Elio, tanti e tanti auguri di tranquillità e benessere.

1 gennaio 1882: apertura all'esercizio della galleria del S. Gottardo

La Galleria del San Gottardo fu progettata a doppio binario dopo lunghi anni di studi e di laboriosissime trattative politiche e finanziarie e i lavori furono appaltati all'impresa Favre di Ginevra. Malgrado le difficoltà di rilevamento topografico determinate dalla sfavorevole configurazione orografica dei luoghi, i lavori vennero eseguiti con notevole precisione e gli errori di quota e di direzione riscontrati all'atto del congiungimento dei due fronti di attacco si rivelarono trascurabili. Gli scavi ebbero inizio da entrambi i lati nell'autunno del 1872. La caduta dell'ultimo diaframma avvenne il 29 febbraio 1880, dopo 7 anni e 5 mesi circa. La lunghezza definitiva risultò di m. 14.984 e l'avanzamento medio giornaliero di circa m. 2,75. Per lo scavo venne adottato il metodo belga con avanzamento in calotta e successivo e progressivo allargamento della sezione. La perforazione si iniziò in un primo tempo a mano, ma già nel 1873 furono utilizzate in entrambi gli attacchi perforatrici ad aria compressa. I modelli adoperati furono diversi, ma i risultati migliori si ottennero con quelli a percussione. Una novità fu costituita dall'impiego esclusivo della dinamite per tutto il traforo. Le difficoltà furono notevoli, tanto che determinarono un forte aumento del tempo previsto per i lavori e il fallimento dell'impresa costruttrice. Esse furono dovute soprattutto ai terreni incontrati, molto spingenti, che richiesero per lunghi tratti enormi armature; non meno gravi, peraltro, furono le difficoltà causate dalla temperatura che, sebbene non molto alta (circa 30° in media), non poté essere mitigata a sufficienza con la ventilazione. Questa ultima infatti rimase sempre inadeguata per tutta la durata del traforo, soprattutto nei tratti intermedi fra imbocco e fronte di attacco, malgrado l'impiego di ventilatori in sussidio all'aria di scarico delle perforatrici. Difettosissima l'illuminazione, effettuata con lampade a olio a cura e spese degli stessi operai, senza che l'impresa si rendesse conto della convenienza di non cercare risparmi in questo essenziale servizio. Le acque di infiltrazione non furono presenti in quantità rilevante, ma ne fu sempre difficile lo smaltimento a causa della mancanza di pompe e della piccola acclività dello scavo.

Per i servizi di trasporto vennero usate locomotive a vapore per i primi tratti e a aria compressa in seguito; si fece però ancora largo ricorso alla trazione animale. Tre squadre, per complessivi 2400 uomini, quasi tutti italiani — piemontesi, lombardi e veneti — si alternavano ogni giorno in condizioni lavorative penosissime: aereazione scarsa, eccesso di calore, alimentazione povera. L'impresario, ingegnere Louis Favre, doveva condurre una lotta eroica: i finanziamenti spesso tardavano, sempre altissima la percentuale dei feriti e degli ammalati. Egli stesso morì sul posto per un attacco cardiaco. Due altri costruttori lo sostituirono: Bossi, d'origine milanese, portò avanti i lavori sul versante sud, l'ingegner Stokalper fece altrettanto sul versante Nord. Nell'intera linea i decessi per infortuni furono 290 (177 nel solo traforo), i feriti gravi 877 di cui la metà nel tunnel; 10.000 i morti per malattia o postumi causati da un parassita del duodeno, una malattia che si manifestò improvvisamente in tutti i cantieri. Ad Airolo, presso l'imbocco del traforo, una nobile opera dello scultore Vincenzo Vela rende omaggio perenne ai Caduti. Quando alle ore 11,15 del 29 febbraio 1880 cadeva l'ultimo diaframma nel cunicolo di direzione, attraverso l'apertura gli operai in riverente omaggio alla memoria di Louis Favre ne fecero passare il ritratto.

Trascorsero altri due anni impiegati nel completare i lavori e, finalmente, il 1° gennaio 1882 una piccola vaporiera attraversò la galleria del San Gottardo trainando i vagoni postali fra Goeschenen e Airolo. Era del tipo "Brown" di 93 cavalli-vapore, con velocità massima, in pianura, di 50 chilometri orari.

Il glorioso esemplare è tuttora conservato presso il Museo svizzero dei trasporti e delle comunicazioni di Lucerna. □

Il convoglio inaugurale del Traforo del San Gottardo

Noi automobilisti

Alle Compagnie assicuratrici è stato riconosciuto per l'anno in corso un aumento pari al 13,7% sulle tariffe RCA. Fa eccezione la B.N.C. che, unica Compagnia in Italia, è stata autorizzata dal Ministero dell'Industria a praticare per i ferrovieri tariffe scontate di oltre il 5%. Occhio ai massimali

Un recente sondaggio d'opinione ha accertato che le cose che il cittadino medio italiano ama di più sono l'amicizia, l'artigianato, gli insegnanti elementari, i carabinieri. Non ama invece le tasse (ed è comprensibile), le imprese pubbliche, gli uomini politici e gli assicuratori (e questo è abbastanza sorprendente). Non abbiamo elementi per giudicare la serietà e il rigore scientifico del sondaggio, ma si potrebbe comunque giurare che la stragrande maggioranza degli intervistati erano automobilisti, ed erano influenzati dalle notizie che circolavano in quei giorni sulle nuove tariffe RC Auto. Si sa che la richiesta delle Compagnie del settore era di un aumento del 20%, cioè una cifra che, nelle intenzioni,avrebbe sfondato di ben 4 punti l'ormai celebre "tetto" del 16% programmato dal Presidente del Consiglio Spadolini. In realtà, il Ministero dell'Industria avrebbe poi ridimensionato molto la preannunciata "stangata", ma l'impressione negativa di certo è rimasta. E si è andata poi a sovrapporre a quello stato di malcontento, ormai "storico", che caratterizza l'automobilista italiano, che si sente perseguitato e preso di mira dal legislatore. Solo vittimismo? Non sappiamo. È vero, però, che gli automobilisti da una parte vengono considerati poco meno che una sciagura nazionale — sperperatori di petrolio, inquinatori, attentatori dei monumenti storici ecc. — dall'altra, invece, sono considerati come una specie di benemeriti della patria, a cui fare ricorso ogni volta che si debba far fronte a un dissesto economico o a una calamità naturale.

Ed ecco, allora, il pregiudizio e lo scetticismo, che forse sono giustificabili ma che certo non costituiscono la condizione ideale per giudicare serenamente l'eventuale equità dell'aggiornamento di una tariffa RCA, e nemmeno, in senso più generale, a far sì che si diffonda sempre di più una coscienza assicurativa adeguata alle reali esigenze dell'utente. Basterebbe pensare, in proposito, ai massimali minimi stabiliti attualmente nel nostro Paese: 50-20-5 milioni. Cifre che, di fronte ad eventuali e malaugurati sinistri con danni gravi o gravissimi, non sono ormai in grado di garantire né i danneggiati né i responsabili. D'altra parte, non è un caso che l'introduzione obbligatoria della RC Auto — che ha determinato una vera e propria rivoluzione nelle abitudini e nel costume dell'automobilista — risalga appena al 1971. E prima di allora? Be', andare in auto era (e per molti lo è ancora) un po' come giocare alla roulette russa: rischioso, ma apparentemente anche congeniale. Ha detto una volta uno scrittore straniero che ci conosce bene: gli inglesi (e forse non è un caso che siano stati loro ad inventare le assicurazioni) nella loro storia hanno avuto re condottieri che conquistavano imperi, gli italiani hanno avuto santi che facevano miracoli. Non vorremmo fare qualunquismo, ma è una definizione che potrebbe spiegare molte cose. Ma il discorso ci porterebbe lontano.

Dicevamo degli aumenti alle tariffe RC Auto 1982. Dopo le proposte dell'ANIA (l'Associazione di categoria degli assicuratori), le polemiche e le accuse rimbalzate sui giornali, le "analisi tecniche" e le controproposte della Commissione Filippi, l'organismo cui spetta istituzionalmente il compito di valutare il "capitolo tariffe", il ritocco apportato è stato pari al 13,7%, che non sarà il 20% chiesto all'inizio, ma rimane pur sempre un aumento considerevole.

In verità, per i ferrovieri-automobilisti assicurati con la Banca Nazionale delle Comunicazioni, la brutta notizia ha un'appendice parzialmente positiva. Infatti la B.N.C., per sua iniziativa, ha ottenuto dal Comitato Interministeriale dei Prezzi, unica Compagnia in Italia, di poter praticare nei confronti dei ferrovieri tariffe RC Auto scontate del 5,1%. Se a questo poi si aggiunge che la B.N.C. pratica tariffe furto e incendio auto fra le più basse del mercato, e che i ferrovieri in servizio hanno la possibilità di poter pagare i Premi con la ritenuta sullo stipendio, si può dire senz'altro che chi è assicurato con la B.N.C. si trova in una posizione vantaggiosa.

È la fortuna dell'orbo nel mondo dei ciechi? Francamente, non sapremmo dire. È certo però che la politica attuata dalla B.N.C. è un segnale importante, soprattutto se la si inquadra nella situazione generale del settore assicurazione-auto. Tale politica, volta a contenere la spinta al rialzo delle tariffe, è possibile grazie alle peculiari caratteristiche strutturali della B.N.C. e ai fini istituzionali perseguiti, ma evidentemente è anche un segno di buona salute patrimoniale e organizzativa.

Resta comunque da sciogliere un nodo di fondo, che si ripropone ogni anno: trovare il modo di ridurre alla radice gli incrementi dei listini assicurativi, e quindi cercare di contenere quelle "voci" che influiscono maggiormente in modo negativo (prime fra tutte, le riparazioni dei carrozzieri e le spese ospedaliere). Attualmente sono in corso iniziative interessanti, ma fino a che, in sede legislativa o a seguito di accordi fra le parti, non si riuscirà a porre un freno al caro/assicurazione, bisognerà provvedere da soli, con prudenza e lungimiranza.

In questo senso, il consiglio che possiamo dare ai nostri lettori è innanzitutto di scegliere una Compagnia affidabile. Poi di sottoscrivere la polizza più congeniale, facendo attenzione che offra (grazie a massimali adeguati) un'effettiva copertura del rischio. Infine: guidare con prudenza.

Una cosa comunque è certa. È tramontata per sempre l'epoca (felice?) in cui assicurarsi era considerato un lusso, se non addirittura un vizio. Quando in Inghilterra, Lord Benton sognava di poter assicurare dal Llyod persino il "bel tempo" del suo week end. Oggi, assicurarsi — almeno per l'automobilista — è un obbligo sancito dalla legge. Bisogna fare in modo che diventi anche un'abitudine mentale, in cui la logica della prevenzione e della sicurezza sociale si opponga alla inintelligibilità del destino e alla fortuità del caso. Se ci si deve assicurare vale la pena farlo bene, anche per sperare con più fiducia nel futuro.

Piero Spila

I treni-crociera

La formula delle "crociere" ferroviarie, veri e propri viaggi di piacere su rotaia, ha ormai conquistato l'Europa rilanciando il treno come efficace strumento turistico

di Renzo Marello

Su queste stesse colonne, nel numero di marzo dell'anno scorso, abbiamo pubblicato la cronaca del Congresso Nazionale, tenutosi a Trieste, degli Skâl Clubs (amicale mondiale del turismo) d'Italia, con la partecipazione di numerose delegazioni straniere. Nell'Open Forum che seguì venne dibattuto il tema congressuale su "Trasporti e Turismo", interessantissimo per sostanza di contenuti ed autorevolezza di interventi.

In effetti è questo un problema che da qualche tempo è all'ordine del giorno di quasi tutte le Amministrazioni ferroviarie. La questione è tuttavia assai complessa e complicata, date le diverse condizioni esistenti nei vari Paesi, per cui i risultati, anche se talvolta buoni, non sono sempre uniformi.

Certamente l'argomento interessa in sommo grado anche le ferrovie europee, in previsione di una sicura espansione del traffico e di una più accorta difesa dalla concorrenza, tanto che, per meglio fissare i piani di un'azione comune, uno studio in proposito è stato intrapreso in seno all'O.E.C.E., addivenendo alla formulazione di tutta una serie di conclusioni e di suggerimenti pratici.

Mette dunque conto di ritornare sul tema, degno senz'altro di essere sviluppato come elemento di originalità nel quadro complessivo dei trasporti, rivendicando anzitutto la novità del mezzo di trasporto collettivo più antico, la ferrovia, come mezzo di crociera.

Infatti, se praticare del turismo vuol dire "viaggiare per diletto" e non essere soltanto trasportati, allora basta un rapido sguardo ai programmi delle tante agenzie di viaggi per avere conferma dei limiti delle formule volo + albergo + tour in autopullman per le più svariate mete a media e lunga distanza, treno o pullman + albergo per le medie distanze.

Ciò significa effettuare rapidi trasferimenti con poca possibilità di godersi in spazio e comodità le attrattive delle zone attraversate. A questo cliché per lungo tempo hanno fatto eccezione, anche se in numero piuttosto ridotto, le crociere marittime, che riservavano per una clientela facoltosa comodissimi ma lenti servizi. V'è pure stata, per un certo periodo, la commercializzazione dell' "aereo-crociera", ma essa sta via via raggiungendo dei prezzi troppo alti per incentivare un turismo di massa, mentre i mezzi stradali — a prescindere dagli inevitabili scossoni e dalle altre innegabili carenze di comodità — dal punto di vista dei costi sono diventati ormai le principali vittime della crisi energetica.

Una formula di successo

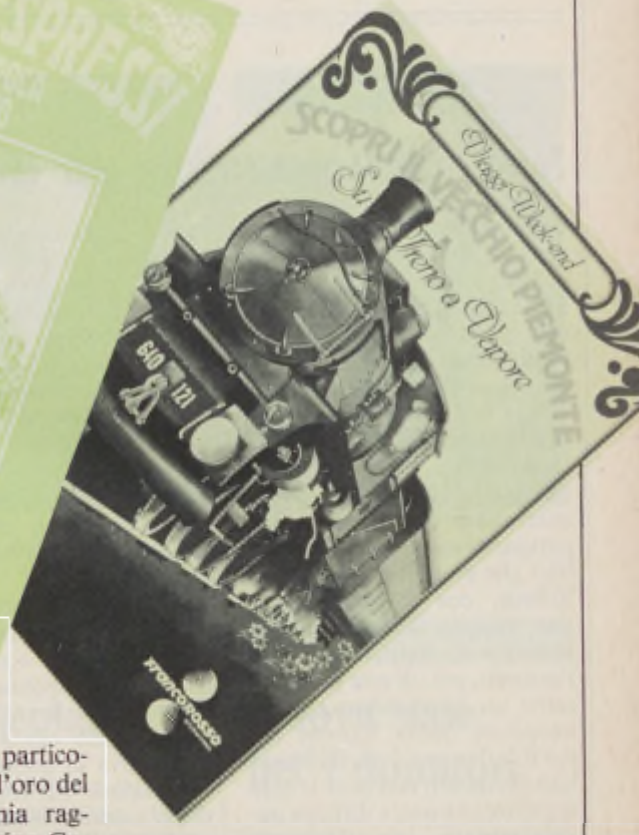
Rimane ancora il treno, che possiede quasi tutti i requisiti richiesti per un piacevole viaggio di diporto: sufficiente spazio utilizzabile (soprattutto, per esempio, negli Stati Uniti, in Canada, nell'URSS ed in Cina, dove la sagoma delle vetture è più grande di quella europea), possibilità di dotare le carrozze di autentici impianti da crociera (dal saloncino-letto alla doccia ed al pianoforte nella carrozza-bar), aggiunta di servizi accessori prettamente turistici, spostamenti veloci intervallati da soste convenientemente programmate.

In questo settore, però, ben poco finora è stato fatto, probabilmente per fattori commerciali e per una certa politica generale dei trasporti.

In effetti, dopo l'epoca dei treni popolari di prima della guerra, è stato l'aereo che, con il suo particolare fascino e con il suo costo allora relativamente basso, ha monopolizzato il mercato per le medie e lunghe distanze. D'altro canto le compagnie ferroviarie, soprattutto europee, avevano istituzionalmente da svolgere compiti preminenti nei settori del trasporto merci, dei viaggiatori pendolari ed a medie distanze, per cui il turismo veniva ancora considerato un traffico supplementare. Diversa era la situazione in vari paesi extraeuropei (USA, Canada, Messico, Sudafrica, Australia), dove i lunghi percorsi hanno imposto l'utilizzo di carrozze specializzate, cioè dotate d'un altissimo standard di comfort.

In Europa un promettente inizio si ebbe negli anni '60 con una organizzazione tedesca che programmava viaggi ferroviari dalla Germania ai porti italiani; in seguito anche in Francia ed in Belgio vennero effettuati dei treni turistici notturni, finché negli anni '70, ancora in Germania, viene costruito un treno con carrozze attrezzate per viaggi a lunga destinazione ed anche a più tappe, dando vita a vere e proprie crociere ferroviarie. Di ciò sono un esempio gli ormai famosi treni TUI "Ferienexpress", dotati di comode carrozze-letto, ogni tre delle quali c'è la carrozza-soggiorno, funzionante anche da ristorante, cinema e discoteca. Questa formula ha incontrato tale successo di pubblico da far chiudere in un anno le linee aeree charter TUI dalla Germania per Venezia, Genova e Klagenfurt, mentre per la Costa Brava il treno riconquistava il 50% dei passeggeri, sempre strappandolo all'aereo, sul quale aveva il vantaggio di essere notevolmente più economico. Di conseguenza anche grandi organizzazioni, come la Kuoni e l'American Express, hanno ora inserito nei loro programmi le crociere ferroviarie, fatto impensabile fino a pochi anni or sono.

Tutte queste iniziative, in realtà, si avvicinano sempre più allo schema della crociera, con dei treni — d'epoca o meno — dove ovviamente anche la gastronomia è a livello di Gran Hotel e la vita sociale durante il viaggio viene arricchita da



conferenze e trattenimenti vari. Naturalmente l'orario è congegnato in modo che le visite a terra avvengano nelle ore mattutine o pomeridiane, permettendo pasti tranquilli a bordo, mentre per viaggi più lunghi sono previsti anche pernottamenti in albergo, nel qual caso si porta con sé il minimo indispensabile, lasciando sul treno tutto il resto del bagaglio.

Più recentemente la Francia, che già verso la fine del secolo scorso, con la formula dell' "inclusive tour", aveva organizzato i cosiddetti "viaggi di piacere" su strada ferrata, nell'estate scorsa ha programmato un interessante e ben reclamizzato viaggio denominato "Nostalgie Orient-Express" nonché numerosi e ripetuti "Tours de France" con dei treni che, oltre alle carrozze di comfort già accennate, comprendevano pure una vettura-doccia-fit'ness ed un salone-bar con tanto di orchestrina. Fra il personale a servizio dei passeggeri, inoltre, figuravano persino il maître d'hotel, il barman, lo chef di cucina, un conduttore per ogni vettura ed addirittura un medico: proprio come sui grandi transatlantici!

Programmi del genere — sia pure con itinerari più limitati — vengono ora effettuati anche dalle Ferrovie svizzere (le Centovalli, il Sentiero del Rodano, il Rezia Express ed altri) oltreché, ancora e soprattutto, dalle Ferrovie tedesche con le seguenti quattro formule: "Un bel giorno", viaggio-escursione di una giornata; "Viaggio di gruppo" su tratte speciali; "Viaggi di brevi vacanze" in località particolarmente note dell'interno; "Itinerari per le città", cioè week end nelle più importanti città d'Europa. Fra questi ultimi è da ricordare, in particolare, il "Rheingold", il treno dell'oro del Reno, che partendo da Colonia raggiunge San Remo attraverso Torino-Cuneo-Breil-Ventimiglia e fa ritorno in Germania passando per Luino.

In Italia, a quanto risulta, finora vi sono stati soltanto degli impegni regionali, in funzione di coordinamento degli eterogenei interventi delle più svariate associazioni. Al riguardo merita di essere menzionata l'iniziativa attuata con il patrocinio della Regione Piemonte, la quale ha organizzato, dalla primavera all'autunno dell'anno scorso, una serie di viaggi settimanali, turistico-folcloristici, sotto lo slogan "Scopri il vecchio Piemonte su un treno a vapore", che hanno riscosso uno strepitoso ed insperato successo. A bordo di tali treni degli animatori, degli attori e dei cantanti raccontavano — da veri menestrelli — la storia, gli aneddoti ed i segreti dei luoghi attraversati, mentre complessi musicali eseguivano i motivi popolari caratteristici di ogni località piemontese o valdostana visitata, sempre alla scoperta di bellezze naturali, di tesori d'arte e delle varie specialità gastronomiche.

Non si è trattato, dunque, come potrebbe apparire, di meri viaggi della nostalgia, ma piuttosto di una chiara e significativa indicazione, se non addirittura di una pratica dimostrazione, del valido supporto che la ferrovia può costituire per un più esteso e corretto uso del tempo libero.

Naturalmente, laddove si dovessero o volessero programmare su scala sociale e non soltanto in forma dilettantistica delle vere e proprie crociere ferroviarie, occorrerà che l'Azienda assuma a proprio carico le prestazioni accessorie ai viaggi ed esamini le possibilità di finanziamento delle iniziative — finora intraprese da altre organizzazioni — e di quanto occorre per realizzarle.

A tale proposito è bene ricordare che il turismo, particolarmente quello di tipo sociale, sembra essere l'unico settore economico che, tanto in Italia quanto negli altri Paesi del mondo, è passato indenne attraverso la crisi economica in cui, invece, sono naufragati progetti e prospettive di carattere industriale e commerciale: un settore che, nonostante tutto, "tira" e riesce a coinvolgere positivamente nella sua evoluzione non solo le strutture direttamente dipendenti, ma anche una consistente sezione di indotto.

In conclusione, quindi, si può tranquillamente affermare che il turismo ed il trasporto possono obiettivamente essere due importanti e fondamentali settori dell'attività terziaria, strumenti sicuri ed efficaci per un oculato e qualificato sviluppo di ragguardevoli opportunità d'occupazione e conseguentemente di reddito aggiuntivo. □

FIRENZE

Nuovo sottopassaggio per Rifredi

Ci sono voluti non più di otto mesi di lavoro per realizzare un'opera che da tempo veniva sollecitata da più parti. Ancora una volta (come frequentemente accade in molte città) la linea ferroviaria tagliava fuori, quasi isolandolo, un intero nuovo insediamento urbano: Firenze Nova, quartiere che da solo conta ormai oltre cinquemila abitanti ed è sede di importantissimi Uffici sia pubblici che privati; il quartiere di Rifredi, con la stazione, di qua, Firenze Nova, a una cinquantina di metri, di là. Con l'assurdo, poi, di non potere — salvo un lunghissimo giro — adoperare quella stazione che era lì, a due passi, ma dall'altro lato dei binari: con tutte le conseguenze che non è difficile immaginare.

Eppure la soluzione era a portata di mano, già avviata, tra l'altro, per una buona metà: il sottopassaggio d'accesso ai binari 2, 3, 4, 5 e 6 (linea per Prato e oltre e linea per Pisa) della Stazione di Firenze Rifredi: sottopassaggio che, se prolungato, avrebbe non solo messo in comunicazione i due quartieri, attraverso le Vie dello Steccuto e Vasco de Gama, ma avrebbe consentito l'accesso direttamente alla stazione degli utenti e degli abitanti del quartiere finora isolato. Migliaia di persone, in definitiva, divenivano, oltre tutto, potenziali clienti della ferrovia in un suo uso di "quasi metropolitana".

Si è dato finalmente l'avvio ai lavori che potevano anche essere considerati come i primi interventi di sistemazione dell'intero nodo ferroviario di Firenze. Tutto ciò anche nella prospettiva di quella maggiore integrazione tra settore ferroviario e settore urbano che dovrà fare delle stazioni ferroviarie — specie delle grandi città — gli idonei e naturali punti di interscambio tra i diversi modi di trasporto.

Appena otto mesi di lavoro, dicevamo. Iniziati a metà dello scorso aprile, i lavori si sono conclusi a metà di dicembre e, qualche giorno prima di Natale, il Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, ha ufficialmente consegnato il sottopassaggio al Comune di Firenze, rappresentato nell'occasione dall'Assessore ai Lavori Pubblici, Caiazzo.

Il nuovo sottopassaggio di Rifredi

L'opera, eseguita da un'impresa fiorentina, è stata resa possibile anche grazie al contributo della Nuova Pignone (deciso in seguito ad un accordo tra la direzione dell'azienda e il Consiglio di fabbrica che aveva destinato a tale fine il Fondo contribuzioni sociali), della Banca Toscana (mediante un apposito investimento) e dello stesso Comune di Firenze.

Il costo, che in sede di perizia iniziale era stato preventivato in circa 154 milioni, è stato di quasi 221 milioni. A lavori iniziati, infatti, era sorta la necessità di eseguire più onerose opere per lo smaltimento delle acque di infiltrazione, maggiori interventi provvisionali per mantenere l'efficienza del parco merci e dei servizi di stazione e, infine, per rivestire il tutto con materiali più idonei e confacenti alla realtà architettonica di Firenze Nova.

Il sottopassaggio è stato realizzato mediante la costruzione di una struttura scatolare in cemento armato con sezione libera di metri 3+2,50 e con uno sviluppo in lunghezza pari a metri 24. Sono stati impiegati 400 metri cubi di calcestruzzo e kg. 26.000 di acciaio per cemento armato; sono state impegnate 700 giornate lavorative.

La struttura, dal lato Via Vasco de Gama, è provvista di rampe per handicappati; queste saranno tra breve poste in opera anche per l'accesso a e da Via dello Steccuto.

Antonio D'Andrea

FERRANIA

Un nuovo impianto ACEI

Festa intima a Ferrania per l'inaugurazione di un moderno impianto ACEI, attivato senza un minuto di ritardo in una giornata di bufera di neve che ha quasi paralizzato i traffici ferroviari e stradali della Liguria. Gli uomini degli Impianti Elettrici e i dipendenti della ELTIN, costruttrice dell'impianto, hanno dato prova di grande efficienza.

Il titolare, Capo Stazione Superiore Francesco Vigna, ha curato gli onori di casa con la sua abituale e squisita cordialità ai pochi intervenuti da Genova, gli ingegneri Ghisi e Valdambrini e il Capo Tecnico Repetto dell'Ufficio Impianti Elettrici e il Capo Stazione Superiore Uberto Baggiani del Movimento. L'opera è costata duecento milioni di lire e costituisce una premessa per l'installazione del telecomando che avrà il suo centro a Ferrania e che disciplinerà il servizio delle stazioni di Maschio, Santuario ed Altare.

Ferrania è una graziosa località del Comune di Cairo Montenotte posta a pochissimi chilometri dal famoso Colle di Cadibona da cui si inarcano le Alpi e si dipanano gli Appennini.

È situata in un tratto di linea a semplice binario, da qualche anno con direzione di marcia dei treni a senso unico, che ha praticamente dimezzato l'afflusso dei viaggiatori, essendo solo interessata da Sud a Nord della Savona - S. Giuseppe di Cairo, in quanto i treni in senso contrario passano dal lato di Altare. Nel territorio di Ferrania sono stanziati i grandi impianti di un notissimo stabilimento, ora denominato "3 M Italia", che produce pellicole e articoli cinefotografici.

«Il senso unico adottato dalla nostra Azienda — afferma il titolare — ha completamente annullato il servizio merci, vivacizzato in passato dall'esistenza di una grande industria».

Comprendiamo il cruccio del buon Vigna, che a Ferrania vive da oltre quindici anni, ma ogni scelta, specie in materia di trasporti, procura acquisizioni in un senso e perdite nell'altro. La privazione del treno a chi vi era abituato lascia sempre la bocca amara.

Il nuovo impianto ACEI e i programmi che si profilano per il futuro e che ne giustificano, peraltro, l'installazione e la spesa non indifferente sostenuta, non chiudono la porta alla speranza: lo auguriamo a quanti a Ferrania, e non sono pochi, si sentono legati, non solo sentimentalmente, al treno che corre nelle due direzioni.

Aurelio Battaglia

VENEZIA

Francia, Italia e i treni Tres

A Venezia, il 26 gennaio scorso, si è svolto un incontro fra una qualificata rappresentanza della SNCF, con a capo l'Ing. Bouttè della Direction Commerciale Marchandises, e una della Direzione generale della nostra Azienda, guidata dal Prof. Troilo, Capo dell'Ufficio Marketing del Servizio Commerciale.
Al centro dell'incontro, un tema di comune interesse: il trasporto merci fra l'Italia e la Francia e, in particolare, per conoscere meglio i treni TRES, una iniziativa che ha aperto un capitolo nuovo nei rapporti fra le ferrovie dei due paesi, perseguendo l'obiettivo di soddisfare gli interessi dell'utenza con un servizio rapido e puntuale. Questi i punti chiave ai quali hanno fatto riferimento anche M. Bouttè e M. Anglade, Rappresentante della SNCF in Italia, nel porgere il loro saluto ai presenti.
Nel corso dei lavori — svoltisi nella sede della Direzione Compartimentale e poi all'Hotel Metropole — il Prof. Troilo, M. Bouttè e M. Anglade, hanno illustrato la filosofia dei treni TRES. È stato così ribadito che l'unità di misura del trasporto merci per ferrovia deve essere il treno completo, giacché soltanto questa formula è in grado di offrire buoni risultati sotto l'aspetto della produttività e dei termini di resa. Scopo dei collegamenti TRES fra l'Italia e la Francia è proprio quello di estendere l'utilizzazione del servizio a treno completo, rendendola accessibile anche ai piccoli esportatori mediante la costituzione del carico in formazione multiclienti.
Hanno partecipato al convegno, oltre all'Ing. Castellani che in qualità di Direttore del Compartimento di Venezia ha fatto gli onori di casa, il Direttore del Compartimento di Verona, Ing. Puccio, e i Consulenti della clientela dei Compartimenti di Venezia, Verona, Bologna e Ancona.
La stampa locale e nazionale ha fornito un ampio resoconto dell'incontro ponendo in evidenza i risultati positivi che le amministrazioni ferroviarie possono ottenere mediante un'attenta e costante collaborazione internazionale.

Laura Facchinelli

Un momento dell'incontro italo-francese

SESTRI LEVANTE

Una locomotiva per gli scolari

Da qualche tempo gli scolari di Via Lombardia, prima di entrare in classe, vanno ogni giorno a dare un'occhiata a un'antica locomotiva che l'Assessorato alla Pubblica Istruzione del Comune di Sestri Levante ha fatto installare nelle vicinanze della scuola.
Si tratta di una 835 a vapore che ha concluso moltissimi anni fa, il servizio di manovra, la sua lunga attività sulle strade ferrate italiane.
Ferma su un breve binario posto su un immenso prato nel quale sorge l'edificio scolastico, la vecchia locomotiva respira l'aria balsamica delle dolci colline che circondano la zona.
Ci accompagna per l'appuntamento Scuola-Rotaia il Capo Stazione Titolare Tito De Nevi. Ci conduce qui all'ora stabilita, in questo posto salubre e un po' solitario che lo sciame dei ragazzi rende vivace. Alla vista del fotografo tutti si pigiano intorno al loro monumento ferroviario sul quale solo oggi è consentito a qualcuno di salire; negli altri giorni la locomotiva bisogna solo guardarla.
Sono tre sezioni di quinta elementare, due del luogo e una della vicina frazione di Trigoso, che si riuniscono di pomeriggio per lavori comuni di attività e di ricerca adottati da una didattica nuova e che, quest'anno, affronteranno, tra gli altri,un tema storico-ferroviario di grande interesse sul quale non sono mancate domande a bruciapelo e richieste di documentazioni.
Le classi sono affidate a tre giovani insegnanti piene di entusiasmo e di iniziativa. Vogliono anch'esse conoscere vicende, storia e novità del treno e più che a rispondere alle mie domande sul motivo della richiesta della vecchia locomotiva a corredo della loro nuovissima scuola, sono loro e i loro allievi che mi rivolgono domande.
Tutti i ragazzi sanno di un certo ingegnere inglese chiamato Stephenson, della rivoluzione industriale in Europa al cui centro c'è la ferrovia e la sua civiltà, dei primi binari nel nostro Paese, ma vogliono sapere tante cose del momento attuale ferroviario; è un desiderio questo anche delle insegnanti.
Si avverte qualcosa che muta in tante considerazioni che emergono dal nostro dialogo, una coscienza nuova sollecitata forse da riflessioni di carattere economico ed ecologico, un senso del risparmio contro gli assurdi sprechi di energia e di risorse che hanno caratterizzato i due decenni che stanno alle nostre spalle.

A.B.

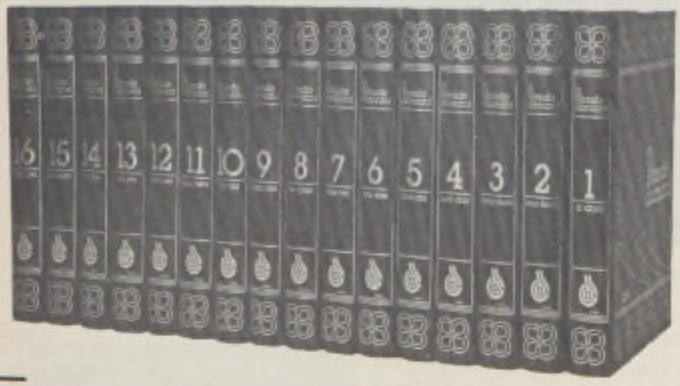
VERONA

Nuova sede per i donatori

Organizzata dal Direttivo del Gruppo Aziendale Ferrovieri AVIS di Verona, si è svolta recentemente la festa sociale del "Donatore di sangue". La comitiva, composta da 450 colleghi aderenti al Gruppo Aziendale Compartimentale, da Verona, su treno riservato, si è recata nella città di Ferrara. Da qui, sfilando in corteo per le strade della città estense, il gruppo ha sostato presso la sala delle riunioni messa gentilmente a disposizione dall'AVIS comunale ferrarese, dove si è svolta la manifestazione della premiazione per i soci benemeriti. Erano presenti autorità locali, rappresentanti di vari gruppi affiliati all'AVIS comunale veronese, nonché funzionari e dirigenti dell'Azienda ferroviaria.
Moltissimi i colleghi donatori premiati con diploma di benemerenza (8 donazioni), medaglia di bronzo (16 donazioni), medaglia d'argento (24 donazioni) e medaglia d'oro (50 donazioni). Al termine della cerimonia il gruppo ha raggiunto Vigarano-Mainarda per il pranzo sociale. Un'impronta di allegria e simpatia è stata offerta dall'orchestra "Nuova Estasi" di Verona. Poi il rientro a Verona. Si coglie l'occa-

GRATIS a casa vostra

CON LO SCONTO DEL 50%



16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un abbuono Speciale del 50%)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disponete di 18 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani

Grande Enciclopedia Universale

AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 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, 65 - 00162 Roma - Tel. 83.93.448 - 83.58.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, **IL MONDO DOMANI** Grande Enciclopedia Universale.

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive di L. 15.000**

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.**

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap. .....

Via ..... N. .....

sione per ricordare che il Gruppo Ferrovieri AVIS di Verona è composto da 458 soci e che nell'arco dell'anno 1 luglio 1980 - 30 giugno 1981 sono state offerte 814 donazioni. Sempre a Verona, un altro avvenimento che riguarda i donatori FS. Dopo una semplice cerimonia inaugurale della sede sociale presso la stazione di Verona PN, i responsabili del gruppo hanno consegnato targhe di benemerenza a coloro che seguono da vicino l'attività AVIS ferroviaria veronese. Il ringraziamento espresso è andato a:
ing. Puccio, Direttore Compartimentale; ing. La Rosa, Capo Ufficio IE; dr. Testa e dr. Ilari dell'UPC; dr. Paolino e dr. Sessa dell'Ufficio Sanitario; dr. Marfori, Direttore Filiale BNC di Verona; dr. Dazzi dell'Ospedale Civile e rappresentante AVIS Comunale. Fra queste note è doveroso ricordare i colleghi che, festeggiati due anni fa, hanno superato le 250 donazioni: Ettore Piazzola, già del Magazzino Approvvigionamenti, donatore dal 1941 e in pensione dal 1971 e Mario Dall'Ora dell'Officina GR di Verona, attivista dell'AVIS dal 1948.

Fulvio Duzzi

UDINE

Cervignano ha detto sì

Gli espropri per la realizzazione del maxi-scalo ferroviario a Cervignano del Friuli (Udine) avverranno nell'arco di dodici mesi. È questo il risultato raggiunto tra le varie organizzazioni imprenditoriali, soprattutto agricole, interessate agli espropri, l'amministrazione regionale e l'impresa "Palmieri", incaricata dei lavori.
La realizzazione di quest'opera infrastrutturale di peso internazionale necessita infatti di circa 200 ettari di terreno, gran parte dei quali destinati a culture e a vigneti pregiati. Gli espropri avverranno attraverso undici lotti.

Tra le clausole dell'accordo vi è il termine ultimo del 15 novembre prossimo per la corresponsione delle indennità agli espropriati. L'opera richiederà investimenti per oltre 200 miliardi e si porrà all'incrocio tra le comunicazioni ferroviarie con il nord-Europa e l'est europeo.
Come "Voci" aveva annunciato a suo tempo, sulla realizzazione di quest'opera infrastrutturale c'è stato anche un referendum popolare. L'esito della consultazione ha visto un notevole numero di preferenze favorevoli alla realizzazione, ma anche di richieste di maggiori garanzie.

UFFICIO TURISTICO "JUMBO TOUR" RIMINI

PASQUA A RIMINI

regalatevi un anticipo di

VACANZA AL MARE

3 GIORNI DI PENSIONE COMPLETA

in camere con servizi privati
DA VENERDÌ 9 APRILE
A LUNEDÌ 12 APRILE

HOTEL REGINA MIRAMARE	L. 50.000
HOTEL JUMBO MAREBELLO	L. 45.000
HOTEL COLON MAREBELLO	L. 40.000

Prenotazioni da effettuarsi al più presto possibile presso
L'Ufficio Turistico Jumbo Tour
Viale Regina Margherita 109
Marebello di Rimini - Tel. 0541/32500

CULTURA & TEMPO LIBERO

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies

CINEMA

di Piero Spila

La nostra età del piombo

La notte del 18 ottobre 1977, nel supercarcere di Stemmhein, Andreas Baader, Gudrun Ensslin e Jean-Carle Raspe, tre dei principali esponenti della Rote Arme Fraktion, la pericolosa organizzazione terroristica tedesca, furono trovati cadaveri nelle loro celle d'isolamento. La versione ufficiale parlò di suicidio collettivo e, malgrado le accuse e i sospetti di compagni e parenti dei terroristi (come e con quali armi avevano potuto suicidarsi se le celle erano iperperquisite più volte al giorno e costantemente tenute sotto controllo?), malgrado le denunce e l'intervento di Amnesty International, che chiese di poter partecipare all'inchiesta, le autorità tedesche chiusero rapidamente il "caso", tra la soddisfazione della stragrande maggioranza dell'opinione pubblica e il silenzio quasi unanime dei mezzi di informazione. Come per una grande rimozione collettiva, sui fatti di Stemmhein calò un silenzio quasi assoluto, e a poco valsero le coraggiose iniziative di alcuni intellettuali: un libro bianco dall'icastico titolo "La notte che si salvò la democrazia", e uno straordinario documentario — **Germania in autunno** — realizzato dai maggiori cineasti tedeschi (Kluge, Fassbinder, Schlondorff, ecc.), trasmesso recentemente dalla nostra televisione.

Ora, a distanza di anni, sui fatti di Stemmhein, sul clima che li ha permessi, e, più in generale, sulla tragedia del terrorismo politico, torna una giovane regista tedesca, Margarethe von Trotta, con un film sconvolgente e straordinario — **Anni di piombo**, Leone d'Oro all'ultimo Festival di Venezia —, certamente tra le opere più nobili e significative uscite in questi anni.

Per realizzare il suo film, la Trotta ha utilizzato le testimonianze e i ricordi di Christiane Ensslin, sorella di Gudrun, la terrorista morta a Stemmhein, quindi protagonista in prima persona di quella tragedia. E tale scelta condiziona profondamente **Anni di piombo**, che è un film che guarda al fenomeno del terrorismo soprattutto dal lato umano, cioè attraverso gli occhi e il cuore di una donna che si pone di fronte alla sorella, alle sue decisioni, amandola prima che giudicandola.

Una scelta difficile, quella della Trotta, perché nel suo film non ci si limita alla condanna del metodo terroristico, né tantomeno si indulge alla giustificazione, ma si affronta il terrorismo in un modo diverso che non sia quello della rimozione o della demonizzazione, superando la repulsione istintiva per cercare, invece, di capire le ragioni e le spinte di una scelta aberrante. Di qui il taglio soggettivo (eppure rigorosissimo) del film, di qui l'attenzione quasi esclusiva alle vicende umane dei protagonisti (il rapporto con i figli, con la famiglia, il tipo di educazione ecc.): perché mai come nel terrorismo il privato sembra sovrapporsi al pubblico, mai come nel terrorismo le ragioni esistenziali, psicologiche e culturali sono quelle decisive.

Venendo più particolarmente al film, **Anni di piombo** ripercorre le tappe del complesso rapporto umano di Christiane e Gudrun Ensslin, dapprima bambine, cresciute sotto la rigida educazione familiare (il padre era un pastore protestante), poi adulte nella Germania degli anni cinquanta e sessanta, traumatizzate dalla sconvolgente "scoperta" dei crimini nazisti e poi colpite dagli entusiasmi del "sessantotto", fino al momento in cui le loro strade si divaricano: da una parte Christiane, femminista, giornalista impegnata in tutte le battaglie sociali del suo tempo, dall'altra Gudrun, terrorista disumana, in fuga dalla

Jutta Lampe e Barbara Sukowa, le eccezionali interpreti di "Anni di Piombo", Leone d'oro all'ultimo Festival di Venezia. Il film ripropone la tragica vicenda della terrorista tedesca, Gudrun Ensslin

famiglia (il figlio abbandonato, il marito suicida) e dalla società, poi prigioniera di un'organizzazione carceraria disumana a sua volta. Tra le due sorelle lo scontro è totale e si ripete sia negli incontri segreti del periodo della clandestinità di Gudrun, sia durante i colloqui in carcere. Esse si rinfacciano con durezza scelte di vita e metodi di lotta, e le loro strade non si congiungeranno più. L'ultimo drammatico incontro in carcere, attraverso gli spessi vetri di sicurezza e i microfoni, sancisce anche fisicamente una separazione morale e ideologica ormai incolmabile. Christiane si prende una vacanza in Sicilia, quasi per sfuggire alla cappa di piombo e di freddo che circonda la cella in cui la sorella ha ormai raggiunto il limite dell'annientamento. In una rumorosa trattoria italiana, Christiane sente dalla televisione la notizia della morte di Gudrun. Da quel momento in poi, la nuova battaglia sociale di Christiane, come soggetto politico e come giornalista, sarà di dedicare la sua vita, i suoi giorni, a raccogliere documenti, studi e testimonianze per fare riaprire il caso dei "suicidi" di Stemmhein. Insieme a questa battaglia, c'è poi l'impegno morale di recuperare in qualche modo il ricordo della sorella attraverso il figlio di lei, Jan, anche lui vittima emblematica di tutta la vicenda: dapprima abbandonato dalla madre terrorista, poi, vittima, per ritorsione, di alcuni fanatici che gli danno fuoco (nella realtà il piccolo figlio della Ensslin venne straziato con un getto di vetriolo). Perché il terrorismo — dice il film della Trotta — non è solo nella tragedia umana delle vittime e dei carnefici, ma anche nell'odio, nel fanatismo e nella crudeltà che è riuscito a immettere nella nostra società.

Film quindi duro e difficile, anche perché cerca di aprire il discorso proprio là dove, in genere, si tende a chiuderlo. E il film si chiude, infatti, proprio su Jan, il figlio della Ensslin. Il bambino, abbandonato e poi ripreso, straziato nella carne e violentato nei suoi sogni, non riconciliato, strappa con rabbia la fotografia della madre.

In pratica ripete il gesto di una parte dell'opinione pubblica nei riguardi del terrorismo: un rifiuto netto, ma spesso irrazionale. La regista e la protagonista del film non si accontentano di quel gesto: Christiane si dichiara disposta a parlare a Jan della madre, e il bambino guardando in macchina, dice convinto: "Voglio sapere tutto di lei". Il film si conclude così, su questo interrogativo sospeso, che a qualcuno può sembrare ambiguo o elusivo, ma che certo non può preoccupare chi ha fede nella democrazia e nella forza della verità.

Il film, nel titolo originario tedesco, si chiamava **Tempi di piombo**. Il distributore italiano, più ottimisticamente, ha tradotto il titolo in **Anni di piombo**. Io dico, e c'è da rabbrividire, che forse era più pertinente il titolo tedesco. Gli anni passano e rendono l'idea di un periodo in qualche modo definitivo, il tempo invece dà un senso più dilatato, plumbeo e incombente. È un'epoca dura, quella che inizia da Stemmhein, in Germania, e giunge fino a noi, e nessuno sa ancora come e quando se ne potrà uscire. Di certo se ne potrà uscire rifiutando l'irrazionalità e con la fiducia piena nella ragione, come anche ci insegna questo film di Margarethe von Trotta. □

SEGNALAZIONI/CINEMA

"Ormai sono una donna" di Bertrand Blier, con Patrick Dewaere, Ariel Besse, Nicole Garcia e Maurice Ronet.
Un incrocio, un camion, una reazione lenta, un incidente stupido, banale, che non presenta il minimo interesse per i quotidiani della sera. Solo le statistiche registrano una nuova vittima della strada: Martine, 35 anni, bionda e divorziata, di professione modella. Non è la fine del film, ma solo l'inizio di una singolare storia d'amore fra Marion, la figlia quattordicenne di Martine, e il suo patrigno. Con la comprensione degli amici, fra alcuni colpi di scena e qualche situazione ardita, risolta sempre elegantemente, si consuma un ennesimo "amour fou" del cinema francese.

"Fuga per la vittoria" di John Huston, con Sylvester Stallone, Michael Caine e Pelé.
Durante l'ultima guerra, a Parigi, una squadra formata da prigionieri alleati sfida la nazionale di calcio tedesca. Alla fine del primo tempo, i prigionieri sono sotto di quattro reti, ed è tale il loro orgoglio che rinunciano a fuggire da un'apertura fatta dai partigiani nello spogliatoio, per non rinunciare alla possibilità di rimontare lo svantaggio. Alla fine, naturalmente, ottengono soddisfazione e anche la libertà.

LIBRI

Pianeta Cina

"La Cina è vicina" affermava Marco Bellocchio in un suo film di una quindicina di anni fa. E allora tanto vicina non era certamente, anzi era lontanissima. Della Cina si favoleggiava come di qualcosa di mitico e irraggiungibile. La Grande Muraglia, il tempio del Cielo, i magici giardini di Soutcheou, le incantate montagne del Koueilin, erano raffinatezze per pochi e ben qualificati iniziati. Chi parlava della Cina parlava di una favola esotica dove i Budda d'oro si mescolavano ai fragili ombrellini di seta rossa, i risciò di Shangai ai sampan di salgariana memoria. E che importa se la rivoluzione aveva spazzato via i risciò, se Salgari parlava dell'India e non della Cina. In fondo non si tratta sempre di posti esotici? Un po' di confusione non guasta certo.

Oggi invece tutto è cambiato e confusione non la fa più nessuno.

Oggi la Cina ha di nuovo spalancato le sue porte all'occidente. Nel paese del Sol Levante ci va Agnelli a vendere le sue automobili, ci vanno tecnici da ogni parte del mondo e ci vanno i turisti. I viaggi organizzati per la Cina Popolare sono infatti sempre più frequenti e a prezzi ragionevolmente modici. A Parigi, come a Roma, come a New-York, prosperano e si moltiplicano i ristoranti cinesi, i negozi si riempiono di paccottiglia e di oggetti preziosi tutti "made in China". Alzi la mano chi a casa sua non ha almeno una stampina in seta, un bel vaso Ming fabbricato il mese scorso ad Hong-Kong o un animaletto di giada che poi forse è di malachite, ma che importa purché venga di laggiù?

Naturalmente anche la letteratura non poteva sottrarsi a questa moda esotizzante. Chi scrive, sotto l'albero di Natale, ha trovato ben due libri di argomento "cinese", ambedue, anche se completamente diversi, di estremo interesse, **L'e-**

Ch'in Shih-huang-ti, primo Imperatore della Cina

remita di Pechino di Trevor-Roper e **Ch'in Shih-huang-ti Primo Imperatore della Cina** di Arthur Cotterell. Per Hugh Trevor-Roper non è necessario sprecare molte parole. Professore di storia moderna a Oxford, autore di molti saggi, è senz'altro uno dei più noti storici viventi. Nella storia del famoso "eremita di Pechino" egli ricostruisce, sulla base di testimonianze e di documenti e su pazienti ricerche durate anni, la vita di sir Edmund Backhouse, inglese per nascita, cinese per vocazione. Una biografia, dunque, quella di Trevor-Roper, ma una biografia un po' speciale che potremmo definire "per enigmi". Del resto assolutamente speciale ed enigmatico è l'uomo in questione. Chi è, infatti, sir Edmund? Per anni se lo sono chiesto tutti, il governo inglese e quello cinese, i servizi di sicurezza e i letterati dell'epoca.

Oggi, su chi fosse non ci sono più dubbi: un mistificatore, anzi il più grande e sottile mistificatore del nostro secolo. Comunque, un mistificatore dalla personalità affascinante e, senza alcun dubbio, geniale. Chi lo conosceva lo ricorda come un signore ieratico, dalla lunga barba bianca, sempre vestito alla cinese. Lo ricorda come uno squisito conversatore, come uno studioso che legge e scrive correntemente il cinese come del resto il giapponese, il russo, il greco e ci fermiamo prima di arrivare a 28, numero delle lingue che conosce. Un uomo tranquillo dunque, anche se molto si favoleggia di una sua relazione con la potentissima Imperatrice Vedova, un uomo tutto dedito ai suoi libri e anche un benefattore che ha voluto regalare alla Bodleian Library di Oxford la sua preziosa collezione di volumi cinesi. E tale sarebbe rimasto per i posteri se un giorno uno scienziato svizzero non avesse consegnato a Trevor-Roper un plico che conteneva le tuttora inedite memorie di Backhouse. Il testo era talmente denso di enormità e di oscenità di ogni genere che Trevor-Roper volle sottoporlo ad un accurato controllo. Il risultato di questo controllo è appunto **L'eremita di Pechino**, la biografia storicamente valida di un uomo che, con uguale perfezione, sapeva inventare preziosi manoscritti cinesi e vendere al governo di Sua Maestà britannica colossali forniture di armi del tutto inesistenti, ingannando con la stessa spavalda sicurezza orientalisti famosi e servizi segreti.

E queste sono soltanto due delle sue plateali metamorfosi, non vogliamo raccontarne altre perché il libro si legge davvero tutto d'un fiato, come un romanzo giallo e ci dimostra che in fondo solo gli stolti vedono in ogni mistero una mistificazione quando, viceversa, la mistificazione stessa è il più profondo e imprescrutabile dei misteri.

Sempre sul Celeste Impero, come dicevamo all'inizio, ma di tutt'altro genere è **Ch'in Shih-huang-ti Primo Imperatore della Cina**.

Innanzitutto non si tratta neppure di un libro nel vero senso della parola ma piuttosto di un reportage sul ritrovamento della tomba di questo grande sovrano, situata alla pendici del monte Li.

Quando si dice tomba bisogna anche intendersi bene, infatti gli archeologi cinesi hanno trovato non solo l'effige di un uomo ma un intero esercito in terracotta, a grandezza naturale, che si ritiene debba, a scavi ultimati, superare i 7000 esemplari. Un avvenimento, dunque, assolutamente unico e straordinario nella storia dell'archeologia. Come unica e straordinaria è la figura di Ch'in Shih-huang-ti che regnò come sovrano assoluto dal 221 al 210 a.C., unificò sotto di sé l'intera Cina, iniziò la costruzione della Grande Muraglia e, fondando una dinastia sia pure di breve durata, "lasciò un'impronta indelebile nella storia dell'Asia orientale, gettando le basi di un sistema politico destinato a durare oltre due millenni".

Oggi il biografo che voglia studiare la complessa figura di questo Primo Imperatore, tanto discusso dai posteri, ha a disposizione una vasta mole di elementi nuovi emersi dalle recenti scoperte del monte Li. Scoperte il cui valore non è più solo quello di aridi anche se preziosissimi reperti archeologici ma quello di documenti sociali e politici da cui non si può prescindere per comprendere davvero la Cina di oggi. È troppo un salto a ritroso di più di 2000 anni? Noi crediamo di no. "Nihil sub sole novi" scriveva Orazio molti secoli fa. Il passato rivive giorno per giorno, formando e trasformando il presente. Non esiste e non può esistere un presente senza passato. La Cina di oggi, con tutte le sue contraddizioni, è anche figlia di Ch'in Shih-huang-ti e dell'Imperatrice Vedova. E se mai ci capitasse di andarci, stiamo bene attenti a non dimenticarlo.

Marina Delli Colli

Hugh Trevor-Roper - L'eremita di Pechino - Adelphi - pp. 430 - Lire 14.000
Arthur Cotterell - Ch'in Shih-huang-ti Primo Imperatore della Cina - Rusconi - pp. 193 - Lire 30.000

I predatori del Congo perduto

Chi dopo aver visto il film di Steven Spielberg **I predatori dell'arca perduta** è uscito dalla sala cinematografica entusiasta della serie di mirabolanti avventure toccate ai protagonisti, può soddisfare ancora il proprio desiderio di avventura leggendo **Congo**, l'ultimo libro dell'americano Michael Crichton, autore di altri romanzi di successo come **Andromeda** e **La grande rapina al treno**.

Congo è il resoconto preciso e serrato di una ricerca, quella dei diamanti blu nascosti in una inaccessibile catena montuosa dell'Africa equatoriale, da parte dell'ERTS, una società americana specializzata nello studio delle risorse terrestri.

Da un lato, l'attenta descrizione degli incredibili livelli tecnologici di cui si serve l'ERTS ci porta subito in una dimensione da fantascienza in cui l'u-

nico dio, l'unica fonte di via verità e vita è il computer. Dall'altro, invece, siamo davanti a una sorta di fanta-archeologia e fanta-antropologia.
Nei pressi del giacimento di diamanti blu, si trovano, infatti, i ruderi di una millenaria e misteriosa città dalle finestre a mezzaluna rovesciata. Qui, tra i resti di chissà quale civiltà dimenticata, si aggira un aggressivo gorilla dalla specie sconosciuta.
Così alla spedizione ERTS si accoda anche Elliot, uno zoologo, e Amy, la femmina di gorilla da lui educata a usare il linguaggio gestuale dei sordomuti. Il ruolo di Amy, gorilla parlante, è quello dell'ambasciatrice, capace di stabilire un canale di comunicazione tra i suoi simili selvaggi e l'uomo, suo simile per adozione.
Congo, insomma, è un romanzo che oscilla continuamente tra la neutralità descrittiva di un resoconto tecnico-scientifico (tra l'altro si imparano un sacco di cose sulle "fantascientifiche", ma reali, possibilità dei computer), e l'ammiccamento ai più tradizionali stereotipi cinematografici e del fumetto. C'è Munro, la guida, naturalmente ex mercenario ed ex tutto. Disincantato, ma capace, vive a Tangeri in una specie di Alhambra, circondato da bellissime donne. C'è Ross, la Dottoressa Ellen Ross. Giovane e bella, ma cocciutamente votata alla religione del computer. C'è Elliot, lo studioso ingenuo ed entusiasta. L'unico personaggio che esce dagli schemi narrativi tradizionali è Amy. Una simpatica gorilla che quando si scontra con l'ottusità e l'incomprensione degli umani non trova di meglio che comunicare, col suo linguaggio gestuale, volgari, ma efficaci imprecazioni.
Ma dietro tutto ciò. Dietro la freddezza descrittiva, dietro l'elementare psicologia dei personaggi, dietro l'apparente assenza di ogni pretesa letteraria, si nasconde, invece, un sapiente lavoro di scrittura. **Congo** è un romanzo per certi versi iperrealista. Assomiglia a una grande tela, in cui il primo piano, dedicato alla minuziosa descrizione del computer, da anticipazione del futuro si trasforma in un ritorno al passato più arcaico e mitico. Sullo sfondo, con pennellate solo apparentemente prive di emozione, si alza Zinj, la misteriosa città nascosta nella foresta, ai piedi dei monti Virunga. Su tutto, antica ed immortale, la foresta pluviale del Congo.

Tiziana Gazzini

Michael Crichton: "Congo" - pp. 350 - L. 8.500 - Vallardi Editore

SEGNALAZIONI/LIBRI

Carmelo Pittari - Racconti nella barca - Società Editrice Napoletana - pp. 157 - Lire 8.000
Tante piccole avventure di mare ambientate nel mondo dei pescatori partenopei, un mondo popolato da dilettanti e da professionisti, da sprovveduti e da esperti. Uomini diversi per cultura e estrazione sociale, accomunati dalla comune passione per la pesca. Un libro che non può mancare nella biblioteca di chi il mare lo ama davvero.

Poesie d'amor - a cura di Arnaldo Liberati - Edizioni Gardenia Blu - Casella Postale 10269 - Roma - pp. 59 - Lire 3.000
Una raccolta di poesie, antiche e moderne, il cui tema è l'amore. L'amore come fonte di ispirazione eterna e inesauribile, come costante immutabile che si ripete, sempre uguale e sempre diversa, nel corso dei secoli.

Giuseppe Calò - El leon en moleca - Rebellato Editore - pp. 107 - L. 6.000
Una raccolta di modi di dire, proverbi, sentenze e curiosità del dialetto di Venezia. Un libro vivo, simpatico e nello stesso tempo un documento di un mondo che sta scomparendo.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Dott. Freud, Vienna, Berg Gasse, 19

È vero, in questi ultimi tempi va di moda fare ipotesi, il più irriverenti possibili, sulle vicende familiari del padre della psicoanalisi, soprattutto da parte americana. Su questa scia, uno dei più diffusi settimanali d'opinione ha da poco dedicato al Dott. Freud una copertina dal taglio decisamente scandalistico.
Le tre puntate de **Il Giovane Freud**, dirette da Alessandro Cane e sceneggiate da Flavio Nicolini con la consulenza di Enzo Funari e andate in onda sulla Rete 2, sono fortunatamente risultate immuni da queste fuorvianti tendenze. Insomma, chi si aspettava di cogliere attraverso lo sceneggiato gli aspetti segreti del Freud privato, sarà certamente rimasto deluso. La scelta seguita nello sceneggiato TV è stata un'altra: sfruttare gli aspetti spettacolari presenti nella scoperta della psicoanalisi. La più grande avventura vissuta dal Dott. Freud è stata, infatti, proprio la scoperta del continente sconosciuto dell'inconscio. Di questa esplorazione e dell'inizio di questa avventura, Nicolini e Cane ci hanno fornito il fedele resoconto, con un'operazione che almeno nelle intenzioni, dovrebbe servire da modello per chiunque si proponesse di informare con efficacia vaste aree di ascoltatori su temi anche scientifici. La storia della scienza e del pensiero umano è di per sé avventurosa. Basta metterla in scena.
Certo, Freud e la psicoanalisi costituiscono un materiale particolarmente spettacolare (se ne accorse anche John Huston che a questi temi dedicò il film **Freud, passioni segrete**).
La psicoanalisi, infatti, si esercita sui drammatici contenuti dell'inconscio. Anche il suo aspetto clinico non è che una messa in scena, una drammatizzazione, di avvenimenti accaduti nell'infanzia.
Realizzato già da un anno e mezzo, **Il giovane Freud** è andato in onda in un periodo insolitamente buono per la psicoanalisi in TV. Le antiche resistenze della cultura italiana verso questa disciplina si sono ormai allentate e anche il loro ultimo baluardo — lo schermo televisivo — sta finalmente cedendo.

Paolo Graziosi nei panni del Dott. Freud in un momento dello sceneggiato di Flavio Nicolini e Alessandro Cane andato in onda sulla Rete 2

Di questa nuova apertura ai temi psicoanalitici ci dà conferma anche la messa in onda sulla Rete Due della replica di un programma del Dipartimento Scuola Educazione, **Il bambino e la psicoanalisi**, curato da Ernesto Guida e Sabina Manes. Si tratta di 20 brevi sceneggiati su altrettante storie quasi vere di bambini difficili, seguiti da un incontro in studio con specialisti di psicoanalisi infantile.
La compresenza sui teleschermi delle due trasmissioni ci indica anche la direzione di questa parziale apertura (**Il giovane Freud** è andato in onda il venerdì in seconda serata e **Il bambino e la psicoanalisi** alle 13,30 del giovedì e cioè in ore a non alto indice di ascolto).
Il giovane Freud è uno sceneggiato e ne **Il bambino e la psicoanalisi** la parte sceneggiata è senz'altro quella portante. Il domani della psicoanalisi in TV sembra dunque affidato a trasmissioni di "fiction". Anche Nelo Risi, che nel '79 ha realizzato per la TV una esauriente trasmissione informativa sulla psicoanalisi in Italia, in un'intervista recentemente rilasciata ha confermato che se dovesse affrontare ancora argomenti psicoanalitici per i teleschermi si servirebbe della "fiction". Farebbe insomma, pure lui un film, o uno sceneggiato, abbandonando l'area strettamente informativa.
Grazie alle due trasmissioni di cui abbiamo parlato, e a un altro programma che attualmente va in onda, **Mia figlia**, tratto dal libro di Maria Marcone, **Analisi in famiglia**, la Rai sta forse recuperando un po' del tempo perduto. E chissà, può darsi che qualcuno, anche grazie ad esse, si accorga che la discesa di Berg gasse è ancora percorribile. Che si può ancora entrare al numero 19, salire la prima rampa di scale e suonare al campanello dello studio del Dott. Freud. Cambiando, naturalmente le coordinate spazio-temporali. Finito il mito della grande Vienna, la scoperta del grande viennese Freud, resta. E come anche la TV adesso ci insegna, può dare una mano a molte persone. Adulti e bambini. □

SEGNALAZIONI/TV

La quinta donna

Il regista Alberto Negrin ha recentemente concluso le riprese de **La quinta donna**, uno sceneggiato in tre puntate che andrà in onda sulla Rete Uno. Tratto dall'omonimo romanzo di Marika Fagyas, è una coproduzione RAI-ORF-TF1. La vicenda che si svolge a Budapest nel 1956, racconta di un omicidio perpetrato ai danni di una giovane donna. Indiziato numero uno, naturalmente, è il marito. Ma le cose non sono così semplici e le indagini riveleranno una più complessa verità. Tra i protagonisti, Turi Ferro, Klaus Maria Brandauer (da noi noto soprattutto come protagonista del film **Mephisto** di Istvan Szabo), Flavio Bucci e Lea Padovani.

Una notte di magia

La sede regionale RAI della Calabria ha prodotto per la Terza Rete TV un film diretto da Tonino Nieddu, **Le ali della notte**. In una sorta di film-favola, il fantastico paese di Pentadattilo offre lo sfondo alla tenera storia d'amore tra Cristina e Nicola. Un amore contrastato dalle rispettive famiglie, ma che troverà una speranza nella rievocazione di antiche leggende. Tra gli interpreti, Gabriella Saitta, Piero Carrieri, Mario Maranzana e Rina Franchetti.

Inchieste per TV 2

Sulla Rete 2 andranno in onda nel corso dell'anno numerose inchieste su temi d'attualità. Tra queste, **Italiani d'America: terza generazione**, che affronterà soprattutto il mondo dello spettacolo attraverso i protagonisti di origine italiana tra cui Al Pacino, Ford Coppola, Martin Scorsese, Luis Falco e Bob Fosse; **L'impero dei media: viaggio attraverso l'immagine** con la regia di Filippo De Luigi e Vittorio Giacci, che esaminerà il potere dell'immagine, muovendo dalle prime forme di comunicazione per approdare alle più moderne e sofisticate tecnologie.

Anna Proclemer

Una stagione diversa per Anna Proclemer

Anno nuovo, vita nuova. Abbiamo ricordato l'antico adagio non appena Anna Proclemer ci ha detto: "Sono andata e vado molto a teatro, finalmente! È la prima volta, infatti, che mi capita d'essere libera per un anno intero".
Com'è noto, l'anno teatrale non coincide con quello solare; si chiama "stagione" e comprende il periodo che va, grosso modo, dall'ottobre al giugno successivo. A questo si riferiva Anna Proclemer e non certo all'anno iniziato da poco, al gennaio che arriva a cambiar calendari.
E la televisione?
"Nei mesi scorsi ho lavorato tanto per la TV. Proprio tanto! Sono stati mesi pieni, di grande tensione. Di grande soddisfazione, anche. Un periodo di impegno totale, di molta fatica. Come per fare quattro film!"
Si riferiva, evidentemente, alle quattro puntate televisive nelle quali è stata narrata — in chiave tutt'affatto diversa dallo stereotipo fin qui tracciato — la storia di Aurore Dupin, baronessa di Dudevant, più nota come George Sand.
"Una donna che ha lavorato sodo tutta la vita. E io, nel riproporla ai telespettatori, non sono stata da meno". E, volendo tentare un parallelo, ci torna in mente la sera della presentazione alla stampa: Anna Proclemer, la George Sand della TV, quasi intimorita e in ansia come una debuttante, modesta, discreta, lo sguardo attento e intenso a chiedere non certo il generico, convenzionale consenso, ma la conferma che il suo impegno, quel soffrire e gioire immedesimandosi nel personaggio, tutto il suo lavoro insomma, era degno di considerazione. L'interrogativo ha ottenuto una risposta più che positiva non soltanto da parte dei critici e del pubblico di quella sera che constatavano come lo sceneggiato fosse il primo testo scritto appositamente per la Proclemer.
Cosa farà la prossima stagione?
"Piccole volpi. In teatro. Ma ora, e fino all'estate, voglio continuare a "vedere". Vedere gli spettacoli degli altri. Ho visto il Lohengrin alla Scala di Milano, l'"Enrico IV" e molte commedie. Tutto questo, quando recito, non mi riesce..."
È un discorso che abbiamo sentito ripetere da molti grandi attori: come conciliare la propria "stagione" con quella dei colleghi? Restano i giorni di riposo. Ma il teatro, come il cinema e la televisione, richiedono un impegno a tempo pieno. E Anna Proclemer lo sa. Per questa ragione ci diceva d'esser contenta; una volta tanto la sua "stagione" le consente d'interpretare una storia insolita che potrebbe intitolarsi: "Andare per teatri".

Gianni Boari

DISCHI

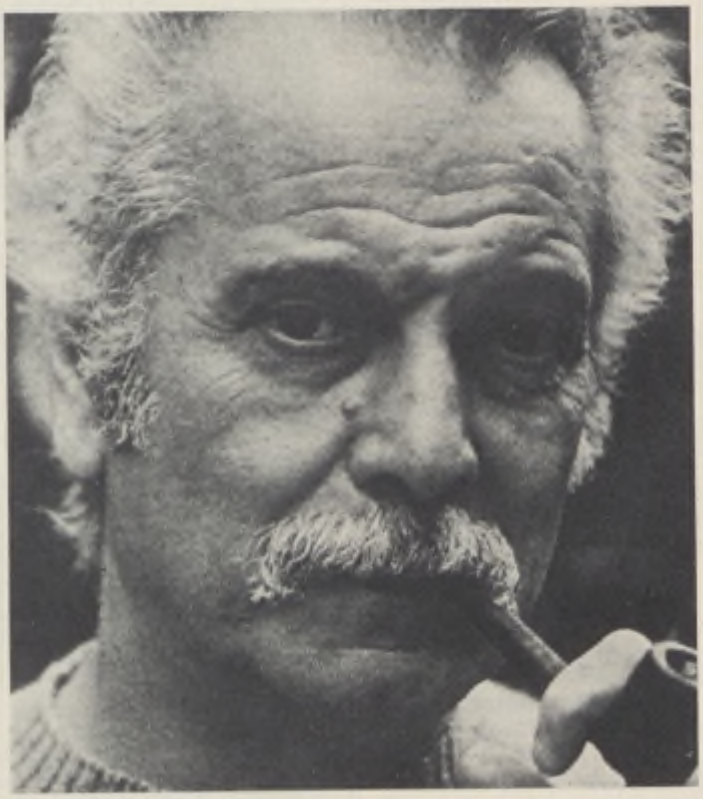
Un Requiem di un Robespierre

Mai soprannome fu impropriamente adoperato come quello di Robespierre affibbiato a Gabriel Fauré dai parrucconi del mondo musicale francese, scandalizzati dalla sua azione riformatrice svolta quale direttore del conservatorio parigino. Riforma, non rivoluzione, intesa a suscitare l'estro creativo negli allievi, chiusi nel rigore della forma. Posto fra il romanticismo, che andava esasperandosi ed autodistruggendosi, e l'impressionismo, non appartenne né all'uno né all'altro, non indulse a ribellioni di tipo Schomberghiano, ebbe un suo stile originale e pregevole. Esempio, come ve ne saranno ancora altri nel nostro secolo, di come non sia necessario stravolgere la musica per smania di novità, fino a degenerarla in rumore. Di natura sensibile, compose musica di alta sensibilità, culminante nella Messa da requiem che volle modellare secondo la propria indole, improntata né a devozione ma neppure a scetticismo; un modo di esprimere dolore e speranza di pace eterna ma non molto di più: non si avverte il dramma dell'anima posta di fronte all'ira divina e al giudizio inappellabile, non sgomento, non anelito al perdono come in Mozart e Verdi, certamente meno devoti di Fauré.
Tutta la Messa è impostata sulla parola "requiem", ripetuta con enfasi in ben cinque delle sette parti in cui essa è suddivisa; parola con cui ha inizio e fine. Il "dies irae", punto centrale del rito, in cui altri autori convergono tutta l'arte per rendere e comunicare la fierezza dell'ira divina, è qui confinato nella quinta parte, il "Libera me Domine", senza farne risaltare il riferimento principale. La Messa si svolge per intero con tempo moderato e con struttura musicale semplice e lineare. È un canto dolente, espresso in prevalenza dal coro con brevi interventi di due voci soliste, soprano e baritono, di voluto rilievo modesto. Un canto per lo più monodico, secondo la lezione francese del '600, sottratto al manierismo stanchevole e ravvivato dall'esperienza romantica, mai concitato, privo di grandi fugati, sostenuto dall'organo, presente come basso continuo, e accompagnato da un tessuto melodico orchestrale in cui prevalgono gli archi nei registri bassi. Insomma una Messa vista dal di qua della morte e non oltre. Comunque un altro esempio di come nella liturgia cattolica, più che in ogni altra, si possa attingere le più alte vette della musica sacra, da Gregorio Magno a Lorenzo Perosi, passando per Bach (quando egli, riformato, scrive per la controriforma), Schubert, Berlioz, Bruckner, Verdi, Bottesini, Poulenc e, perché no?, Fauré.
Non sono molte le incisioni di questo Requiem; l'ho ascoltato dal disco Decca SPA 504, diretto da Ansermet, all'altezza della sua fama, alla guida dell'orchestra della Svizzera Romanda. Bene Gerard Souzay mentre Suzanne Danco, con la sua voce alquanto dura e vibrante, stride con l'atmosfera del brano. Soddisfacente l'incisione; brevi note in inglese (il disco è destinato al mercato interno della Gran Bretagna).

Gianfranco Angeleri

Brassens, lo "chansonnier des bistrots"

La recente scomparsa di Georges Brassens è di quelle destinate a lasciare un vuoto incolmabile nel mondo della canzone contemporanea. Brassens, infatti, è stato forse il rappresentante più tipico di quel gruppo di chansonniers che hanno sempre cercato di fondere la poesia e la musica. Nato a Sète, nel sud mediterraneo della Francia nel 1921, egli fece della sua biografia il supporto essenziale alla propria creatività di poeta e di scrittore, fornendo un mirabile esempio di come per certi autori transalpini vivere e cantare siano la stessa cosa. Un'infanzia difficile, un'adolescenza piena d'inquietudini, una giovinezza segnata dalla guerra e dalla deportazione in Germania in un campo di lavori forzati: queste le tappe essenziali di una "carriera" umana vissuta sempre col coraggio e la non facile disinvoltura di chi, per scelta autonoma, si pone al di fuori di ogni convenzione e di ogni regola prestabilita. E poi gli incontri decisivi, fra cui quello con Jacques Garello che lo lancia nel cabaret e quello con la nota cantante degli anni cinquanta Patachou, grazie alla quale ha modo di esordire in pubblico come interprete delle proprie canzoni. A trentadue anni Brassens incide il suo primo disco, e da quel momento diviene insostituibile nel cuore dei francesi e di chi ha modo di conoscerlo.
Georges Brassens, insomma, significa canzone francese, con tutto il carico di fascino che ciò comporta. Quando pensiamo ad autori come Jacques Brel (francese d'adozione), Leo Ferré, Charles Aznavour, Gilbert Becaud e a favolose interpreti come la Greco e la Piaf, ci rendiamo conto che tali artisti hanno tutti, sia pure con ovvie differenze, un tratto in comune: l'idea della canzone che va oltre il semplice dato musicale per offrire un vero e proprio spaccato di vita e di cultura. Si è parlato spesso, in proposito, di musica impegnata e talvolta con un tono vagamente spregiativo, quasi che si trattasse più che altro di esercitazioni intellettuali. In realtà, nelle note malinconiche e nelle parole in alcuni casi aspre e dissacratorie di Brassens noi respiriamo un'aria particolare; in esse ritroviamo i cieli grigi della Francia e le atmosfere fumose del bistrot, la provocazione anarchica e la struggente passione di una storia d'amore; e



Una caratteristica immagine di Georges Brassens

Per conoscere Brassens

— "Les Amoureux des Bancs Publics", (Philips) Stereo 9, 101-044
— "Je me suis fait tout petit", (Philips) Stereo 9, 101-046
— "Don Juan", (Philips) Stereo 9, 101-151

sempre sentiamo al fondo una sconcertante testimonianza di verità.
In Italia Brassens non ha mai goduto fama eccessiva, probabilmente perché la sua non è certo una produzione per il largo pubblico, né è mai stata imposta dai grandi canali di comunicazione e di diffusione. La sua immagine è sempre stata affidata alle interpretazioni dei suoi motivi ad opera di cantautori nostrani che l'hanno particolarmente amato, come Gino Paoli, Fabrizio De Andrè e Nanni Svampa. Tra le sue interpretazioni più note basterà qui ricordare **Le gorille, Le parapluì, Le mauvais sujet repenti, Le testament** e **Le vin.**

Claudio Giovanardi

IN FAMIGLIA

di Patrizia Cimini

Il bambino e la legge

Gli adulti, si sa, amano i bambini. Il celebre mammismo italiano condiziona poi questo amore con una caratterizzazione che non può lasciare insensibili i cuori di quei pochi padri che cercano di dare un minimo di razionalità all'esercizio del loro ruolo in crisi. Guai, quindi, a sollevare riserve sull'amore materno e paterno, quel famoso e misterioso rapporto "di sangue", del perpetuarsi nella carne. Uno strano richiamo, questo, del sangue. Portato avanti per compensare o giustificare l'assenza del rapporto tra adulto e bambino dovuto alla conoscenza, alla ragione. Il rapporto che nasce cioè dall'attività educativa.
Il problema si evidenzia soprattutto quando, come nei casi di figli adottivi, diventa necessario far fronte al fatto che il rapporto di sangue non esiste. Dovrebbe, quindi, esistere solo quello della ragione e della educazione. Il bambino adottato, in genere, viene inserito nella famiglia con moltissime cautele, controlli, attenzioni, tutte tese a verificare se i genitori adottivi sono in grado di mantenere ed educare il bambino.
Ma i controlli vogliono verificare soprattutto se c'è la predisposizione a ricreare quel rapporto istintuale, di sangue appunto, che di solito esiste, cioè viene dato per scontato, nelle famiglie "normali". Generalmente si ritiene che basti una garanzia viscerale, emotiva.

L'ordinamento giuridico, per suo conto, ha assorbito il concetto che un bambino cresciuto in seno ad una famiglia sarà quasi sicuramente un futuro cittadino modello. Cosa è successo a questo soggetto di diritto, tra gli zero anni e l'età in cui gli viene riconosciuta la "capacità d'agire"? Gli può essere capitato di tutto, dalla più grossa paura, alla violenza, alla droga, ma fino ai diciotto anni per il codice civile egli è come non esistesse. Ci si affida all'adulto. Alla madre, al padre, al tutore. Il minore, per altro, per il nostro codice, può contrarre matrimonio, può fare testamento (grande cautela per i rapporti di natura patrimoniale), ma se rompe con una mazza da baseball una vetrina, è il padre a pagare. E se il soggetto minore è un bambino adottato allora sarà la sua natura violenta e dissociale ad averlo guidato. E tutto ciò accadrà senza che nessuno possa dire niente. Se proprio insiste in attività criminose sarà il padre, usando un articolo del codice civile (art. 319) che per fortuna pochi padri conoscono, che potrà chiedere al tribunale dei minori di chiudere il figlio in riformatorio.
Ci stupiamo se i giovani sono angosciati? Se la loro natura non è gioiosa e fiduciosa, se avanzano verso gli adulti il loro "timore", sotto forma di aggressione, di violenza, di turpiloquio, di assenza? Nella famiglia si privilegia, per pigrizia o incapacità, il legame di sangue per far passare sulla testa del bambino, quando è piccolo, mille compromessi e la famiglia è garantita in questo da un codice che la riconferma nella sua prassi.
Il bambino, invece, è capace di assumersi le sue responsabilità, fin da piccolo, sia esso nato in quella famiglia, sia esso venuto da lontano. Il vero problema è quello di accorgersi del fatto che le responsabilità che il bambino si assume vanno rispettate e seguite. La tecnica del terrore non è più sufficiente a tenere il bambino e l'adolescente sotto l'ombrello della casa, della società. Il fatto è che i ragazzi, oggi più che mai sono capaci di essere "responsabili" e chiedono con forza di essere rispettati in questa loro prerogativa. Anche per questo molti anni fa era stata fatta la proposta di costituire un tribunale della famiglia che dovrebbe trattare tutti gli interventi e tutte le procedure nelle quali siano comunque coinvolti i ragazzi anche indirettamente. Il fatto stesso che a tutt'oggi esista solamente il Tribunale dei minorenni conferma che sono gli adulti a sentire l'esigenza di difendersi e ad "avere paura di vivere".

□

COLLEZIONISMO

Cartoline in Emilia-Romagna

È uscito il primo Supplemento Speciale de "La Cartolina", la ormai affermata rivista interamente dedicata ad una delle forme più interessanti e diffuse di collezionismo, quello delle cartoline illustrate. Il Supplemento, che nelle intenzioni dell'editore sarà il primo di una lunga serie, ha carattere monografico e, questo volta, ha come tema le cartoline illustrate in Emilia-Romagna (**La Cartolina Emilia/Romagna, Gennaio 1982, pp. 68 - L. 6.000**).
Ma perché l'Emilia-Romagna? Non solo perché si tratta di una regione che tradizionalmente ha dedicato sempre una notevole attenzione a tale forma di editoria, ma anche perché (e qui l'effetto si confonde con la causa) il boom della cartolina illustrata coincise significativamente con i grandi avvenimenti che trasformarono questa regione in senso socio-politico e commerciale.

Nata per la borghesia, la cartolina fece eccezione in Emilia, perché qui fu usata anche per e

dal proletariato. Di qui la particolare scelta dei temi: gli scioperi, le celebrazioni del Primo Maggio, i raduni, i fatti di Molinella e così via.
Un'altra rivoluzione lenta, quasi invisibile, ma inarrestabile, fu quella che interessò tutta la costa romagnola, dove contadini e pescatori vennero coinvolti nel moderno fenomeno del turismo e della villeggiatura. Fu allora che il saggio e paziente contadino divenne un saggio e lungimirante piccolo albergatore. Ed ecco queste trasformazioni sociali e di ambiente, dapprima fissate su lastra fotografica, per poi diventare cartoline-documento di grande efficacia. Lo stesso per l'avvento dell'industria, per il proliferare delle fabbriche e così via. Di tutto questo, il Supplemento fornisce una puntuale testimonianza.
Contemporaneamente al Supplemento Speciale, esce anche il n. 4 de "La Cartolina", giunta ormai al suo primo anno di vita. Fra i servizi più interessanti, la bellissima serie sui venditori ambulanti napoletani e i primi voli in Italia di Delagrange.

P.S.

L'abbonamento annuo (4 numeri) a "La Cartolina" costa L. 8.000, quello espresso L. 11.000 - I lettori interessati possono servirsi del c/c postale n. 83442004, oppure di vaglia intestato a "La Cartolina" di Furio Arrasich - Via Cardinale Sanfelice, 20 - 00167 Roma

LA CARTOLINA EMILIA/ROMAGNA

La copertina del Supplemento dedicata a Dudovich

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

Prima emissione del 1982 il giorno della Befana.
Il 6 gennaio è stato emesso un francobollo del facciale di L. 300 commemorativo di **S. Francesco di Assisi** nel settimo centenario della nascita.

La vignetta riproduce un particolare dell'affresco "S.Francesco riceve le stimmate" realizzato nella chiesa di S. Francesco in Oristano dal pittore Pietro Cavaro (sec. XVI).
Tiratura ridottissima. Soltanto cinque milioni di esemplari.
Il giorno 19 gennaio è stato emesso un biglietto postale celebrativo del **XXX Festival Internazionale del film di montagna e di esplorazione Città di Trento.**
Il biglietto è suddiviso in tre sezioni. Nella sezione superiore sono riportate l'impronta di affrancatura, realizzata con una composizione che comprende un operatore cinematografico mentre riprende uno scalatore e l'indicazione del valore di L. 200.
Tiratura: settecentomila esemplari.

Vaticano

Ultima emissione del 1981 è stata la Serie per posta ordinaria emessa il 3 dicembre e dedicata ai **"Viaggi di Sua Santità Giovanni Paolo II nel mondo"**.
La serie è composta da 11 valori per il complessivo importo di L. 3.770.
Il valore da L. 50 riproduce lo stemma di Sua Santità Giovanni Paolo II.
Il valore da L. 100 il Crocifisso, il continente africano, e i nomi degli Stati visitati: Zaire, Congo, Kenya, Ghana, Alto Volta, Costa d'Avorio.
Il valore da L. 120 l'incontro con il popolo africano.
Il valore da L. 150 il Papa che amministra il Sacramento del Battesimo.
Il valore da L. 200 il Papa che incontra l'Episcopato africano.
Il valore da L. 250 il Papa che visita gli ammalati.
Il valore da L. 300 ricorda il viaggio in Francia.
Il valore da L. 400 riproduce il Papa che pronuncia il discorso nella sede dell'Unesco a Parigi.
Il valore da L. 600 ricorda il viaggio in Brasile.
Il valore da L. 700 ricorda il viaggio in Germania.
Il valore da L. 900 riproduce l'effige del Papa in atto di saluto.

Prima emissione del 1982: Si tratta di una serie commemorativa del **Settimo centenario della morte della Beata Agnese di Praga.**
La serie che verrà emessa il 16 febbraio è composta da due valori.
Il valore da L. 700 riproduce la Beata, con la corona ed il pastorale da Priora, nell'atto di consegnare al Gran Maestro dei Crociferi la chiesa dell'ordine.
Il valore da L. 900 riproduce la Beata che riceve una delle quattro lettere che S. Chiara le indirizzò.
Tiratura un milione centomila serie complete.

Alla stessa data verrà posta in vendita la pubblicazione dei "Francobolli dello Stato della Città del Vaticano dal 1977 al 1980". Il costo dell'opera è di L. 2.500 oltre le spese di spedizione.
La pubblicazione raccoglie tutte le emissioni dei valori postali dal 1977 al 1980 ed è divisa in Pontificati.
Tutti i francobolli emessi sono riprodotti ed illustrati in colori naturali, in formato ridotto di circa il 20%.
Inoltre sono indicati: l'elencazione dei singoli valori della serie, la dentellatura, la composizione dei fogli e la tiratura.

Una nostra richiesta

Le Poste italiane hanno ricordato, con emissioni di francobolli, negli anni 1977 - 1978 - 1979 e 1980 le Costruzioni Navali Italiane, nel 1981 le Costruzioni Aeronautiche Italiane che saranno ricordate anche nei prossimi anni 1982 e 1983.
Da contatti avuti con il Dr. Veschi, Direttore della Divisione Filatelica del Ministero delle Poste Italiane, sembra che ci sia la possibilità di ricordare filatelicamente negli anni successivi, le Costruzioni Ferroviarie Italiane.
Tutti i dirigenti dei Circoli Filatelici del D.L.F. italiani, si rivolgono, nostro tramite, all'On. Ministro affinché si adoperi a realizzare un sogno tanto atteso da migliaia di ferrovieri filatelisti: quello di vedere riprodotti sui francobolli, a futuro ricordo, le vecchie e le nuove locomotive, vanto della produzione industriale italiana.
I Ferrovieri Filatelici italiani chiedono inoltre che venga programmata, una adeguata manifestazione nazionale in occasione della definitiva realizzazione della grande impresa del quadruplicamento della Roma-Firenze. □

Serve, oggi, la poesia?

di Marcello Buzzoli

L'articolo apparso su "Voci" del dicembre scorso col titolo "Si fa presto a dire cultura" ha suscitato tra i lettori un certo interesse critico, a giudicare da alcune lettere che ci sono pervenute e che cercheremo di riassumere.

In un'epoca come l'attuale è inutile illudersi e riporre eccessive speranze nell'arte e nella cultura. La prima è cerebrale, astratta, spesso strumentalizzata per fini commerciali. La seconda è divisa tra il sapere umanistico declinante e il sapere scientifico egemone. La scienza può essere la nostra salvezza o la nostra rovina. Di fronte a minacce terrificanti, come la guerra nucleare, l'escalation del terrorismo, lo sterminio per fame, che senso ha fare appello alla poesia?

In sintesi, sono queste le osservazioni e le domande dei nostri lettori che non vogliamo lasciare senza risposta anche perché si tratta di temi d'interesse generale.

Cominciamo col dire che l'arte, e in particolare la poesia, sono state variamente considerate, secondo i tempi e le ideologie.

La questione è dunque di antica data e non soltanto di oggi.

Platone, ad esempio, in coerenza con il suo pensiero (le cose del mondo sono imitazione di essenze eterne immutabili) voleva bandire l'arte in quanto rappresentazione del mondo e, dunque, "copia della copia".

Hegel giudicò che l'arte era destinata a morire per essere inglobata nella filosofia. Marx ritenne invece che l'estinzione sarebbe avvenuta per altra via, sopprimendo la divisione sociale del lavoro.

Si tratta di posizioni superate, riconducibili nell'ambito dei rispettivi sistemi filosofici i quali hanno avuto grande influenza nella storia della cultura, ma poca in quella dell'arte. Si vede bene che questa è immortale. E sopravvive anche ai vilipendi. Come quelli della contestazione studentesca del maggio francese del Sessantotto, che la paragonarono ad una droga o ad un trastullo per gli idioti. E da qui si potrebbe forse arrivare in un crescendo demenziale alla violenza teppistica che ha infranto a colpi di pietra le vetrate di Chagall nella chiesa di Fraumuenster e ad altri episodi di vandalismo e d'incuria. Per infami che siano, costituiscono pur sempre vicende marginali ascrivibili a malfattori o ad estremisti dementi che non possono pretendere di rappresentare i sentimenti e le scelte della generalità degli uomini.

Ma, per venire alla parte essenziale degli interrogativi che ci sono stati posti e per dare al discorso un filo conduttore e l'indispensabile sfondo storico, occorre rifarsi brevemente al passato.

Dalla Grecia al '900

Nel mondo greco romano e poi in quello medievale, che pur ci hanno tramandato splendidi capolavori, le arti non sono separate dalle altre tecniche utili sperimentate dall'uomo.

Agli albori del Rinascimento, le arti acquistano una propria identità e, al tempo stesso, si confrontano con la scienza.

La cooperazione arte-scienza è più evidente e necessaria per l'architettura, la scultura, la pittura (le ricerche sulla prospettiva e quelle sull'anatomia di pittori e scultori come Leonardo o Michelangelo sono universalmente note). Ma tutta la grande arte rinascimentale si muove in una vicinanza profonda con la scienza.

A cavallo tra il Cinquecento e il Seicento, Bacone opera la dissezione tra la poesia, la storia e la scienza. La storia, egli dice, si fonda sulla memoria. La scienza sulla ragione. La poesia sulla fantasia e perciò può unire quello che la natura ha disgiunto o viceversa, fare "matrimoni e divorzi illegali tra le cose". È il preannuncio di molte poetiche barocche, basate sui canoni dell'artificio e della meraviglia. Una deviazione, in certo senso, dalla strada maestra. Infatti, a cominciare dall'Umanesimo, l'arte è venuta maturando la propria consapevolezza teorica e la propria collocazione socio-culturale nel rapporto con la scienza. Quest'ultima è la grande protagonista della cultura moderna tra il secolo XVI e XVIII. Nell'Ottocento, pur mantenendo una posizione di tutto rispetto, cede il primato alla storia. Si assiste al fiorire di concezioni filosofiche storicistiche, mentre il rapporto arte-storia viene variamente indagato.

Qui si potrebbe tirare in campo il Foscolo e vedere ciò che ancora sopravvive nel suo saggio "Dell'origine e dell'ufficio della letteratura". Dove sostiene che non è corretto distinguere, in tempi di sviluppo del sapere scientifico, i compiti della scienza da quelli della letteratura, limitando quest'ultima alla funzione edonistica, mentre le è intrinseco "il momento dell'illuminazione". Ma stiamo procedendo a marce forzate e non possiamo indugiare.

Eccoci finalmente al Novecento.

Tramonta il positivismo, sorge l'idealismo. Croce paragona le scienze ad un "libro di cucina offerto agli uomini perché se ne valgano per produrre i tanti oggetti a loro utili nella vita". Se rileggete questa sentenza, vi accorgerete che in essa non vi è proprio nulla d'irrispettoso. Del resto, la filosofia crociana non ha impedito alle scienze (né lo avrebbe mai voluto) di attingere i fulgidi traguardi che ci lasciano ammirati e sbalorditi.

Però è incontestabile che oggi, con tanti trionfi scientifici, la cultura moderna va alla deriva, avvalorando le più fosche previsioni sul tramonto dell'Occidente dei vari Spengler, Huizinga, Guardini, Tillich, Husserl.

Proprio Husserl ha dimostrato quanto riduttivo sia l'indirizzo del sapere scientifico contemporaneo che s'ispira ostinatamente al naturalismo, all'oggettivismo, al matematismo, considerando valide solo le indagini modellate sui criteri delle discipline fisico-matematiche.

Darwin nell'"Autobiografia" ha lasciato scritto: "La mia mente è diventata come una macchina per mettere a punto delle leggi universali, estraendole da una larga raccolta di fatti (...) se dovessi ricominciare la vita, mi farei regola di leggere poesia e di ascoltare musica per lo meno una volta la settimana".

Il primato dell' umanesimo

L'autorità di Husserl e di altri Maestri induce a considerare l'utilità di mettere fine all'antagonismo più o meno larvato e dissimulato tra l'insegnamento scientifico e quello umanistico. Al di là delle concezioni più epidermiche e convenzionali che circoscrivono l'educazione umanistica ad alcune discipline, non si deve dimenticare che, nell'accezione più antica e profonda, umanistico è tutto quello che gli uomini hanno saputo creare di bello e di grande. "Solo per un mero accidente storico, la cultura umanistica dei tempi moderni è rimasta confinata nel campo delle lettere (...) la poesia, la musica e la matematica hanno strutture comparabili, e i traslati, le analogie e le proporzioni sono sostanzialmente la stessa cosa", scriveva fin dagli anni Settanta Richard McKeon, docente dell'Università di Chicago.

Nella stessa epoca, il presidente della commissione americana per l'energia atomica, Glenn Seaborg, uno degli scopritori del plutonio e premio Nobel

5 ENCICLOPEDIE IN PALIO PER VOI

Viva la Primavera

"Voci" lancia un nuovo concorso di pittura dedicato ai bambini. Il tema scelto questa volta è:

IL TRENO E LA PRIMAVERA

Festeggiare la primavera è un'abitudine antica che risale alle più remote civiltà contadine. Quando il freddo e cupo inverno si allontanava per lasciare il passo ai profumi, ai colori e al tepore primaverili, i nostri antenati celebravano riti in onore della terra che riprendeva a dare i suoi frutti, si scatenavano in danze gioiose, si disponevano, insomma, ad accogliere degnamente col corpo e con l'anima i segni del risveglio della natura.

E questo risveglio, con tutti i suoi significati simbolici, nel corso dei secoli ha ispirato molti artisti. Tanto per fare degli esempi, possiamo andare dalla pittura, col Botticelli e la sua splendida "Primavera", al teatro, con Wedekind e il suo sofisticato "Risveglio di primavera".

Abbandonati ormai da tempo i riti contadini, disertate le celebrazioni collettive (nonostante qualche tentativo in questo senso tentato dall'Assessorato alla Cultura della città di Roma) se si vuole comunque ricordare la primavera, che ogni anno continua ad arrivare puntuale al suo appuntamento con gli uomini e la natura, non resta che affidarsi alla creatività e alla inesauribile vitalità dell'immaginazione. Ed è proprio per ricordare la primavera che "Voci" ha deciso di lanciare un concorso di pittura tra i bambini figli di ferrovieri in servizio o in pensione abbonati al giornale. Tema dei lavori sarà, naturalmente, "Il treno e la primavera".

Ecco le condizioni di partecipazione:

— essere figli di ferrovieri in servizio o in pensione abbonati a "Voci";

— frequentare le classi elementari;

— per la tecnica di colore da usare è concessa la più ampia facoltà di scelta (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 pubblicazione eventuale;

— i lavori, che possono essere inviati anche tramite posta di servizio, devono recare a tergo chiara indicazione di nome, cognome, indirizzo, scuola e classe frequentata dal piccolo autore, oltre a nome, cognome, qualifica, del genitore ferroviere e i dati relativi all'impianto dove presta servizio. Naturalmente, se è pensionato è sufficiente l'indirizzo dell'abitazione. È ad ogni modo importante che i lavori giungano in redazione ("Voci della Rotaia" - Piazza della Croce Rossa, Roma) in buone condizioni e senza piegature;

— la data di scadenza per l'invio delle opere è il 15 Maggio 1982.

I lavori saranno giudicati da una qualificata giuria appositamente nominata.

A ciascuno dei primi cinque classificati andrà l'Enciclopedia per ragazzi in 16 volumi, "Il mondo domani" (vedi inserto pubblicato a pag. 38).

LA POESIA, OGGI

per la chimica, sollecitava il Congresso degli Stati Uniti ad elevare gli stanziamenti per gli studi umanistici, i soli in grado di dare risposta "alla disperazione e alle negazioni del nostro tempo".

È necessario che esortazioni così nobili non cadano nel vuoto anche se, per le finalità che si vogliono raggiungere, non bastano i maggiori stanziamenti.

La scuola resta al centro di qualsiasi discorso sulla cultura e non potrebbe essere altrimenti. In Italia è all'esame delle Camere l'ennesima legge di riforma che, fondendo gli istituti tecnici e i licei, istituisce la "scuola secondaria superiore unitaria" articolata in ben quattordici indirizzi. Quali discipline saranno insegnate nell'ambito di ciascun indirizzo non è dato per ora conoscere. Trattandosi di una legge quadro, indicazioni potranno venire dai decreti delegati. Campa cavallo. Dato e non concesso che legge e decreti giungano in porto, è difficile sperare che possa finalmente instaurarsi nell'insegnamento scolastico l'auspicabile armonia tra studi classici e tecnico-scientifici.

Per di più la scuola, abbiamo già avuto occasione di dirlo, non sa suscitare la passione e l'interesse per la lettura. Le antologie, come macchine affettatrici, sezionano opere ed autori in sottili lacerti, offrendone un campionario generalmente incongruo che disorienta e non invoglia a cercare i testi integrali.

Le biblioteche sono poche, scarsamente fornite e mal funzionanti.

Viviamo un'epoca febbrile e sovreccitata in cui i libri non si leggono più e rischiano di diventare un ricordo, un cimelio archeologico.

Tuttavia ognuno di noi può reagire all'imbarbarimento e ricercare per la propria esistenza nuove prospettive spirituali. Dimenticando le eventuali esperienze scolastiche negative, ognuno di noi può tornare ai grandi autori, ai classici. Ci accorgeremo che non sono difficili, non sono noiosi e parlano per noi, dicono cose che ci riguardano anche se apparentemente lontane dalla nostra epoca, dai problemi del momento.

Ciascun uomo per la sua natura interiore è un universo, un microcosmo nel quale risiede tutto il mondo reale e le grandi epoche del passato, come dice Berdajev ne "Il senso della storia".

Quale aiuto possiamo aspettarci dall'arte, dalla poesia? Non si tratta di un aiuto diretto o immediato, né tanto meno è auspicabile che la poesia diventi didascalica, moralistica o impegnata politicamente.

Ha scritto Claudio Magris: "La grande poesia contribuisce a fondare ed a formare la nostra persona, come le altre esperienze incisive: il legame con i genitori, l'amicizia, l'amore vissuto in un modo piuttosto che in un altro. Ma anch'essa, come le altre esperienze, è solo un'occasione che si può accogliere ma non programmare; è un nutrimento che agisce alla lunga e alla lontana, venendo assimilata a poco a poco e diventando una sostanza della nostra persona, un modo del nostro essere (...). C'è un culto ingenuo e snobistico della cultura che ricalca il peggiore estetismo di fine secolo, il presunto atteggiamento di Nerone dinanzi al rogo di Roma. Quando brucia la città e bruciano gli uomini, non serve intonare un canto sulle fiamme, ma occorrono i pompieri che tirino fuori chi si dibatte in quelle fiamme. La cultura può averci insegnato, in una lunga e impercettibile formazione interiore cresciuta giorno dopo giorno, la disponibilità ad aiutare concretamente chi è nel pericolo e nel dolore. Nel momento del pericolo e del dolore, devono restare solo quella disponibilità e la prontezza a metterla in atto, e la cultura come tale deve essere dimenticata e trascesa, completamente trasfusa in quell'atto. Se non si cala nella realtà della persona, essa non serve a nulla, è un mero ornamento che, nell'istante della tragedia, diventa barbarie". □

Notizie BNC

La Filiale di Bari annuncia l'apertura di uno speciale sportello all'interno del Palazzo della Direzione Compartimentale FS di Bari, abilitato a compiere tutte le operazioni bancarie, previdenziali e assicurative nei confronti dei dipendenti FS.

LETTERE A VOCI

Educazione e umanità

Egregio Direttore,
i pendolari di Civitavecchia e Tarquinia, interpretando anche i sentimenti di altri colleghi non reperiti per la sottoscrizione di questa lettera, sentono il dovere di segnalare il comportamento esemplare nei loro confronti — per educazione e umanità — del Vostro dirigente in servizio presso la stazione di Roma-Trastevere.
A differenza, infatti, di altri "capi", spesso poco educati e del tutto insensibili ai disagi conseguenti all'ormai cronico disservizio ferroviario (ci scusi lo sfogo, ma purtroppo è una realtà), il predetto dirigente è sempre disponibile ad ascoltare le richieste degli utenti del servizio ferroviario e, nei limiti del possibile, riesce ad ottenere le necessarie autorizzazioni per l'effettuazione di fermate straordinarie di treni diversamente inservibili. Quando, poi, tali autorizzazioni non può chiederle o non vengono concesse, riesce sempre a convincere gli interlocutori che accettano di buon grado le giustificazioni che vengono addotte.
Nell'esprimere l'augurio che il comportamento del Vostro dirigente — del resto aderente agli insegnamenti che l'Azienda notoriamente impartisce ai dipendenti — possa essere seguito dalla maggioranza degli appartenenti alle Ferrovie dello Stato, si porgono distinti saluti.

Seguono 89 firme

Con molto piacere pubblichiamo questa lettera, corredata da ben 89 firme, che ci dimostra, se pure ce ne fosse bisogno, di quanto l'umanità e l'educazione siano importanti nel nostro e in qualsiasi tipo di lavoro. Noi riteniamo che non si tratti di un caso sporadico, casi del genere sono molto frequenti anche se non sempre capita che vengano pubblicizzati. Questa volta invece desideriamo farla un po' di pubblicità anche se, di proposito, abbiamo voluto mantenere l'incognito sul nome del nostro collega, nome che però è già stato segnalato all'attenzione del Direttore Generale.
La cortesia, il saper creare un rapporto umano, non sono di certo piccole cose, l'immagine che la nostra Azienda offre di se stessa è fatta soprattutto di questo.

Allergia da divisa

In qualità di ferroviere in servizio desidero portare a conoscenza di tutti, tramite "Voci", di un problema che, se pur di secondaria importanza rispetto ad altri, provoca in noi abbastanza disagi e fastidi. Mi riferisco alla divisa fornita dall'Azienda, divisa che tutti coloro che hanno rapporti con la circolazione dei treni sono obbligati ad indossare.
Questa benedetta divisa, in particolar modo i pantaloni, provoca in molti di noi un fastidioso sfogo cutaneo. Nel mio caso è appurato, con tanto di visite mediche, che lo sfogo in questione è provocato unicamente dal materiale di cui è composta la stoffa della divisa, materiale acrilico sintetico ed antiigienico, e lo dimostra il fatto che questa stoffa, sottoposta a lavaggio, si comporta come materia plastica.
Io mi auguro che possa venir presa in considerazione la proposta di confezionare le divise con un tipo di stoffa diversa, cosa che non dovrebbe essere difficilissima. Altrimenti, in un futuro molto prossimo, non si vedranno più circolare ferrovieri in divisa.

Luciano Busoni
Deviatore

Innanzitutto abbiamo sentito il parere del Servizio competente, il Servizio Personale, che ci ha così risposto: *"L'Istituto Sperimentale, interpellato tempo addietro in relazione ad un altro caso analogo, ha reso noto che il tessuto della divisa estiva è composto del 45% di lana e del 55% di poliestere.*
La scelta del tessuto è stata determinata dalla necessità di tener conto delle diversità climatiche esistenti nelle diverse zone geografiche italiane, della resistenza del tessuto stesso in relazione alla durata, della facilità di lavaggio ed ingualcibilità in relazione all'estetica.
Inoltre si tratta di un tipo di tessuto che viene impiegato da oltre un decennio, e ripetutamente, da una gran massa di ferrovieri senza che siano stati segnalati, fatta eccezione per qualche caso isolato, inconvenienti di sorta".
Che cosa aggiungere? Il 45% è una buona percentuale di lana, molti dei nostri vestiti ne contengono assai di meno. Probabilmente la sua pelle è particolarmente delicata e sopporta soltanto tessuti di lana pura. Si tratta quindi di un caso sporadico, di un caso limite e del resto era impensabile che la nostra Azienda realizzasse divise in lana purissima, i costi sarebbero stati davvero troppo elevati.
Comunque le consigliamo di rivolgersi all'Ispettorato Sanitario Compartimentale per giungere ad una rapida e soprattutto efficace soluzione del suo problema.

Istruzione e pompisti

Egregio Direttore,
lavoro presso l'Officina Deposito Locomotive di Foggia da oltre tre anni con qualifica da motorista. Sin dal primo giorno di assunzione sono stato impegnato nel reparto "Pompe d'iniezione ed iniettori per motori diesel" e devo dire la verità, la cosa mi ha destato subito interesse. Ero e sono una persona volitiva, che voleva imparare e mettere subito in atto le proprie capacità, ma la realtà che assilla il nostro ambiente ha frenato subito quell'entusiasmo che è proprio di un giovane appena assunto. Infatti, nel domandare sia al mio compagno di lavoro, che opera da diversi anni nel reparto, e sia ad un anziano che vi ha lungamente operato, come avessero imparato il mestiere mi rispondevano che tutto quello che sapevano era grazie alle proprie capacità individuali e che nonostante le loro insistenze per frequentare alcuni corsi che l'Azienda istituisce per i suoi dipendenti nulla era stato fatto.
Incredulo, interpellai il mio Capo Tecnico titolare ma questi mi rispose negativamente, insistendo interpellai persino il capo I Sezione Servizio Materiale Trazione di Foggia ed anche questi mi rispose negativamente. Ora, sapendo che l'Azienda spende milioni di lire affinché tutto l'apparato organizzativo svolga la sua attività con un migliore rendimento e con un minore onere di spese, non riesco a capire come non ci sia nella categoria dei motoristi una specializzazione da "Pompista di motori diesel ed iniettori", né, ed è quello che mi stupisce ancora di più, vi siano corsi di natura professionale che possano dare ad un proprio dipendente la possibilità di ampliare le proprie conoscenze tecniche e, nello stesso tempo, garantire una maggiore efficienza produttiva nel lavoro che si svolge.
Tenendo presente tutto questo e considerando, in una grave situazione di crisi energetica, l'importanza del lavoro del pompista, come è possibile tutto questo?

Domenico Lopopolo

IL Servizio Materiale e Trazione, da noi interessato, ci ha così risposto:
"La conoscenza dei principi di funzionamento delle pompe di iniezione e degli iniettori dei motori Diesel fa parte delle cognizioni tecniche che ogni buon motorista deve possedere al

LETTERE A VOCI

momento dell'assunzione. La pratica necessaria per l'uso delle relative apparecchiature di prova viene di regola acquisita in breve tempo, grazie alla guida dei Dirigenti tecnici e dei colleghi più anziani.
Nel settore fortemente impegnativo della istruzione del personale, il Servizio Trazione deve necessariamente stabilire delle priorità: in questo momento sono particolarmente curati i settori della elettronica e dell'antinfortunistica, pur non trascurando l'istituzione di corsi specifici (saldatura, ultrasuoni, ecc.).
Per questa ragione e confortati dall'esperienza maturata nel campo della trazione Diesel, non si ritiene necessario effettuare corsi speciali del tipo auspicato dal sig. Lopopolo".

Informazioni e canzonette

Carissima Voci,
sono certissimo che pubblicherete questa mia lettera, avendo notato che accettate benignamente la critica.
Come si sa, l'Italia, oltre ad essere un paese di poeti e di naviganti, è anche un paese di musicisti. Soltanto che nei tempi lontani chi componeva musica, oltre naturalmente ad avere orecchio, possedeva una profonda preparazione professionale e trascorreva la vita intera a battere sui tasti del pianoforte e sulle corde di un violino finché non trovava la nota giusta, mentre ora qualsiasi sprovveduto studentello di conservatorio si sente la vocazione di sfornare canzoncine a ritmo frenetico, facendo precipitare a terra dalla disperazione il busto di Giuseppe Verdi che solo così si sottrae alla tortura. Ma quel che è peggio la gente, oltre che a comporre canzoni, ora si sente il dovere anche di cantarle e così oggi l'Italia è invasa, oltre che da cantautori, da cantanti solisti, da complessi, complessini e coretti di ogni genere. Naturalmente il valore di una canzonetta non viene giudicato, dai fans estasiati, dalla sua melodia e dalle parole, ma dalla messa in scena e dall'atmosfera che si è creata attorno ad essa. Chi canta non è reputato un vero artista se non è vestito in maniera stravagantissima e se non si dimena come un cane pieno di pulci. L'uomo si traveste da donna, la donna da uomo, chi ha una voce potente canta da effemminato mentre chi ha una vocetta fasulla la fa tremolare oppure la rende rauca, da alcolizzato. Con questa premessa, che forse mi ha preso un po' troppo la mano, ora entro nel vivo di ciò che voglio dire.
Chi viaggia in treno oggigiorno non è più preso per mano, come si faceva una volta, dal personale ferroviario che lo avvertiva ad ogni fermata di dove si trovasse, in maniera che potesse provvedere a prepararsi a scendere. I conduttori scendevano dalle vetture ed urlavano ben distintamente il nome della stazione e ciò era molto utile, specie di notte, quando è quasi impossibile leggere il nome delle località stampate sui fabbricati. Con l'avvento dei cantanti urlatori, stranamente, i conduttori persero la voce, forse perché vergognosi di essere paragonati a quei cantanti da strapazzo. Allora furono installati nelle stazioni gli altoparlanti e l'incombenza di avvisare i viaggiatori passò ai dirigenti di stazione. Essi dovevano rendere edotti i viaggiatori di dove si trovavano in quel preciso momento; ricordavano che non dovevano gettare oggetti dai finestrini e che dovevano aiutare il personale viaggiante nella chiusura delle porte. Veramente era una tiritera un po' lunga però i capi confidavano che i loro dipendenti fossero bramosi, come ho detto nel preambolo, di esibirsi con un microfono in mano, senza peraltro dimenarsi ed adoperando la voce solo come gliel'aveva fatta mamma loro. Invece, purtroppo, dopo alcune esibizioni infelici, l'esperimento fallì miseramente ed ora gli altoparlanti delle stazioni sono adoperati come nidi per i piccioni. Ora il personale del treno spera che sia il dirigente ad avvertire i viaggiatori, mentre il dirigente tace aspettando la voce dei conduttori. Così stanno zitti entrambi a discapito, naturalmente, dei signori viaggiatori i quali, specie nelle ore notturne, non possono più abbandonarsi al tranquillo pisolino e passano tutto il tempo con gli occhi fuori dal capo a guardare dal finestrino tutto appannato, onde decifrare in quale accidente di stazione siano, e magari, quando sono finalmente riusciti a leggerne una, hanno superato il luogo di destinazione di una cinquantina di chilometri!
Essendo giunto alla fine della mia lettera, vorrei dare a chi comanda un suggerimento, altrimenti passerei per un qualunquista che protesta solo, senza rendersi minimamente utile. Secondo me, si potrebbe provvedere all'inconveniente di cui sopra facendo incidere una canzoncina su di una nastro magnetico e distribuirla a tutte le stazioni della rete perché si trasmetta ad ogni fermata di treno. Dovrebbe essere un coretto a cantarla, dato che ora non si propaganda niente se l'inserto non termina con il coro. La canzoncina potrebbe dire pressappoco così, cambiando naturalmente il nome della stazione:
"Siamo giunti a Camerano,
su, scendete piano piano,
se voi siete già arrivati
e fate i beneducati
richiudendo molto forte
tutte quante quelle porte!
Se invece proseguite,
state attenti, udite, udite:
dai finestrini non gettate
birre, coca ed aranciate,
che potrebbero far del male
a tutto il nostro personale!"

Livio Vannoni
Pensionato FS-
Santarcangelo di R.

Ufficio Informazioni al lavoro

Indubbiamente la sua canzoncina è graziosa, se poi si riuscisse a farla cantare, che so?, a Julio Iglesias non dubitiamo affatto del successo che otterrebbe. Siamo certi che soprattutto le signore andrebbero in brodo di giuggiole e forse aumenterebbe persino il numero dei viaggiatori delle Ferrovie dello Stato.
A parte gli scherzi, sig. Vannoni, il problema dell'informazione al pubblico è un problema molto sentito dalla nostra Azienda. Se lei è un affezionato lettore di "Voci" ricorderà senz'altro che nel numero di agosto/settembre abbiamo trattato proprio questo argomento. Ripetiamo ancora che riteniamo indispensabile che il viaggiatore sia sempre informato sia delle cause di un ritardo, sia di possibili variazioni della composizione di un treno, sia anche del nome della stazione in cui il treno si ferma alle due di una piovosa notte d'inverno. Comunque, il Servizio Commerciale si sta particolarmente interessando dell'informazione al pubblico e, in tempi brevi, speriamo di poter accontentare o meglio "informare" con efficacia e puntualmente tutti i nostri utenti.
E pazienza se non sarà la voce flautata di Iglesias a fare gli annunci in musica. Ci accontenteremo anche della banale voce di un nostro collega; del resto le ricordiamo che anche senza una precisa disposizione nessuno vieta, per esempio a un conduttore, di annunciare i nomi delle stazioni, specie di notte. L'importante, in fondo, è scendere nel posto giusto al momento giusto e non viaggiare come pacchi postali ma come persone le cui esigenze meritano sempre, di giorno e di notte, considerazione e rispetto.

Letizia Battaglia
"La madre del carabiniere"

a cura di
Piero Berengo Gardin

Palermo. «La madre abbraccia il figlio che fa il carabiniere al nord». Così Letizia Battaglia, nata nel capoluogo siciliano il 5 marzo 1935, fotogiornalista al quotidiano «l'Ora», scrive sul retro di questa fotografia, mossa e sfuocata al punto giusto per dare maggior risalto all'ansia dell'attesa o al dolore del distacco, emozioni ben sottolineate anche dalla presenza del treno, tenuto un po' in disparte.

Altre figure di secondo piano si muovono nella scena-stazione: storie comuni e vicende umane che si intrecciano e si rinnovano puntualmente ad uno dei capi di quel lungo segmento nord-sud, tracciato da una ferrovia che trasporta da sempre speranze di vita e di lavoro.

Letizia Battaglia, per il suo mestiere di fotoreporter, ha scelto la via dell'impegno e della denuncia sociali. Insieme con Franco Zecchin, suo compagno di vita e di lavoro, è conosciuta in modo particolare come «fotografa di mafia». Da anni registra infatti, puntualmente, con la macchina fotografica figure e fatti dell'«onorata società». Gli omicidi del capo della Squadra Mobile di Palermo Boris Giuliano, del magistrato Cesare Terranova, del Presidente della Regione Pier Santi Mattarella e di altri esponenti dell'ambiente siciliano, noti e meno noti, sono stati documentati con immagini che hanno fatto il giro di molti giornali. Sono state inserite poi nella mostra itinerante «Mafia e territorio», utilizzata come strumento di diffusione nelle scuole e di opinione verso il pubblico in vista della Legge regionale siciliana 4 giugno 1980, n. 51: «Per lo sviluppo di una coscienza civile e democratica contro la criminalità mafiosa».

Con la nostra assicurazione auto:

RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con trattenute sullo stipendio

*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 3/4 marzo/aprile 1982

Il treno in maschera

Fototesto pag. 18

La mostra «Annitrenta» a Milano

A pagina 9

Con il nostro conto corrente:

Interessi a tasso agevolato

Nessuna spesa per tenuta di conto

Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze

Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia
Anno XXV n. 3-4/marzo-aprile 1982

La mostra «Annitrenta» a Milano

A Venezia S.L. un inedito incontro fra due maschere e un treno
(Foto di Anastasio Grillini)

Questo numero di "Voci della Rotaia" esce eccezionalmente con la doppia intestazione Marzo/Aprile. È una scelta che si è resa necessaria per cercare di riassorbire, almeno in parte, il grave ritardo maturato in questi primi mesi dell'anno sui tempi di uscita del nostro Periodico.
Sui motivi di tale ritardo ci soffermiamo in un'altra parte del giornale; intanto assicuriamo i lettori che il numero mancante verrà recuperato nei mesi estivi e che faremo di tutto, per quanto è nelle nostre possibilità, affinché quanto accaduto non si ripeta.
Con questo numero inizia la pubblicazione di una serie di articoli sul Programma Integrativo, ormai entrato in piena fase di attuazione. La prima puntata è dedicata al rinnovo del parco rotabile, per il quale c'è una disponibilità finanziaria di 3.500 miliardi.
Pubblichiamo, poi, un ampio servizio dedicato alla mostra sugli "Annitrenta". È innegabile che stiamo vivendo un periodo di pieno revival, revival in cui il mondo delle ferrovie assume, e con ragione, un particolare rilievo. Con una serie di articoli, abbiamo cercato di analizzare perché il treno, in quegli anni, è potuto diventare un simbolo della politica portata avanti dal regime.
Tra gli altri servizi e le consuete rubriche, segnaliamo, infine, la cronaca della premiazione dei vincitori della VI edizione del Concorso giornalistico "Ferrovie oggi e domani", che ha fornito, tra l'altro, l'occasione per fare il punto sullo stato dell'informazione che il mondo del giornalismo riserva al settore ferroviario, e un originale fotoreportage sull'ultimo Carnevale di Venezia.

In questo numero

4	In breve dall'Italia	
5	In breve dall'Estero	*Camillo Benevento*
6	Programma Integrativo: il rinnovo del parco rotabili/1	*Marcello Buzzoli*
9	Il treno negli "Annitrenta"	*T. Gazzini-P. Berengo Gardin-U. Pacella*
15	Il Premio giornalistico "Ferrovie oggi e domani"	*Piero Spila*
18	Il treno in maschera	*Marina Delli Colli*
20	Dicono di noi	*M. Guida-S. Brancati*
21	Casa Nostra Un treno nel cassetto/Amici in pensione/Notizie per il personale/Cronache del DLF/Handicappati/ Ferletture/Fermodellismo/Tuttarete	
32	Minialmanacco	*Roberto Fusco*
33	I nostri impianti: i binari del Tigullio	*Aurelio Battaglia*
38	Panoramarete	
41	Cultura e Tempo libero Cinema/Libri/Televisione/ Dischi/Per voi ragazzi/Filatelia	
49	Lettere a Voci	
51	Una foto, un treno	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Capo: Francesco Causarano; Balilla Beltrame

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi.

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio Bozzi, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Luigi De Luca, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Alessandro Pergola Quarantino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1057.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Da Lambrate per l'Europa

La stazione di Lambrate si appresta a cambiare volto e ruolo. Lo scalo sarà completamente ricostruito e la sua funzione non sarà più sussidiaria alla stazione di Milano Centrale. Lambrate funzionerà autonomamente sia per i convogli pendolari sia per i treni internazionali in transito che in futuro si fermeranno alla nuova stazione, saltando la sosta alla Centrale.
È di qualche settimana fa l'accordo fra il Comune e la Direzione della nostra Azienda per un progetto di massima della nuova stazione, che sarà divisa in due tronconi. Sul lato di Piazza Bottini, dove si affaccia attualmente la vecchia costruzione che risale al 1931, è previsto un fabbricato di tipo moderno con biglietterie, sale d'attesa, bar e servizi pubblici, collegati direttamente attraverso scale mobili alla metropolitana della linea 2 e allo stesso piano con le linee ATM di superficie. Dal salone si accederà direttamente ai binari.
La seconda parte della stazione sorgerà sul lato est della linea ferroviaria, in Via Predil, dove è intenzione del Comune realizzare una vasta area di parcheggio per le automobili. Su questo lato della stazione, in uno stabile di cinque piani, troveranno posto gli uffici del capo stazione, dei dirigenti, i locali per la mensa, quelli di riposo per il personale e i servizi. Qui sorgerà anche un'altra biglietteria che servirà in particolare i viaggiatori provenienti dall'hinterland. Le due palazzine saranno collegate da un tunnel e le biglietterie funzioneranno contemporaneamente.
Per la costruzione della nuova stazione di Lambrate occorreranno tre anni circa. I lavori potrebbero anche cominciare a fine anno. Per ora l'Ufficio Lavori che ha curato il progetto, dovrà presentare in Comune un piano particolareggiato delle opere da costruire.
Il piano passerà poi alla direzione della prima Unità Speciale, quella di Novara.
Durante l'esecuzione dei lavori la stazione continuerà ad operare regolarmente. I lavori non riguarderanno il settore del fascio binari che è già stato ampliato per poter sopportare l'ingente traffico che transita da Lambrate.

La futura sistemazione della stazione ferroviaria di Lambrate

Lavori per 3000 miliardi

Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda ha approvato due bandi di qualificazione per una serie di lavori, prevalentemente edili, nel quadro dell'attuazione del Programma Integrativo.
I lavori richiederanno un impegno di spesa di 3000 miliardi di lire. Uno dei bandi si riferisce alle concessioni di prestazioni integrate, che comprenderanno, cioè, oltre all'esecuzione delle opere, la progettazione relativa all'assetto definitivo dell'intero itinerario o impianto e la progettazione esecutiva, le forniture di materiale e la gestione di eventuali contratti di appalto per lavori specialistici.
Per assicurare la maggiore partecipazione dell'industria edile e specialistica all'esecuzione delle opere, è stata accettata una proposta del Ministro dei Trasporti, on. Balzamo, affinché l'ammissione alla qualifica per complessi di opere di importo superiore ai 40 miliardi sia riservata alle associazioni temporanee o ai consorzi di imprese.
Il Consiglio di Amministrazione ha anche approvato lo stanziamento di 165 miliardi di lire per la costruzione di tre navi traghetto da destinare al servizio sullo stretto di Messina e al collegamento marittimo Civitavecchia-Golfo Aranci.

Un'operazione da 150 milioni di marchi

La nostra Azienda ha ottenuto da un gruppo di grandi banche guidate, tra l'altro, dal Banco di Roma e dalla Warburg e la Commerzbank, un prestito in marchi tedeschi a cinque anni.
L'importo dell'operazione in eurobbligazioni è di 150 milioni di marchi interamente sottoscritti.
Il tasso fisso al dieci e mezzo per cento è considerato molto favorevole, ma l'aspetto più interessante di questo prestito riguarda soprattutto la valuta. I grandi enti italiani, come le FS, su suggerimento della Banca d'Italia, puntano ora (e sembra con successo) a diversificare il tipo di valuta del loro indebitamento e le scelte dei creditori. Un altro vantaggio di questo tipo di operazione è quello di allargare la base delle banche creditrici e sfruttare il riemergere di un forte interessamento delle banche tedesche e giapponesi verso la carta italiana.

Nuove fermate per il "treno-metrò"

Un potenziamento delle stazioni romane di Ostiense e Tiburtina, l'apertura di nuovi scali lungo il percorso Settebagni-La Storta, toccato dal "treno-metrò", l'intensificazione dei rapporti tra la nostra Azienda e il Comune di Roma per migliorare i collegamenti pendolari nell'area romana e per sviluppare i servizi integrati gomma-rotaia. Questi i principali temi affrontati in una riunione a cui hanno partecipato il Direttore Generale, Dott. Semenza, il Direttore del Compartimento FS di Roma, Ing. Mori, e l'Assessore capitolino al Traffico, Bencini.
Nel corso dell'incontro sono stati puntualizzati alcuni impegni che serviranno a decongestionare anche il traffico cittadino. Per conseguire questo obiettivo l'Azienda punterà a decentrare gradualmente gli arrivi e le partenze di alcuni treni da Termini agli scali di Ostiense e Tiburtina dirottando così una buona fetta di traffico verso zone più periferiche. Di fronte alla stazione Ostiense, però, non esiste un parcheggio di taxi, mentre le linee dell'Atac e della metropolitana si trovano a 400 metri circa dallo scalo ferroviario. Per evitare disagi ai viaggiatori il Comune si è impegnato a far funzionare i taxi e alcune linee dell'Atac.
Verso la fine dell'anno, poi, verrà aperta al traffico la nuova Fermata ferroviaria "Le Valli" nei pressi del "Prato della Signora". Un'altra fermata sorgerà anche a Valle Aurelia in corrispondenza della metropolitana e della Roma-Viterbo.

IN BREVE DALL'ESTERO

Francia

Centocinquantanni e non li dimostra. Così si potrebbe dire, parafrasando una frase assai diffusa, della ferrovia francese. Anzi delle Ferrovie francesi, come si ci dovrebbe esprimere con più proprietà di linguaggio: e invece centocinquantanni or sono, il 1° marzo 1832 nasceva proprio la ferrovia francese. La prima, ed anche un po' curiosa. Sulla linea da Saint Etienne ad Andrezieux, infatti, a sud-ovest di Lione, veniva caricata, alla stazione ferroviaria di La Terrasse, la cassa di una diligenza su un carro pianale. Caricata, come suol dirsi "di peso", senza cioè far scendere i viaggiatori. Dopo di che il carro con tutto quello che aveva ormai a bordo, proseguiva sulle ancor lucide rotaie della neonata ferrovia tra La Terrasse ed Andrezieux, un porto fluviale sulla Loira. Qui la cassa della diligenza riprendeva le sue "sembianze" naturali e, su un carrello stradale, proseguiva il suo viaggio fino a Montbrison. Per ricordare tutto questo il primo marzo a St. Etienne si è svolta una manifestazione alla presenza del Ministro dei Trasporti, e per l'occasione si è anche celebrato il gemellaggio tra la "nonna" delle Ferrovie Francesi e la rete tranviaria di St. Etienne della quale ricorre in queste settimane il centenario. Per una settimana è stata baldoria: un treno speciale, trainato da una locomotiva a vapore 230G-353 si è messo in movimento compiendo due viaggi giornalieri andata e ritorno da St. Etienne Chateaucreux e Givars. Il treno era composto da 4 carrozze B11 Bacalan e da una carrozza bar-dancing.

Contemporaneamente, nella stazione di St. Etienne Chateaucreux ha avuto luogo una altra inaugurazione: quella di materiale ferroviario che ha suscitato vasti consensi; diversi modelli ferroviari del "Conservatoire national des artes ed metiers" sono frattanto esposti al Municipio di St. Etienne. Il 150° anniversario, insomma, è stato preso proprio sul serio dai cugini d'oltralpe ancora sotto "choc da euforia" per il loro già mitico TGV. E come tutti i salmi finiscono in gloria anche queste celebrazioni (che proseguiranno con l'allestimento di un treno esposizione che dal 27 maggio al 27 ottobre prossimi si "esibirà" in tutti i capoluoghi regionali presentando come tema la evoluzione delle Ferrovie francesi dalla loro nascita fino alla nostra epoca), segneranno nel loro clou il trionfo del "grande treno", cioè del TGV. Infatti i temi della suddetta esposizione saranno così sviluppati: origine, progressi della trazione, le ferrovie degli anni 30, le ferrovie ed il servizio pubblico, le ferrovie nell'ambito della vita economica, le ferrovie e la qualità della vita, incidenza culturale della ferrovia, la ferrovia e gli uomini, il TGV, avvenire e ricerche.

Come potete constatare il TGV viene quindi assunto ad "elemento" della storia o quanto meno della socio-cultura francese...

Il manifesto rievocativo del 150° anniversario delle Ferrovie francesi

Germania

La Lufthansa, compagnia tedesca di bandiera, ha noleggiato le automotrici rapide ET403 delle Ferrovie tedesche, per impiegarle come servizio di collegamento con Francoforte (sul Meno) al cui aeroporto affluiranno direttamente questi treni in partenza di Düsseldorf, Colonia e Bonn, attraverso tre corse giornaliere completamente gratuite per i viaggiatori muniti di biglietto aereo. Le automotrici saranno ornate con i colori della Lufthansa e fornite dalla compagnia medesima di proprio personale di scorta.

Un convoglio giapponese sulla linea Tokio-Hanada

Jugoslavia-Grecia

L'Azienda ferroviaria Macedone ha dato inizio ai lavori di elettrificazione della linea Skoplie-Gevgelija (frontiera greca). Questa tratta internazionale, della lunghezza di 230 chilometri garantirà, non appena terminata, la elettrificazione completa della cosiddetta "magistrale" jugoslava che, da Sezana e Jezenice in Slovenia, sino alla Grecia, attraversa tutto il Paese per una lunghezza di 1479 chilometri.

Giappone

Sempre più difficile. Ricordate il carducciano "un bello e orribile mostro si sferra..." dedicato al treno? Ebbene l'"orribile mostro" dovrebbe potersi "sferrare" se i progetti ormai messi a punto dai tecnici giapponesi andassero in porto, a qualcosa come 600 chilometri orari...

Si tratta del Maglev (in inglese: lievitazione magnetica) che vola (letteralmente) su un cuscinetto d'aria, appunto alla suddetta velocità, grazie ad un sofisticatissimo sistema di repulsione elettromagnetica. Da 10 anni i tecnici del Sol levante ci stanno lavorando tra difficoltà di ogni genere, tecniche ed anche economiche.

Tra le prime, la difficoltà di "lievitazione" a vagoni attaccati. Pare infatti che nessun problema esista per la fantascientifica motrice MLV-001: ma quando le è stato attaccato un vagone, questa specie di... aereo con rimorchio non ha decollato e la velocità realizzata (210 km/orari) non ha superato quella dell'ormai collaudato e famoso supertreno Skinkausen, che sino all'avvento del TGV francese deteneva il primato del mondo di velocità.

Adesso sembra che il problema del "rimorchio" sia stato risolto: e il "treno missile" che in 5 secondi supera già i 60 km orari, con i quali si ottiene la "lievitazione della motrice (circa 10 cm) ed il richiamo delle ruote, potrebbe prendere il via.

Ma molto difficile sarà per il Governo costringere al silenzio anche le opposizioni. I costi sono infatti per ora semplicemente enormi: un km della nuova ferrovia verrebbe a costare 200 milioni di yen, oltre il doppio di quanto si è speso per lo Shinkansen, e quasi il triplo di quanto hanno speso i francesi per il TGV. Quanto ai consumi il Maglev consumerebbe nei 500 km che intercorrono tra Tokyo e Osaka ben tre volte quanto consuma lo Shinkansen se fosse lanciato a soli (!) 200 km orari, ma tale consumo salirebbe a sei volte quello dello Shinkansen quando fosse realizzata la velocità massima di 500 km.

Intercontainer

A quattordici anni dall'inizio della sua attività la società Intercontainer ha trasportato sino al febbraio scorso cinque milioni di unità tra Rotterdam e Kapfenberg (Austria). Tuttavia nel corso del 1981 non si è verificato alcun incremento di traffico, a causa della sfavorevole congiuntura economica che caratterizza la maggior parte dei Paesi europei. Si è così avuta una contrazione dei traffici, rispetto al 1980, di circa il 3,5%.

a cura di Camillo Benevento

Comincia il rinnovo del Parco rotabili

di Marcello Buzzoli

Marco Marchi e Piero Morosini, chi sono costoro? Il primo è ricercatore dell'Istituto di biostatistica dell'Università di Pisa. Il secondo è direttore di laboratorio dell'Istituto superiore di sanità. Insieme hanno estrapolato dai piani sanitari di questi ultimi anni i concetti e le parole più frequenti e li hanno raccolti in una tabella. A detta degli autori, combinando gli elementi della tabella è possibile costruire sette milioni di frasi inutili che significano tutto e niente. Una rivelazione acre e pungente che, invece d'indurre a malinconiche meditazioni quanti hanno responsabilità di programmazione non soltanto in campo sanitario, è stata scambiata per una beffa di sapore goliardico o per un giochetto di società più impertinente che significativo. Per questo, abbiamo voluto parlarne anche se ci sembra di poter dire, senza fariseismi, che operazioni come quelle dei professori Marchi e Morosini non ci riguardano. Nessuno potrebbe pensare di estenderle ai piani poliennali F.S. che, per riconoscimenti autorevoli provenienti da ambienti esterni, sono connotati da grande concretezza e aderenza alla realtà. Del resto, i nostri documenti programmatici sono a disposizione di tutti. Pescarvi frasi inutili, anfibologie, astruserie, sarebbe fatica vana per i comuni lettori, per i tecnici dei trasporti, come pure per gli esperti di linguistica.

Attualmente, l'Azienda F.S. è impegnata al massimo nell'attuazione del Programma Integrativo: il più importante dei piani di potenziamento dal dopoguerra ad oggi, con uno stanziamento di 12.450 miliardi, ripartito in 8.950 miliardi per gli impianti fissi e 3.500 per il materiale rotabile. Uno dei cardini del Programma Integrativo è la legge 17/1981 dalla quale, neanche col rampino, si potrebbero estrarre frasi inutili che significano tutto e niente. Nel suo denso tessuto normativo, la legge, oltre a tracciare la fisionomia dei grandi indirizzi d'intervento, contiene una serie di misure per aumentare la capacità operativa delle F.S. Alcune hanno natura organizzativo-strutturale e sono state tradotte nella istituzione delle cinque Unità speciali territorialmente decentrate delle quali si è parlato ampiamente su queste

Containers in sosta. Per il settore merci è prevista la costruzione di 10.824 carri di vario tipo

Alcuni mezzi ferroviari da poco entrati in servizio. Il Programma Integrativo prevede una spesa di 3.500 miliardi per il materiale rotabile

colonne. Altre riguardano l'attività negoziale che assume, come è ovvio, un'importanza determinante in presenza di appalti di opere e di forniture di migliaia di miliardi.
Sullo sfondo delle norme della Contabilità generale dello Stato e di altre disposizioni, peraltro in evoluzione, occorreva prescegliere le forme più appropriate di gara e i criteri per individuare i concessionari più affidabili.
Questioni fondamentali, come si vede. Ad esse è stata data una risposta completa e convincente con un lavoro delicato e complesso. Chi ha parlato di indugi e di ritardi non ha considerato la necessità di evitare errori metodologici per non compromettere irreparabilmente la realizzazione del Programma Integrativo che invece ha potuto prendere l'avvio in un quadro di certezze giuridiche e tecniche.
Prima di analizzare i risultati raggiunti, ricordiamo che nella pubblica amministrazione l'attività negoziale conosce quattro distinte forme di contrattazione: l'asta pubblica; la licitazione privata; la trattativa privata; l'appalto concorso.
La prima, cui la presenza del banditore conferisce una nota di vivacità quasi teatrale, è aperta alla partecipazione di chiunque, senza esclusioni. Ormai in declino nella pubblica amministrazione, è utilizzata dalle F.S. esclusivamente per la vendita degli oggetti smarriti sui treni e nelle stazioni. Non è necessario dunque approfondirne qui gli aspetti.
La licitazione privata si pone come procedimento amministrativo particolare: non è consentito a chiunque partecipare alla gara, occorrendo l'invito della pubblica amministrazione.
Per l'assenza di specifiche formalità, la trattativa privata (art. 41 del Regolamento sulla Contabilità generale dello Stato) è la forma più semplice di contrattazione. Può avere effetto risolutivo quando, ad esempio, la licitazione privata sia andata deserta. Nel caso di forniture di rotabili, le F.S. fanno ricorso alla trattativa privata per quei tipi di veicoli dei quali non dispongano ancora dei disegni tecnici illustrativi oppure quando le Imprese detengano l'esclusiva per l'Italia di modelli stranieri.
Diverso è il meccanismo dell'appalto concorso. L'Amministrazione predispone un progetto di massima, esplicativo del servizio o della fornitura richiesta, e invita a svilupparlo persone o Ditte ritenute idonee, riservandosi di aggiudicarlo al concorrente che presenti l'offerta più conveniente sotto il profilo tecnico ed economico.
La licitazione privata è il procedimento che più frequentemente si attaglia alle particolari esigenze dell'Azienda F.S. Le Ditte invitate presentano in busta sigillata la propria offerta che viene confrontata con il prezzo minimo indicato nella scheda segreta predisposta dalle F.S.: vince l'offerta che migliori il prezzo minimo. Questo sistema è in genere utilizzato nell'aggiudicazione di forniture o appalti di servizi, mentre negli appalti di opere l'offerta segreta viene confrontata con il prezzo base indicato nell'avviso di gara.
Com'è intuibile, l'operazione più importante della licitazione privata è quella d'individuare preliminarmente le Imprese da invitare alla gara. Quanto più sono di buon livello, modernamente attrezzate e organizzate, tanto più ci si può attendere un soddisfacente rapporto contrattuale e l'adempimento degli impegni pattuiti. →

Torniamo ora alla legge 17/1981 la quale stabilisce al suo articolo 7 che, per l'assegnazione delle commesse di materiale rotabile del Programma Integrativo, le F.S. debbono procedere ad una selezione preliminare dei concorrenti (Imprese, raggruppamenti d'Imprese o Consorzi) sulla base "delle capacità produttive già dimostrate dalle singole Ditte o dall'esperienza acquisita nelle precedenti forniture...". Due interrogativi suscita tale norma. Il primo concerne l'atteggiamento da tenere nei confronti delle Ditte recentemente iscritte nell'albo dei costruttori del materiale rotabile e delle Ditte che (sempre recentemente) hanno ottenuto un'estensione d'iscrizione per determinati tipi di rotabili. L'altro quesito verte sulla liceità o meno di non invitare a successive gare un concorrente che risulti aggiudicatario di commesse già sufficienti a saturare la sua capacità produttiva.

Considerato il rischio di contestazioni che potrebbero invalidare le gare, questioni del genere non sono accademiche e l'Azienda F.S. ha chiesto lumi all'Avvocatura Generale dello Stato. In conformità del parere reso dall'organo di tutela, sono state escluse dalle gare le Ditte di nuova iscrizione e quelle che abbiano ottenuto un'estensione dell'iscrizione (ovviamente in questo caso l'esclusione concerne i tipi di rotabili oggetto dell'estensione). Circa l'altro quesito, riconosciuto legittimo il principio di non invitare a gare o trattative un concorrente che per precedenti aggiudicazioni abbia saturato la propria capacità produttiva, l'Avvocatura ha tuttavia avvertito che tale valutazione non deve avvenire in maniera rigida e dogmatica, trascurando l'incremento del volume di lavoro conseguibile con razionali metodologie operative.

Un aiuto per il Mezzogiorno

Mentre veniva sgomberato il campo da queste incertezze, l'Azienda F.S., considerate le più urgenti necessità di veicoli e l'effettiva disponibilità finanziaria dei 3.500 miliardi destinati al parco del materiale, redigeva l'elenco dei rotabili da realizzare in via prioritaria e lo diramava alle Imprese, mediante bando di pubblicizzazione.

Riportiamo qui sotto, per completezza d'informazione, tale elenco.

Nel predisporre il bando di pubblicizzazione, si è dovuto tener conto di parecchie esigenze. Così, al fine di agevolare economie di scala, le commesse sono state articolate in lotti consistenti, senza peraltro perdere di vista l'interesse aziendale di stimolare la concorrenza tra le singole Ditte, evitando che queste siano costrette a consociarsi in raggruppamenti artificiosi e di comodo.

Da un punto di vista più generale, va evidenziato che l'offerta dell'industria del materiale rotabile è eccedente rispetto alla domanda del mercato nazionale. E anche di ciò l'Azienda di Stato committente non può non tenere conto per evitare squilibri nel livello dell'occupazione dei lavoratori del settore, squilibri che avrebbero notevoli riflessi sociali e, in ultima analisi, potrebbero compromettere il rispetto dei contratti e la regolarità delle consegne.

Infine occorre ricordare che il 45 per cento delle forniture, e delle lavorazioni correlative, deve essere assegnato ad Imprese localizzate nel territorio dell'Italia meridionale ed insulare.

In base alle risposte al bando di pubblicizzazione, l'Azienda F.S. attenendosi ai criteri prima ricordati, ha proceduto alla qualificazione delle Imprese.

Frattanto è stata autorizzata la spesa per una prima consistente "tranche" del materiale incluso nell'elenco prioritario.

In concreto si tratta di:

per il settore mezzi di trazione: 150 locomotive E. 656; 50 locomotive Diesel D. 245; 150 automotori da manovra, per un importo prevedibile di 396 miliardi;

per il settore viaggiatori: 2.210 carrozze di vario tipo; 70 bagagliai; 120 carrelli per furgoni generatori, per un importo prevedibile di 915 miliardi;

per il settore merci: 10.824 carri di vario tipo per un importo prevedibile di 651 miliardi.

Mediante gare a licitazione privata che si sono concluse in questi giorni, le forniture qui sopra riportate sono state assegnate alle Ditte risultate vincitrici.

Per gli altri rotabili dell'elenco prioritario, è stato previsto di procedere all'affidamento con trattativa privata, trattandosi di veicoli suscettibili di modifiche tecniche migliorative.

La lunga "maratona" che abbiamo cercato di descrivervi ha dunque toccato i primi traguardi. Con l'assegnazione delle commesse, il Programma Integrativo è entrato nella fase operativa e continuerà ad andare avanti e a svolgersi con regolarità. Ma anche il "fronte" delle opere infrastrutturali si è mosso, come vedremo nel prossimo articolo. □

(continua - 1)

Mezzi di trazione		
Locomotive elettriche		320
Locomotive elettriche rete sarda		25
Locomotive diesel da treno		50
Locomotive diesel da manovra pesanti		70
Locomotive diesel da manovra ordinarie		50
Automotori da manovra		150
Mezzi per il servizio viaggiatori		
Complessi elettrici leggeri costituiti da due motrici e due rimorchi semipilota		40
Carrozze a piano ribassato semipilota		20
Carrozze a doppio piano		150
Carrozze letto		60
Carrozze cuccette		200
Carrozze UIC-X		800
Carrozze media distanza:		
Vestibolo centrale	ordinarie	285
	semipilota	75
Vestibolo laterale	ordinarie	850
	semipilota	150
Carrozze self-service		30
Automotrici termiche		200
Furgoni generatori		120
Bagagliai Dz		70
Mezzi per il servizio merci		
Carri per il traffico ordinario		
Carri per il traffico containerizzato		12.000
Carri per il traffico combinato		

Il treno negli anni del consenso

Siamo in pieno revival degli anni '30. Articoli, libri e adesso anche una grandiosa mostra antologica. In questo quadro di vecchie memorie il mondo ferroviario assume un particolare rilievo. In quegli anni, infatti, il treno diventò per il regime fascista una specie di simbolo. Vediamo perché.

di Tiziana Gazzini

QUANDO si parla di treni e fascismo, l'associazione di idee più immediata e generale è: allora i treni arrivavano in orario. Certo. I treni arrivavano in orario. Ma al di là delle spiegazioni tecniche che pure ci sono (minore impegno dei mezzi e delle linee, diverse condizioni di lavoro ecc.), non bisogna dimenticare una cosa: il regime *aveva bisogno* che l'uomo della strada potesse "rimettere l'orologio" sulle partenze e gli arrivi dei treni. Ci spieghiamo meglio. Col passare degli anni, il regime fascista aveva la necessità di crearsi un nuovo volto. Dare un'immagine di sé più qualificata e che, in qualche modo, facesse dimenticare la rozzezza che ne aveva caratterizzato gli esordi, era per il fascismo degli anni trenta un obiettivo dettato dall'opportunità politica. Un imperativo al quale non poteva sottrarsi, se voleva organizzare il consenso popolare. Un consenso spoliticizzato, naturalmente, che servisse proprio ad allontanare, distrarre le masse dalla politica. Anche per questo i treni *dovevano* arrivare in orario. Non solo. I treni dovevano anche diventare — e in effetti lo diventarono — uno dei simboli del particolare populismo di un regime che, pur restando totalitario, si voleva fare "popolare".

Il treno entra in pieno in questa nuova campagna "promozionale" e d'immagine. I treni puntuali, certo. Ma anche treni nuovi, più veloci, studiati apposta per trasportare "masse" e per andare incontro ai loro bisogni. Così, accanto alla puntualità, si sviluppa anche la tecnologia ferroviaria. Insomma, arriva per le ferrovie un importante momento di sviluppo. Negli anni trenta progredisce molto l'elettrificazione. Il parco delle locomotive elettriche viene triplicato. Dal '25 al '35 si costruiscono circa 500 km. di nuove linee (la Direttissima Roma-Napoli via Formia; la Bologna-Firenze, col grandioso traforo degli Appennini). Si inaugurano importanti stazioni come quelle di Milano Centrale, Firenze S.M.N. e così via.

Un fiore all'occhiello

E poi, vero fiore all'occhiello per il regime, c'è la "Littorina". Nel 1932 entra in servizio il primo di una serie di mezzi di trazione diesel. Con diverse varianti, questo mezzo sarà prodotto dalle più importanti industrie dell'epoca, l'Ansaldo, la Breda, la Fiat. La "Littorina" fu studiata apposta per essere una sorta di "autobus su rotaie". Una definizione che rende in pieno lo scopo "popolare" cui era destinata. Con questo mezzo, infatti, nascono i famosi treni popolari che diventeranno i migliori alleati della politica dopolavoristica fiorita in quegli anni. Per coinvolgere le masse, per aggregarle attorno a poli diversi da quelli tipici della cultura socialista, si promuovono raduni, gite al mare e ai monti. Si inventa una mobilità domenicale di massa, in cui i treni popolari vivono il loro grande momento.

Puntualmente i cinegiornali dell'Istituto Luce, la stampa, la radio, danno grande risalto ai record raggiunti di domenica in domenica. «Domenica 26 giugno, i treni popolari hanno trasportato 46.000 persone». Questo si poteva leggere su trionfalistici manifestini e si vedeva e sentiva nei cinegiornali Luce. Lo sforzo del regime nell'imporre l'immagine di una società compatta, operosa e tutto sommato felice, è fedelmente e puntualmente documentato. Anche i treni popolari. D'altra parte, proprio in quegli anni, l'industria culturale perfeziona e sviluppa nuovi mezzi di comunicazione di massa: il cinema sonoro e la radio. Il fascismo sa cogliere rapidamente l'occasione. Nasce la cinematografia di Stato, i cinegiornali del Luce vanno persino nelle campagne, proiettati all'aperto, da fur-

Una delle curiosità più clamorose della Mostra milanese: le Littorine sistemate a Piazza del Duomo. Nella pagina accanto, una storica foto dell'inaugurazione di Milano Centrale nel 1931

goni attrezzati. Così, grazie all'occulta persuasione di immagini e messaggi, i milioni di italiani che la domenica non potevano andare al mare, avevano modo di identificarsi con i 46.000 fortunati. In fondo, grazie ai nuovi mezzi di comunicazione di massa, tutti potevano salire sui treni popolari.

Un nuovo volto

Ma torniamo alla "Littorina", che divenne un vero e proprio simbolo del regime, per tutto il decennio "del consenso". Il primo viaggio del nuovo treno fu tra Roma e Littoria, da cui il mezzo di trazione prese il nome. A bordo della cabina di guida, Mussolini, il Duce. Cosa che la dice lunga sul ruolo che, appunto, si voleva attribuire a quel treno.

Nella mostra dedicata agli "Annitrenta", attualmente in corso a Milano, due Littorine sono esposte in Piazza del Duomo, quasi a introduzione delle diverse sezioni espositive. Se la mostra intende ricreare, attraverso immagini e oggetti, il clima di quegli anni, ecco che la clamorosa presenza delle Littorine sullo sfondo del Duomo assume un particolare significato che rimanda direttamente al ruolo da esse realmente sostenuto negli "anni del consenso". Littorina come simbolo, bandiera, di un'immagine efficientista del regime, e di un intero decennio.

Ma è sul finire degli anni trenta che dalle Ferrovie italiane viene un ulteriore motivo di vanto: il record mondiale assoluto di velocità su rotaia. Il 21 luglio 1939, sui binari della Firenze-Milano, l'ETR 200 raggiunge i 203 km/h. È il record. Un record fascista, secondo il regime. In realtà si tratta di un record che rende giustizia della capacità e dell'impegno dei tecnici e degli ingegneri ferroviari italiani. Per il regime è soprattutto un fatto di prestigio, per le ferrovie è invece la dimostrazione di aver saputo costruire un mezzo tecnicamente valido. Talmente valido che ancora oggi, a distanza di mezzo secolo, quel mezzo svolge regolarmente servizio. Un risultato che per qualunque altro mezzo di trasporto — aereo, marittimo e terrestre — è del tutto impensabile.

Operazione nostalgia

Ma i treni in orario, i record di velocità, i treni popolari, non devono portare a un'esaltazione nostalgica — anche se solo ferroviaria — di quel periodo. Non bisogna mai dimenticare che in quegli stessi anni la politica era proibita, si perseguitavano gli oppositori del regime, i tribunali speciali svolgevano a ritmo serrato le loro tristi funzioni, e si prepara-

La Mostra su "Gli Annitrenta, Arte e Cultura in Italia" resterà aperta fino al 30 aprile. Ecco una miniguida per andare...

In giro per la mostra

di Ubaldo Pacella

vano imprese belliche che sarebbero costate milioni di morti. E questo per restare solo in ambito "strapaesano".
Analizzare e valutare gli elementi culturali, sociali e anche tecnico-economici, che contraddicevano o correggevano un quadro politico nel complesso decisamente oscuro, è un'operazione corretta. Storicamente e "filologicamente". Quindi anche una mostra come quella di Milano, dedicata all'arte e alla cultura negli anni trenta, ha un suo preciso valore storico e documentario, che non vuole certo creare un mito di quegli anni, ma sottolineare, semmai, che gli aspetti emergenti e positivi di quel periodo erano espressione di una società che cresceva e si manifestava *malgrado* il regime. Ecco l'importanza, culturale e politica, di riflettere sulle immagini, sui segni di quest'Italia degli anni trenta.
Se i treni arrivavano in orario, insomma, era perché in quel momento esistevano le condizioni affinché questo risultato risultasse possibile. E se un treno ha regalato un record al regime, non vuol dire che quello fosse un regime da record. Basta porsi una semplice domanda e rispondere con onestà, come ha fatto recentemente Alberto Arbasino, sulle pagine di un noto quotidiano. «Mi piacerebbe vivere in quegli anni?». Al di là della nostalgia per la giovinezza, che magari molti hanno vissuto proprio in quel periodo, crediamo che pochi risponderebbero: sì. □

I numeri della "Littorina"

Ecco le caratteristiche tecniche della automotrice Aln 556 esposta in Piazza del Duomo.

Anno di costruzione: *1938*. Lunghezza max: *mt. 21,770*. Larghezza max: *mt. 3,116*. Peso a vuoto: *tonn 26*. Velocità max: *Km/h 140*.
Due carrelli, 2 assi motore, 2 motori Breda D 17 a nafta CV 160, 56 posti a sedere, 20 in piedi.
Sistema refrigerazione motori: *a circolazione d'acqua azionata mediante elettropompe. Radiatori raffreddati da elettroventilatori disposti sulle fiancate delle casse.*
Sistema di riscaldamento: *ad aria calda, ventilata mediante elettroagitatori posti in prossimità di scaldiglie a radiatore, percorsi dall'acqua di circolazione dei motori.*
Apparecchiatura pneumatica: *2 compressori tipo Westinghouse; 2 serbatoi principali della capacità di lt 190 ciascuno.*
Apparecchiatura elettrica: *generatori "Marelli D.A.R. Tornado" di corrente continua a 24 V e corrente trifase a 220 V, 133 Hz.; batteria accumulatori tipo "Marelli Exide BMF 29" (8 cassette per 6 V).*
Rifornimento: *carburante lt 400; acqua per raffreddamento motori lt 200.*

Nel bel mezzo della piazzetta che si apre tra il Duomo e il Palazzo Reale, due "Littorine". Perfette e lucenti, curate nei minimi particolari, le vecchie Breda 556 danno ancora l'idea della completa efficienza.
È una delle tante idee che punteggiano la grande mostra su "Gli Annitrenta, Arte e Cultura in Italia", inaugurata a Milano il 26 gennaio scorso, per restare aperta fino al 30 aprile. Una mostra che al treno e alla ferrovia ha giustamente dedicato uno spazio di grande rilievo.
Le "Littorine" esposte a Milano hanno alle spalle quasi mezzo secolo di vita e di storia, tre milioni di chilometri percorsi, dieci milioni di viaggiatori trasportati. E sino all'altro ieri svolgevano il loro regolare servizio presso il Deposito Locomotive di Benevento. Non un cimelio venuto dal passato, ma una vera e propria parte di ferrovia che desta la curiosità e l'interesse dei visitatori della mostra.
Con un volo della fantasia, saliamo a bordo di una 556 e immaginiamo di attraversare da questa insolita posizione gli anni '30.
Partiamo dunque per questo fantastico itinerario espositivo che si sviluppa dalla Galleria Vittorio Emanuele a Palazzo Reale, attraverso la Galleria del Sagrato (interamente restaurata e restituita alla sua funzione sociale), fino a concludersi nell'Arengario. In questi spazi sono ospitate ben 18 sezioni espositive che nel loro insieme offrono un'armonica sintesi dei temi dell'epoca capace di ricreare il clima di quegli anni. Il coordinamento

generale della mostra, che si inserisce nel Progetto "Milano '80", è stato affidato dal Comune a una Commissione formata da Renato Barilli, Flavio Caroli, Vittorio Fagone, Mercedes Garberi, Augusto Morello. L'allestimento è stato invece curato dal gruppo MID (Grassi, Laminarca, Marangoni).

La sezione che apre idealmente la mostra è quella curata da G.B. Guerri: "Vita Politica e Sociale" ospitata nella Galleria Vittorio Emanuele. Qui è stata sistemata la grande struttura tubolare metallica studiata dagli architetti Nizzoli e Persico nel 1934, per la Mostra dell'Aeronautica. Collocata allo stesso posto di allora, adesso viene utilizzata come ossatura per gigantografie, teche e schermi per le proiezioni. Le fanno da sfondo un idrovolante "Caproni 100", sospeso in aria sotto la volta metallica, e, a terra, un camion OM e una lucente Alfa Romeo delle Mille Miglia.

Da qui si accede, mediante sottopassaggi, alla Galleria del Sagrato, specie di cerniera di tutto l'insieme, che ospita alcune sezioni dedicate prevalentemente alle arti plastiche e figurative in cui sono esposte circa 300 opere.

La sezione "L'ultimo Novecento" di Rossana Bossaglia e P. Marescalchi, illustra lo sviluppo della pittura murale e lo stile arcaicizzante, accostando Tozzi a Carrà, Sironi a Martini, Borra a Fumi, ma non dimenticando De Chirico, Morandi, Rosai e Casorati.

"La reazione contro il Novecento", sezione curata da Guido Armellini e Alessandra Borgogelli, si articola in quattro nuclei, e illustra il momento in cui la nostra arte figurativa si apre alle esperienze europee.

In questa sezione ritroviamo i protagonisti di "Corrente", da Sassu a Manzù, da Birolli a Cassinari a Guttuso; i sei di Torino (Chessa, Mensio, Galante, Paulucci, Levi e Boswell); i Chiaristi milanesi (Villani, Del Bon, Alfieri, ecc.); la scuola romana (Scipione, Mafai, Cagli, Capogrossi, Raphael, ecc.).

Accanto, trovano posto "gli Astratti" e gli "Sviluppi del futurismo" con le esperienze artistiche di Bogliardi, Ghiringhelli, D'Errico, Licini, Veronesi da una parte e Oriani, Prampolini, Depero dall'altra.

La sezione "Letteratura e idee estetiche", curata da F. Porzio, sintetizza il dibattito letterario e filosofico di quegli anni oscillante tra la "Civiltà delle Riviste", l'ermetismo e l'idealismo. Una letteratura che interpreta i miti e le chiusure di strapaese e stracittà, legata alle esigenze della modernità, della crescita sociale e industriale, così come ai valori del passato e della storia, eppure capace di fenomeni moderni e rigoristi, quali l'ermetismo e il neoregionalismo, vissuti poi in chiave esistenziale e protestataria per mezzo di Pavese e Vittorini.

Arriviamo a Palazzo Reale. L'entrata nella Sala delle Cariatidi è dedicata alla sezione "Arte e Propaganda", curata da Vittorio Fagone, in cui sono esposte alcune grandi opere civili di Cagli e cartoni di Carrà e Sironi.

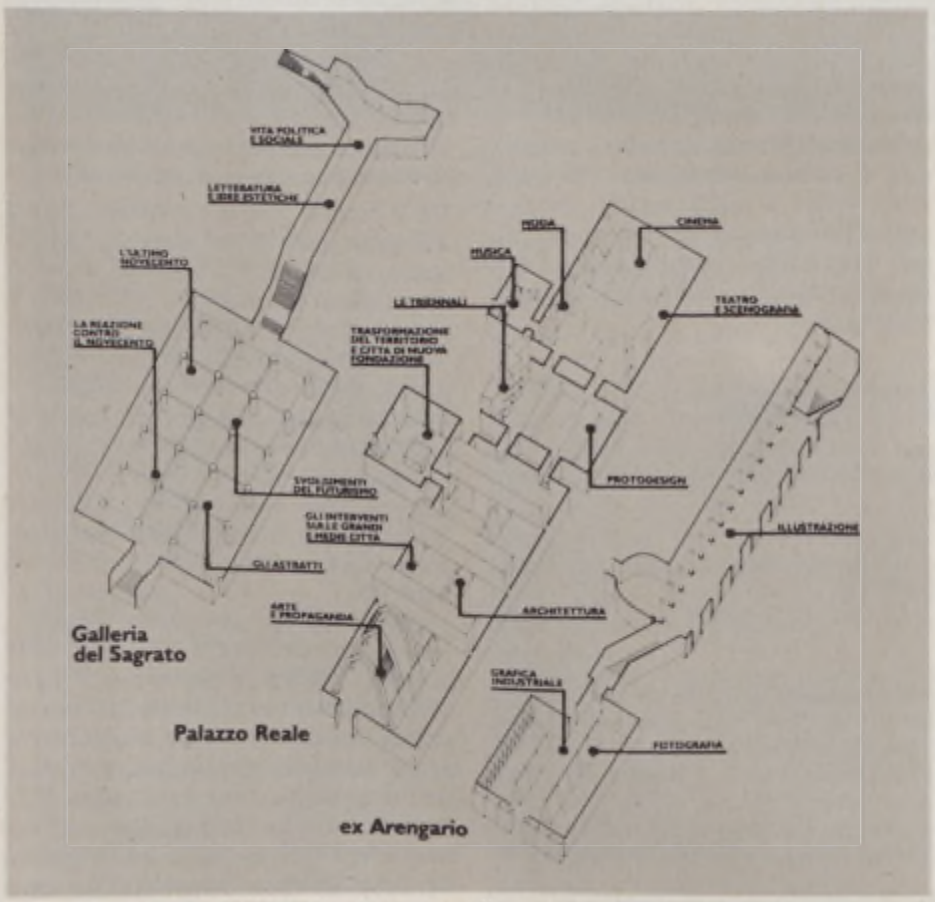
Seguono le sezioni "Architettura", "Gli interventi sulle grandi e medie città", "Trasformazione del territorio e città di nuova fondazione", "Le Triennali" che ruotano attorno ai temi dell'edilizia pubblica e industriale, all'urbanistica, alla ristrutturazione dei centri storici, all'assetto del territorio, alle grandi infrastrutture, alle "bonifiche integrali".

Continuiamo col "Protodesign", sezione allestita da Anty Pansera. Dedicata alla ricerca stilistica anteguerra vi troviamo le moto Gilera e le sedie di Levi accostate al potente design di quella "Littorina" che si può vedere dal "vero" davanti al Palazzo Reale.

Le ultime sale sono dedicate alla "Moda", a "Teatro" e "Scenografia", al "Cinema" e alla "Musica". Sezioni che si avvalgono di materiali molto spettacolari come film da cineteca e allestimenti teatrali, abiti di scena e canzoni d'epoca.

Il nostro itinerario sta per concludersi. Siamo arrivati nell'Arengario dove troviamo le ultime tre sezioni della mostra: l'"Illustrazione", la "Grafica industriale", la "Fotografia". Davanti ai nostri occhi si inseguono le storiche immagini del "Corriere dei Piccoli", i fumetti di Caprioli, Moroni, Caesar e Celsi, gli aspetti della grafica futurista e pubblicitaria e gli esiti più interessanti della ricerca fotografica nazionale, dalla sperimentazione (Veronesi, Grignoni), alla metafisica, alla nuova oggettività.

Scendiamo dalla nostra ideale "Littorina". La mostra è finita e sono finiti anche "gli Annitrenta". □



Una pianta del percorso della Mostra "Annitrenta"

In occasione della Mostra, la casa editrice Mazzotta in collaborazione con il Comune di Milano ha pubblicato un voluminoso catalogo di 658 pagine che riassume e illustra con dovizia di dati e immagini le 19 sezioni espositive.

Per chi non avesse avuto l'opportunità di visitare la Mostra, ma fosse ugualmente interessato all'argomento "Annitrenta", diciamo che il catalogo, reperibile nelle librerie più fornite (lo si può comunque richiedere direttamente all'editore) costa £ 35.000.

Anni trenta fotografici

Foto come status symbol nei ritratti di Ghitta Carell (ai lati), bellezza "littoria" in quelli di Luxardo (sopra), nature morte nelle foto di Cavalli (sotto)

di Piero Berengo Gardin

Com'era la fotografia negli anni trenta? Era ufficialmente fascista come metà degli italiani o semplicemente indifferente, salvo qualche eccezione, come l'altra metà? Può sembrare strano ma fu proprio il regime di allora a prenderla per il verso giusto. Ne utilizzò, infatti, la parte più efficace e conveniente, quella della propaganda e del consenso, spingendola nella direzione giusta e più utile al potere. Non a caso i primi esempi di stampa periodica, che utilizzano la fotografia come informazione giornalistica, si servono dell'immagine per enfatizzare le gesta del Duce. Un numero de «L'illustrazione italiana», uscito il 15 agosto 1934, mostra, per esempio, in prima pagina, la figura del dittatore che, in maniche di camicia, miete il grano a Littoria. La didascalia dice testualmente: «Dopo tre ore di intenso lavoro Mussolini esamina i ventisei quintali di grano trebbiato e riceve dall'Onorevole Orsolini Cancelli la paga operaia».

Gli anni trenta, in fotografia, sono anche anni di manifesti e di dissensi. Il primo, e più celebre, di essi, viene redatto dai futuristi della seconda età. Escono di scena i fratelli Bragaglia, Arturo e Anton Giulio (nel 1912, a Roma, sala Pichetti, lanciano il cosiddetto «fotodinamismo») ma entrano Filippo Tommaso Marinetti e Guglielmo Sansoni detto «Tato», che stilano sedici comandamenti in una celebre tavola che si chiama «Manifesto Fotografico Futurista». «Basta con la foto che sembra un quadro», dicono. E al n. 14 suggeriscono «la composizione di paesaggi assolutamente extraterresti, astrali o medianici, mediante spessori, elasticità, profondità torbide, limpide trasparenze, valori algebrici o geometrici senza nulla di umano, né di vegetale né di nostalgico».

Se i futuristi, sollevando un gran polverone, danno anche una mano, e un alibi, alla cultura di Stato, altri nomi, che da settori diversi, comunque legati all'immagine, utilizzano le leggi della rappresentazione «dinamica», si muovono però con risultati di tutt'altro tipo. Tra questi Marcello Nizzoli e Bruno Munari progettano «fotomontaggi» con la tecnica dell'assemblaggio e della sintesi di generi diversi da destinare a mostre o esposizioni (come la «Triennale» di Milano). Dei due, Nizzoli diventerà negli anni cinquanta il designer della Olivetti (la «Lexicon 80») e Bruno Munari, nel

Anni Trenta

1939, verrà chiamato da Alberto Mondadori a impaginare «Tempo Illustrato», la nuova rivista che, sul modello americano di «Life», propone i primi esempi di fotogiornalismo, genere per il quale Federico Patellani abbandonerà studio e avvocatura per cambiare mestiere.

La figura carismatica del giornalista, che negli anni trenta utilizza la fotografia a parità di merito con la pagina scritta, si chiama Leo Longanesi, personaggio ambiguo e discusso quanti mai, che lascerà traccia di sé ben oltre quest'arco di tempo. Longanesi dirige prima «l'Italiano», dal 1935 al 1937, poi «Omnibus», dal 1937 al 1939. Usa per primo la fotografia come significato simbolico: il contenuto dell'immagine è solo apparentemente diverso dallo scritto con cui si accompagna. In realtà i legami sono sottintesi e il lettore è libero di interpretarli in modi diversi. Longanesi farà scuola: «Il Mondo» di Mario Pannunzio, anni 50-60, ripeterà, e con successo, la stessa formula.

L'editoria fotografica degli anni trenta, a parte le riviste specializzate per addetti ai lavori (una, molto antica, è «Progresso fotografico») si distingue soprattutto per l'intreccio degli interessi e degli apporti, ciò che costituisce forse il fatto culturale ed ideologico più rilevante di quel decennio. A Milano si pubblicano «Domus» e «Casabella». Mentre la prima dedica un supplemento alla fotografia, la seconda è diretta da due architetti, Edoardo Persico e Giuseppe Pagano, che portano in quegli anni, in Italia, il vessillo della cultura razionalista di scuola tedesca (La «Bauhaus» di Weimar) e sono fotografi essi stessi. Pagano, in particolare, è uno dei primi a dedicarsi al rilevamento dei beni ambientali italiani (edilizia rurale). Inquieta figura di intellettuale, passa dagli insegnamenti di mistica fascista alla militanza partigiana. Morirà a Mathausen, nel 1945. Un altro architetto-fotografo, Franco Grignani, fa della fotografia il suo campo d'interesse prevalente di ricerca. Lavora con la luce progettando in funzione dell'immagine e del fotogramma. È vivo e attivo ancora oggi, tra Pavia, dov'è nato, e Milano.

Fotografia e architettura; fotografia, architettura e cinema. Nel 1938, appena usciti dal Politecnico di Milano, Alberto Lattuada e Luigi Comencini si dedicano alla fotografia con una «Rollei» 6×6.

Lattuada entra nel gruppo di «Corrente», la rivista di Treccani e De Grada, Comencini lavorerà invece per «Tempo illustrato» come fotoreporter sportivo. La novità è che entrambi si interessano al «sociale», settore molto pericoloso e sospetto, che anticipa, per molti versi, le tematiche del neorealismo. Lattuada pubblica per «Corrente» un volumetto di 26 fotografie scattate per le strade. Un modo davvero inedito, per quel tempo, di sfidare i commissari di polizia e di mostrare agli italiani come andavano le cose. Mario Soldati lo intitolò «Occhio quadrato», per via del formato del negativo. Lattuada fotograferà ancora ma solo per i suoi film. Esordisce nel 1942 con «Giacomo l'idealista», avendo alla macchina come operatore Arturo Ghergo, un marchigiano che viveva a Roma con studio ai Condotti e che divideva con Ghitta Carell ed Elio Luxardo la grande torta della ritrattistica e della «figura».

La Carell, ungherese, è molto vicina alla nobiltà e a Casa Savoia. Luxardo, invece, è un brasiliano figlio di emigrati e fotografa un po' con il tono di un figlio della lupa. La moda della «luce nei capelli» e il gusto dell'«italica bellezza» trovano in lui il divulgatore per eccellenza. Il regime, com'è ovvio, se ne serve per edificare il mito del nascente cinema industriale che sforna da Cinecittà le sue prime stelle. Hollywood contro Roma, dunque, Tevere contro California, Gerusalemme contro Babilonia. Luxardo finisce a Milano e poi a Salò come Ufficiale della Decima Mas, ottimo imprenditore nel paese dei dopolavori e dei treni popolari, uomo fatto da sé come si fanno da loro stessi tanti protagonisti dei film di Camerini.

Un altro a farsi da sé è Vincenzo Carrese.

Fonderà da solo la «Publifoto», la maggiore agenzia fotografica italiana che, anni trenta, capisce al volo che la fotografia è anche merce di buon mercato e, come tale, si farà strada.

Gli anni trenta sono, infatti, anche il tempo dell'iniziativa e dell'organizzazione dell'immagine. A Roma, Adolfo Porry Pastorel, alto e dinoccolato, inventa l'agenzia «Foto Vedo». Il fascismo, come abbiamo già detto, sostiene e incoraggia questi sforzi ma ne pagherà infine anche gli effetti quando, qualche anno più tardi, sarà proprio una celebre immagine, quella di Piazzale Loreto, a decretarne la fine.

Gli anni trenta, per quanto riguarda la fotografia, sono dunque anni che mescolano le carte in tavola. È un gioco che, pur non essendo sempre chiaro, mostra tuttavia, tra le sue pieghe, trucchi e strategie. Anche la fotografia, come la cultura italiana in genere, attraversa in quegli anni la sua crisi di crescita e di identità. Per scoprirsi definitivamente dovrà uscire all'aperto. □

Mafalda di Savoia ritratta da Ghitta Carell. A sinistra, Roma E 42 interpretata da Giuseppe Pagano, architetto e fotografo

«Ferrovie oggi e domani» premiati i vincitori

Brescia. Il Ministro Balzamo mentre pronuncia il suo discorso durante la cerimonia di premiazione

di Piero Spila

Il 17 febbraio scorso, a Brescia, presso la sede della locale Camera di Commercio, alla presenza del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, del Direttore Generale, Dott. Semenza, e delle più importanti autorità cittadine, si è svolta la cerimonia di premiazione dei vincitori del Premio giornalistico "Ferrovie oggi e domani", giunto alla sua sesta edizione.

Ancora una volta, il Premio — quest'anno la giuria era presieduta da Sergio Zavoli — ha fornito l'occasione per fare il punto sullo stato dell'informazione che il mondo del giornalismo, nel suo insieme, riserva al settore ferroviario. Il giudizio unanime è stato complessivamente positivo, sia per il numero che per il livello delle partecipazioni, anche se naturalmente permangono (e non potrebbe essere altrimenti) alcune zone d'ombra.

In effetti è uno strano rapporto quello che lega il mondo della ferrovia ai grandi mezzi di informazione, audiovisivi e della carta stampata. Molto spesso alla ribalta delle prime pagine, la ferrovia viene quasi sempre rappresentata con accenti scandalistici e comunque drammatizzanti (scioperi, blocchi di linee, disservizi ecc.), assai più raramente, purtroppo, viene fatta oggetto di analisi di più ampio respiro, approfondite e complete. E gli effetti si sentono. A livello di opinione pubblica, le critiche e i rilievi che si levano contro i disservizi e le carenze del servizio ferroviario, spesso

I vincitori

La Giuria del Premio "Ferrovie oggi e domani", presieduta da Sergio Zavoli, e composta da Giancarlo Cavalli (Federazione Nazionale della Stampa Italiana), Antonio Garbarino (Ordine dei Giornalisti), Paolo Torresani (RAI-TV), Giulio Scarrone (Capo Ufficio Stampa Ministero dei Trasporti), Giovanni Marichiolo (Ferrovie dello Stato), Alberto Ciambricco (Voci della Rotaia), Salvatore Ascenzi (Segretario), ha assegnato i seguenti premi:

Quotidiani e Agenzie

1° Pietro Radius
"Il Giornale Nuovo"
2° Francesco De Giacomo
"Agenzia Giornalistica Italia"
3° ex aequo:
Donatella Bartoloni
"Messaggero Veneto"
Sandro Boccini
"Agenzia Stampa ASCA"
Eli Campagnari
"L'Arena"
Lino Zaccaria
"Il Mattino"

Periodici

1° Alfredo Mammarella
"Costruzioni"
2° Domenico Ravenna
"Il Mondo"
3° ex aequo:
Elettra Ferraù
"Turismo Attualità"
Diego Zandel
"Penthouse"

Giornalisti stranieri

1° Rudolf Sewald
"Trostberger Tagblatt"

Televisione

1° Silvestro Amore
— Servizio "Ferrovie e Mezzogiorno" (TG1)
2° Roberto D'Onofrio
— Servizio "Alla ricerca del treno perduto" (TG3)

Alfredo Mammarella, 1° premio per la categoria "Periodici"

Il Ministro dei Trasporti si congratula con Pietro Radius, vincitore della categoria "Quotidiani e Agenzie"

3° Massimo Bernardo
— Servizio "Tu puoi credere viandante" (Canale 44 Venezia)

Radio

1° Giuseppe Prunai
— per il servizio trasmesso nella Rubrica "GR1 Spazio Aperto"

Premio Speciale "Le F.S. domani" a Mario Righetti del "Corriere della Sera"
Premio Speciale "La Riforma dell'Azienda ferroviaria", ex aequo a Salvatore Ferraretti di "Burocrazia" e Cristiano Focarile de "Il Fiorino"
Premio Speciale "Amico della Rotaia" a Francesco Ogliari
Targa d'oro "Il Ministro dei Trasporti" a Sergio Mariotti de "La Notte"
Targhe d'oro ai Direttori delle testate cui sono stati assegnati i primi premi:
— **per la Categoria "Quotidiani"** a Indro Montanelli, Direttore de "Il Giornale Nuovo"
— **per la Categoria "Periodici"** a Guido Ferraresi, Direttore di "Costruzioni"
— **per la Categoria "Giornalisti stranieri"** a Oskar Erdl, Direttore di "Trostberger Tagblatt"
— **per la Categoria "Servizi televisivi"** a Emilio Fede, Direttore del TG1
—**per la Categoria "Servizi radiofonici"** a Aldo Rizzo, Direttore del "GR1"

Silvestro Amore, 1° premio per i servizi televisivi

«Ferrovie Oggi e Domani»

sono caratterizzate da una certa genericità, proprio perchè manca un'informazione corretta sulle cause obbiettive, lontane e presenti, strutturali e contingenti, che determinano certe situazioni di stallo, certe difficoltà che quotidianamente si incontrano e si superano per continuare ad offrire, nel modo migliore possibile, un servizio insostituibile per il Paese. A tale proposito, il Direttore Generale nel suo discorso pronunciato nel corso della cerimonia di premiazione, ha detto tra l'altro: «Per chi ha la responsabilità di un servizio pubblico fondamentale come quello ferroviario, la stampa e le emittenti radiotelevisive costituiscono uno strumento irrinunciabile di informazione e di dialogo con gli utenti. Chiarire le cause di forza maggiore che, in determinate circostanze, influiscono sulla regolarità del servizio è un dovere verso la collettività; così come rendere noti i programmi e i provvedimenti per migliorare l'andamento dei treni non è solo un atto doveroso, ma l'assunzione di un impegno. Tutto ciò non sarebbe possibile se i giornali, la radio, la televisione non si facessero tramite tra l'Azienda ferroviaria e l'opinione pubblica».

Di qui nasce, evidentemente, la motivazione principale del Premio "Ferrovie oggi e domani", un Premio che intende sollecitare e privilegiare un tipo di informazione giornalistica che, in materia di ferrovie, non alimenti il qualunquismo e lo scandalismo, né d'altra parte si abbandoni al trionfalismo (che non servirebbe a nessuno, tantomeno alle Ferrovie dello Stato), ma che invece affronti responsabilmente, in termini anche critici, la complessa problematica del trasporto su rotaia in Italia, con le sue luci e

Un'inchiesta emozionante come un romanzo

Diego Zandel, uno dei vincitori della sesta edizione del Premio giornalistico "Ferrovie oggi e domani", ci ha inviato alcune impressioni sul Premio e sul suo impatto con il problema-treno, che siamo lieti di pubblicare.

Normalmente, sui giornali, mi occupo di letteratura. La mia predilezione va ai romanzi cosiddetti d'evasione: polizieschi, thrillers, avventurosi e così via. Ne ho scritto uno anch'io, per la Mondadori.
Ora, è ampiamente dimostrabile, grande parte di questo tipo di narrativa ha come "scena" il treno. Una serie infinita di avventure, di amori, di omicidi, si sono consumati sui treni (letterari). Graham Greene, Agatha Christie, Ian Fleming, Eric Ambler, Jean Pierre Remy e moltissimi altri scrittori hanno contribuito a rendere mitico il treno. Ma tutti i treni, in genere, ispirano fantasie, paesaggi lontani e diversi, incontri misteriosi.
Mi è sembrato necessario fare questa premessa, per spiegare ai lettori di "Voci della Rotaia", perché, a un certo momento, un out-sider del giornalismo ferroviario come me abbia deciso di occuparsi di treni. L'occasione è nata, nello scorso anno, con l'uscita dell'edizione italiana di "Penthouse", la diffusissima rivista pubblicata da Peruzzo Editore e diretta da Gian Franco Vené, che si caratterizza oltre che per gli straordinari servizi fotografici di nudo femminile, anche per l'impegno civile degli articoli e il prestigio delle firme che vi collaborano: Giorgio Bocca, Vittorio Gorresio, Guido Gerosa, Antonio Spinosa, Giuseppe Vacca, Dario Bellezza e altri nomi famosi. In quella occasione, appunto, il direttore mi chiese un'inchiesta su qualcuno dei tanti "mali" che affliggono l'Italia. E scelsi di parlare dei treni. Ora, a ripensarci, come dubitare che quella scelta non fosse casuale, ma inconsciamente motivata proprio dal mio amore per la letteratura d'evasione, esotica, avventurosa?
Così entrai nell'affascinante mondo della rotaia. Quello che dovevo scoprire era: perché i treni arrivano in ritardo. L'inchiesta che cominciai non risultò meno emozionante di un romanzo. Parlai con i responsabili di diversi settori delle Ferrovie, vagliai dati e programmi, lessi documenti e relazioni. E scoprii che le accuse dei cittadini sui ritardi dei treni erano molto spesso ingenerose, e non per il solito spirito critico degli italiani, ma per mancanza d'informazioni. Si trattava, invece, di far capire che su 16 mila chilometri circa di ferrovia che abbiamo in Italia, la stragrande maggioranza del traffico si svolge su alcune direttrici principali, provocando spesso rallentamenti e intoppi a catena, che sono all'origine dei ritardi. Si trattava di spiegare come la particolare struttura geografica del paese e anche le situazioni storiche del passato avessero condizionato pesantemente la configurazione e lo sviluppo della rete ferroviaria. Si trattava di denunciare l'insufficienza dei finanziamenti concessi nei decenni scorsi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete e del parco rotabile. E molte altre cose ancora.
Ora c'è il Piano Integrativo delle Ferrovie, che prevede stanziamenti per oltre 12 mila miliardi. Sembrano tanti, ma in realtà sono pochi. Bisognerebbe invece dare alle Ferrovie gli investimenti che in passato sono stati stanziati per le autostrade: allora si credeva che quella fosse una politica giusta, ma la crisi energetica, soprattutto, ha mostrato che era una politica miope. Il treno è più importante dell'automobile, e i carri merci portano più materiale dei TIR.
Con la mia inchiesta, poi, ho scoperto che se le Ferrovie vogliono essere davvero efficienti, moderne, produttive, devono perdere la mentalità burocratica che ancora le caratterizza. Di qui l'urgenza della Riforma, di cui da tanti anni si parla.
Tutto questo e altro ancora ho scritto ampiamente nel mio articolo pubblicato da "Penthouse". E le Ferrovie dello Stato hanno voluto darmi un premio. Spero di essermelo meritato. E colgo l'occasione per ringraziare la Giuria e l'Azienda FS per i due interessantissimi giorni che mi hanno fatto trascorrere a Brescia, dove insieme a molti altri colleghi giornalisti, ho potuto approfondire nuove problematiche inerenti al treno. La speranza è che i programmi stabiliti non entrino nel regno del romanzesco.

Diego Zandel

le sue ombre, i suoi meriti e i suoi ritardi, le grandi prospettive che attualmente si aprono, ma anche gli ostacoli e le difficoltà che ancora si frappongono.
Ebbene tale impostazione è stata confermata ampiamente anche in questa sesta edizione del Premio. Infatti, sia a livello di stampa quotidiana e periodica, che di radio e televisione, sia per quanto riguarda i giornalisti, italiani e stranieri, non sono stati premiati coloro che "hanno parlato meglio delle Ferrovie italiane", ma coloro che si sono posti di fronte ai problemi del servizio ferroviario nazionale con il necessario spirito critico, ma anche con serietà e volontà di capire. Questo modo di fare giornalismo, questa presenza attenta e di stimolo, è tanto più necessario in un momento in cui da ogni parte, finalmente, 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. Il Programma Integrativo approvato dal Parlamento, il futuro Piano poliennale, con gli ingenti finanziamenti e con la mole di interventi previsti sulla rete, richiedono certamente un impegno enorme da parte dell'Azienda, ma anche un grande e intelligente sforzo per informare, e quindi rendere partecipe, l'opinione pubblica su quello che si sta facendo e sugli obiettivi prefissi. Su questo punto si è soffermato particolarmente il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, nel suo discorso ufficiale. «Se il treno — ha detto, fra l'altro, il Ministro — fin dal suo apparire ha rappresentato il simbolo stesso del progresso, questo è vero anche oggi. Tanto più se si considera il contributo che con il Piano di sviluppo delle ferrovie stiamo dando all'economia nazionale attraverso le commesse industriali per il nuovo materiale rotabile e per gli impianti fissi».
E che i problemi del mondo ferroviario abbiano un'implicazione diretta con la vita economica e sociale del Paese è cosa ormai unanimemente accettata. In questo senso la scelta di Brescia, come sede della sesta edizione del Premio "Ferrovie oggi e domani", è apparsa particolarmente significativa, proprio perché qui il treno sembra esaltare al massimo la sua peculiare funzione socio-economica. Basterebbe pensare alle migliaia di lavoratori pendolari che ogni mattina, da Brescia, utilizzano il treno per recarsi al lavoro lungo le linee per Milano, Bergamo, Parma. Ma c'è da dire, soprattutto, della eccezionale laboriosità di questa città: Brescia è stata recentemente definita da un giornalista come la città più americana d'Italia, per il numero delle industrie e per la concretezza della gente. Una concretezza dura e resistente come il ferro (qui si realizza l'80% dell'intera produzione nazionale), e una concretezza che per una volta può anche diventare il simbolo di un auspicio — quello di un reale rilancio del servizio ferroviario e di una sempre più proficua collaborazione da parte dei mezzi di comunicazione di massa — che finalmente ha grandi possibilità di realizzarsi. □

Su la maschera!

A Venezia, durante il carnevale, l'"Officina" di S. Samuele — sala trucco gratuita per aspiranti trasformisti — funziona a tempo pieno.

Tu entri, sei forse un serio impiegato di banca tutto casa e ufficio oppure una brava casalinga tutta figli e fornelli o, perché no?, una diligente ragazzina tutta libri e "tempo delle mele", ebbene, chiunque tu sia, entri all'"Officina" e quando esci chi mai potrebbe riconoscerti? Quando esci sei un'altra persona, hai non solo una maschera ma un'altra personalità, sei entrato in un'altra dimensione di vita.

In fondo, via, confessalo, dietro quell'anonimo sportello di quell'anonima banca, hai sempre sognato di essere un tipo alla James Bond, trasudante fascino, virilità e splendide bionde. E tu, mentre preparavi quel pollo con i peperoni che piace tanto a tuo marito, non hai mai pensato di poter essere Marlene Dietrich che sale sullo Shangai Express con l'immancabile boa di struzzo e le immancabili calze a rete? Sì che lo hai pensato, come no. Persino tu, ragazzina, con i libri sotto il braccio, i primi foruncoli e il primo amore, hai sicuramente sognato, almeno una volta, di poter essere qualcosa di nuovo e di diverso.

E allora, forza, è carnevale, che cosa stiamo aspettando?

A chi è a Venezia basterà raggiungere S. Samuele dove qualcuno, d'incanto, lo trasformerà. Naturalmente andrà bene anche qualsiasi altra città purché si possiedano uno specchio, un po' di colori e un po' di fantasia, però a Venezia, state certi, vi riuscirà tutto meglio. E non solo perché ci sono gli esperti dell'"Officina" ma perché Venezia, labirintica e tentacolare, è la città perfetta per la trasformazione. Per qualsiasi trasformazione.

Venezia che ha mille volti, Venezia che è capace di stordire con il suo languido sfinimento, Venezia che ad ogni passo rivela qualcosa di sé prima gelosamente celato o trasforma quello che ieri aveva sfrontatamente esibito.

Sogno o realtà, verità o finzione? Sulla grigia laguna invernale tutto si confonde. Sulle logore pietre di S. Marco danzano principesse e pierrot, odalische e arlecchini.

Coraggio, è carnevale. Su la maschera!

Marina Delli Colli

Alcuni momenti dell'incredibile kermesse vissuta dalla stazione di Venezia S.L. durante l'ultimo Carnevale. Decine di migliaia di maschere hanno invaso per giorni la città lagunare, coinvolgendo anche la stazione. Le foto sono di Anastasio Grillini e Luigi Intorcia.

DICONO DI NOI

Sulla stampa

"Il Programma Integrativo delle Ferrovie dello Stato entra nella sua fase operativa", questo l'annuncio dato da **Il Fiorino** nel momento in cui sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale i due decreti del Ministro dei Trasporti, on. Balzamo, destinati ad avviare le gare relative ai lavori di potenziamento della struttura ferroviaria previsti dal piano. Con il primo decreto, ha precisato **Il Sole/24 Ore**, si stabiliscono i criteri per la determinazione degli speciali requisiti richiesti alle imprese per la qualificazione relativa agli appalti. In aggiunta alle forme già in uso viene però introdotta una importante innovazione e cioè la concessione di prestazioni integrate, in modo che — come spiega **l'Avanti!** — progettazione ed esecuzione formeranno oggetto di un'unica concessione, con grande economia di tempi e riduzione dei prezzi. Con il secondo decreto, su cui si soffermano **Il Gazzettino** e **Avvenire**, si stabiliscono invece le procedure da adottarsi per l'affidamento delle concessioni delle prestazioni integrate.

Si fa così sempre maggiore l'interesse suscitato dal Piano, non soltanto in tutti coloro che si attendono dalla sua attuazione servizi migliori e più efficienti, ma anche e soprattutto in tutti quei rami dell'industria nazionale che saranno chiamati a collaborare con le FS per realizzarlo. Ne è una prova quanto si legge su un numero speciale di **Mondo Economico** dedicato appunto ai trasporti su rotaia, nel quale sono state, tra l'altro, riportate dichiarazioni dei principali esponenti dell'industria nazionale del settore. "La legge 503 del 1978 e la 17 del 1981 (che costituisce il Programma Integrativo) rappresentano un giusto merito per l'Azienda FS che le ha volute, ha dichiarato il Presidente della Breda Ferroviaria, e per il Parlamento che se ne è fatto carico; esse dimostrano un primo impegno in una risposta seria alle necessità dell'industria...". "Il Piano integrativo è sicuramente un fatto importante — ha affermato da parte sua un esponente dell'Ansaldo Trasporti. Importante per due considerazioni soprattutto; primo, rappresenta una significativa ripresa di investimenti nel campo ferroviario; secondo, permette alle aziende produttrici di guardare al futuro con un minimo di sicurezza.

Per i dirigenti della Fiat Savigliano i finanziamenti per il nuovo Piano Integrativo delle ferrovie rappresentano soprattutto una presa di posizione politica e la precisa volontà dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato di avviare un serio e concreto programma di ristrutturazione di tutto il sistema ferroviario italiano. In una pubblicazione del genere non potevano mancare una intervista al Ministro dei Trasporti e una al Direttore Generale delle FS. All'uno è stata chiesta una valutazione politica dell'attuale momento attraversato dalle ferrovie, all'altro sono state rivolte domande di carattere tecnico e in particolare una previsione degli effetti del Programma Integrativo sull'industria di materiale ferroviario.

Anche il periodico **Economia/Trasporti & Spedizioni** si è occupato dei programmi rivolti al potenziamento delle navi-traghetto, "Più corto il mare per le Fs", e della nuova locomotiva diesel-elettrica da 1000/1500 CV che si presta a utilizzazioni miste, quali manovra pesante e treni merci/passeggeri fino a un massimo di 500 tonn. per una velocità in piano di 90-100 km/ora: "il potente cuore dei grandi camion ora si è messo a battere sulle rotaie".

In uno "speciale" de il **Giornale Nuovo** dedicato ai trasporti, M. Righetti ha ricordato che le FS, intralciate e ritardate dalla miope e carente politica dei trasporti praticata purtroppo nel nostro Paese, soprattutto negli anni cinquanta e sessanta, si sono mosse in ritardo nell'introdurre le tecniche intermodali nel trasporto delle merci. È peraltro doveroso precisare — ha aggiunto l'A. — che negli anni successivi esse cercarono di bruciare le tappe — pur con gli scarsi mezzi disponibili — per recuperare il tempo perduto e, in parte, almeno, ci sono riuscite. Ed è altrettanto opportuno dire che oggi esse guardano a tecniche ancor più evolute rispetto alla containerizzazione e cioè al trasporto dei rimorchi, dei semirimorchi e degli autotreni mediante carri di tipo speciale, grazie ai quali, soprattutto nel 1981, è stato registrato un incremento enorme, addirittura del 142%, come numero di mezzi trasportati sui treni e del 187% come quantitativo espresso in tonnellate di merci rispetto al 1980.

Passando a un aspetto di vita giornalistica sempre in ambito ferroviario, vasta eco ha ottenuto sulla stampa la proclamazione dei vincitori del premio "Ferrovie oggi e domani" giunto alla sua sesta edizione.

La cerimonia si è svolta a Brescia. "Per l'occasione — ha scritto **Il Giornale di Brescia** — un treno speciale ha portato da Roma vincitori, autorità e dirigenti delle FS, che hanno visitato la nostra città e le manifestazioni che, per una singolare quanto significativa coincidenza, sintetizzano nella contemporaneità la laboriosità, la tradizione e l'iniziativa della nostra terra".

Anche **Brescia-Oggi** ha dedicato ampio spazio all'avvenimento, manifestando soddisfazione per la scelta della città come sede della cerimonia conclusiva del concorso.

Maria Guida

In Parlamento

Il nostro vivo desiderio sarebbe quello di poter dare a quei lettori che ci seguono (e sappiamo che sono tanti) non solo buone notizie, ma, soprattutto risposte esaurienti alle loro domande. Purtroppo, non sempre è così, e ce ne rammarichiamo, anche se non è nostra la colpa.

Il cav. uff. ragioniere Giorgio Gramigni, Capo Stazione Superiore di Chiavari, ci ha scritto per chiederci dettagli sul cammino parlamentare della proposta di legge n. 2388, relativa alla promozione al grado di sovrintendente, per merito comparativo, di talune categorie del personale delle Ferrovie dello Stato.

La proposta di legge (ed è proprio la onorevole Ines Boffardi che la presentò alla Camera dei deputati il 24 febbraio dello scorso anno, ad informarci) è stata assegnata alla Commissione Trasporti nell'aprile scorso, con i pareri delle Commissioni Affari costituzionali e Bilancio. Purtroppo, il provvedimento è stato assegnato, in sede referente, e questo vuol dire che, dopo aver ottenuto l'approvazione in Commissione, dovrà passare all'esame dell'Assemblea; quindi, dopo il voto, passerà al Senato.

Campa cavallo...

La Onorevole Boffardi ci fa sapere di avere già sollecitato il presidente della Commissione Trasporti, l'On. Bernardi, perché metta la proposta all'ordine del giorno dei lavori e di aver incaricato l'on. Federico (responsabile del settore trasporti per conto della Democrazia cristiana in seno alla Commissione) di svolgere il più vivo interessamento. "Ritengo — conclude la risposta della on. Boffardi — considerato anche il numero limitato dei beneficiandi, che il loro diritto ad un possibile provvedimento sia giusto e doveroso da parte dello Stato". E da parte sua, ci assicura che continuerà ad insistere...

Noi non dubitiamo di ciò che farà la parlamentare ligure; dubitiamo però, ed è la realtà quotidiana che ci fa scettici, della volontà di realizzare qualcosa. Si perde troppo tempo intorno a discussioni bizantine, spesso in aule assolutamente deserte, così come hanno dimostrato i dibattiti sul Salvador e sul sommergibile sovietico: due questioni che pure hanno fatto temere per una crisi di governo!

A costo di ripeterci dobbiamo dire che il Parlamento lavora di rimessa, costretto com'è a star dietro ai numerosi decreti che il governo emana anche quando mancano quei caratteri di necessità e di urgenza che legittimano la natura di tali provvedimenti.

Il nostro lettore Gramigni ci ha scritto anche a nome di quei "vecchi" ferrovieri prossimi alla pensione che "attendono con ansia". Noi abbiamo fatto il nostro dovere; adesso tocca agli altri.

Salvatore Brancati

Un treno nel cassetto
Amici in pensione
Notizie per il personale
Fermodellismo
Cronache del DLF
L'iniziativa per gli handicappati
Ferletture
Tuttarete

CASA NOSTRA

Un treno nel cassetto

Quante sono le fotografie sepolte nei nostri cassetti o abbandonate nei luoghi più impensati? Quanti sono i vecchi album che abbiamo trovato per caso, dimenticati tra oggetti qualunque, affettuosa e talvolta patetica o irritante testimonianza di un nostro comune passato familiare o civile? Certamente tanti, a giudicare dai numerosi ritrovamenti e dalle sorprendenti riesumazioni di vecchi materiali che, a prima vista insignificanti, si scoprono invece essere i contrassegni di un ricordo o i documenti visivi di un avvenimento che ci è caro.

Ai lettori di "Voci" facciamo, pertanto, un appello. Chiediamo loro di cercare tra le vecchie cose di casa e di vedere se, da qualche parte, per un motivo qualsiasi, non sia passato un treno. Un treno che, per caso, non sia finito proprio in un cassetto. Per questo noi di "Voci" abbiamo chiamato questa corsa al treno: "Il treno nel cassetto".

Si tratta proprio di questo. Ogni lettore di "Voci", sempre che ne sia in possesso, invia alla nostra redazione quelle fotografie che, a suo giudizio, sono particolarmente legate al mondo della ferrovia. Quindi stazioni, tracciati, impianti, materiale rotabile, e soprattutto ferrovieri. Siamo tutti curiosi di vedere com'era il paesaggio ferroviario di cento o di cinquant'anni fa, quali i volti di chi lavorava o le emozioni di chi viaggiava. Vogliamo conoscere in che modo il nostro territorio fosse segnato dalla presenza del treno e in quale misura le nostre abitudini sociali fossero da esso condizionate.

La redazione di "Voci" sceglierà le foto più interessanti. Esse verranno duplicate mentre gli originali verranno restituiti al proprietario e trattati con la massima cura. Ogni mese pubblicheremo una o più immagini con il nome della persona che le ha inviate e con il racconto del fatto al quale esse si riferiscono, notizia che dovrà accompagnare ogni copia inviata, lunga o breve che sia secondo i casi. Chiediamo precisione nell'informazione e ricchezza di dati perché tutto il materiale verrà schedato e successivamente utilizzato per mostre o per il Museo di Pietrarsa.

C'è dunque un treno nel vostro cassetto che sta per partire. Attenti a non perderlo!

Ecco le prime due

Apriamo la nuova rubrica con la pubblicazione di due foto. Una (sopra) ci è stata fornita dal Dott. Francesco Valenti di Roma, Capo della II Sezione dell'Ufficio Relazioni Aziendali, ed è stata scattata al Deposito Locomotive di Palermo il 19 aprile del 1923. L'altra (sotto) ci è stata, invece, proposta da Antonio Parente, Primo Manovratore presso la stazione di Molfetta. La foto risale al 1890 e ritrae la stazione di Trani... in attesa del treno.

CASA NOSTRA

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Adempimenti da compiere per ottenere la pensione di reversibilità

L'argomento di carattere generale di questo mese è stato sollecitato dal dott. **Alberto Cancrini**, ex funzionario FS ed ora all'ENIT, il quale con espressioni veramente sentite ha rappresentato la situazione in cui solitamente viene a trovarsi la vedova a seguito della morte del marito. In sostanza, avendo avuto occasione di assistere alle peripezie (sic!) di una vedova per ottenere la pensione di riversibilità, egli ha invitato lo scrivente a specificare in questa rubrica che cosa in dettaglio la vedova deve adempiere ai fini predetti. Prima di accingermi a trattare il tema proposto, devo precisare che analoga richiesta mi è pervenuta dalla sig.ra **Anna Bisceglie** da Napoli.

Com'è noto, a partire dal 1° gennaio 1976 la competenza a liquidare le pensioni di riversibilità in favore degli aventi causa dei pensionati ferroviari, già spettante all'Azienda F.S., è stata demandata alle singole Direzioni provinciali del tesoro, che hanno in carico la partita della pensione diretta.

Per effetto delle disposizioni vigenti, le predette Direzioni provinciali devono liquidare, senza l'adozione di provvedimento formale, la pensione di riversibilità in favore del coniuge e degli orfani minori superstiti, dopo aver accertato il diritto alla riversibilità della pensione sulla scorta degli atti d'ufficio, del documento, esibito dalle parti, da cui risulti la tempestività del matrimonio (il matrimonio si considera sempre tempestivo quando sia anteriore alla cessazione dal servizio o sia stato contratto prima che il pensionato abbia compiuto il sessantacinquesimo anno di età ovvero se dal matrimonio, avvenuto in qualsiasi età, sia nata prole, anche se postuma o se con il matrimonio siano stati legittimati figli naturali; del pari, è ritenuta tempestiva l'unione contratta dopo la cessazione dell'attività e dopo il compimento del sessantacinquesimo anno di età a condizione che il matrimonio — ovviamente senza prole, dato che come si è visto la presenza di figli lo rende sempre valido ai fini della pensione — sia durato almeno due anni e che la differenza di età tra i coniugi non superi i venticinque anni), nonché della dichiarazione circa l'inesistenza di sentenza di separazione personale addebitabile al coniuge richiedente la pensione.

Per agevolare il compito delle Direzioni provinciali del tesoro, ma soprattutto nel proprio interesse, è opportuno che il coniuge superstite si rechi di persona (nei giorni consentiti) presso la Direzione della propria giurisdizione recando con sé il **codice fiscale**, la **tessera ferroviaria BT** (da utilizzarsi come documento di riconoscimento personale) e un estratto dell'atto di matrimonio.

Rammentato che ogni documentazione da valere ai fini di pensione va prodotta in carta semplice, aggiungo che il coniuge superstite si reca presso l'Ufficio competente per redigere, in duplice copia e su apposito modulo predisposto dall'Amministrazione del tesoro, la domanda per la pensione di riversibilità contenente, altresì, una dichiarazione — da rendere ai sensi degli artt. 2 e 4 della legge n. 15 del 1968 — in cui si attesta: 1) la data di decesso del dante causa; 2) la data di matrimonio (che peraltro va comprovata con la consegna del citato "estratto dell'atto di matrimonio"); 3) le date di nascita degli eventuali figli minori di ventuno anni; 4) lo stato vedovile; 5) la composizione della famiglia alla data di decesso del dante causa; 6) l'affermazione che fra i coniugi non è stata pronunciata sentenza di scioglimento del matrimonio e che non esiste sentenza passata in giudicato che abbia sancito la separazione personale come addebitabile al richiedente la pensione; 7) lo impegno a comunicare la cessazione delle condizioni che hanno dato luogo all'attribuzione del beneficio e il verificarsi di qualsiasi evento che comporti variazione della pensione ovvero soppressione o riduzione degli assegni accessori; 8) l'indicazione dell'Ufficio postale presso cui si desidera riscuotere il rateo mensile; 9) infine, il recapito della propria abitazione. La tessera ferroviaria BT, di cui prima si è detto, va presentata al funzionario rogante, alla cui presenza si effettua la dichiarazione anzidetta ed i cui estremi di rilascio vanno indicati sulla stessa dichiarazione; sulla tessera, poi, la predetta Direzione provinciale del tesoro appone la qualità di pensionato e lo stesso numero d'iscrizione, che contrassegnava la partita della pensione diretta.

In questa occasione, è opportuno espletare le formalità necessarie a riscuotere il rateo lasciato insoluto dal dante causa. Anche per detta incombenza è sufficiente redigere la domanda-dichiarazione, posta a disposizione dall'Ufficio medesimo, con la quale, oltre a richiedere la liquidazione delle competenze non percepite dal pensionato deceduto, si dichiara la non esistenza di separazione giudiziale addebitabile al coniuge superstite e si indica l'Ufficio postale prescelto per la riscossione. All'uopo occorre consegnare l'eventuale libretto di pensione, rilasciato dalle F.S. anteriormente all'entrata in vigore delle norme che lo hanno soppresso, e gli assegni mensili pervenuti dopo il decesso; ove altri assegni dovessero continuare a giungere — prima che il centro-meccanografico abbia annullato la partita diretta — basta consegnarli od inviarli a mezzo posta alla competente Direzione provinciale del tesoro. Tale adempimento consente di poter conseguire il pagamento del rateo spettante al dante causa afferente al periodo tra la scadenza mensile ed il giorno del decesso, i dodicesimi consunti relativi alla tredicesima ed ogni altra competenza conseguente a variazioni della pensione diretta che dovessero intervenire per effetto di provvedimenti in corso di definizione alla data di morte o addirittura successivamente.

Devo chiarire che quanto finora esposto riguarda esclusivamente il coniuge superstite e gli orfani minori, per i quali, come si è detto, le vigenti disposizioni prevedono espressamente una istruttoria più celere con "precedenza assoluta sugli affari correnti", così come esplicitamente si esprime la circolare n. 1146 diramata dalla Direzione generale del tesoro in data 7 agosto 1976.

Per quanto attiene al pagamento dei ratei insoluti, esso spetta al coniuge superstite, cui non sia addebitabile la eventuale separazione personale, e, in mancanza del coniuge, ai figli di qualsiasi età. Come si vede, si tratta di una norma speciale che deroga a quelle civilistiche regolanti il diritto successorio. Di contro, nelle altre ipotesi, i ratei insoluti diventano asse ereditario e si devolvono secondo le disposizioni di legge in materia di successione.

Per i residenti a Roma resta da dire che gli adempimenti anzidetti si effettuano presso la Sede della Direzione provinciale del tesoro sita in via Guidobaldo del Monte (dove è ubicato l'Ufficio del funzionario rogante, alla presenza del quale si compilano le domande-dichiarazioni); poi, la pratica di pensione si perfeziona in quella stessa Sede, mentre la documentazione relativa alla liquidazione dei ratei insoluti viene trasmessa alla Sede di via Lovanio, in cui è sistemato il relativo servizio.

Mi accorgo che il completamento dell'argomento richiederebbe uno spazio eccessivo e, quindi, rinvio ad altra occa-

sione l'esposizione delle altre ipotesi di pensioni di riversibilità, diverse da quelle avanti descritte

Risposte individuali

Gli amici **Armando Sarrecchia** da Roma e **Giuseppe Zini** da Modena chiedono se è possibile ottenere l'annullamento parziale o totale di un provvedimento di riconoscimento d'ufficio del servizio pre-ruolo, nella considerazione che tale riconoscimento potrebbe risultare ininfluente ai fini della liquidazione della pensione (avendo l'interessato già maturato l'aliquota massima — a.36 m.6 g.1 — mediante la valutazione dei restanti servizi utili) o potrebbe comportare l'annullamento della posizione assicurativa presso l'INPS afferente al periodo computato.
In linea generale, va detto che il provvedimento di computo gratuito (art. II T.U. vigente) o di riscatto oneroso (art. 14 stesso T.U.) non può essere modificato per una diversa e tardiva valutazione dell'interesse del ferroviere, mediante la manifestazione unilaterale della sua volontà; peraltro, la domanda, una volta presentata, può essere in tutto o in parte ritrattata, con conseguente rinuncia totale o parziale al periodo richiesto, prima dell'adozione da parte dell'Azienda F.S. del relativo provvedimento formale.
Ciò posto, per quanto riguarda in particolare il computo d'ufficio del servizio espletato nella posizione di "contrattista", cui i due interpellanti si riferiscono, preciso che esso avviene fino alla concorrenza massima della metà del periodo complessivamente reso ed in rapporto comunque alla quota di capitale liquidato dall'INA all'atto della sistemazione. In tale contesto, il recupero dei contributi versati dalle F.S. all'INPS, relativamente al periodo riconosciuto d'ufficio, è a carico del ferroviere e viene disposto in base alle particolari disposizioni dettate dal testo legislativo che ne ha disposto l'inquadramento nei ruoli organici. Ne consegue che per costoro nessuna azione di rivalsa viene svolta nei confronti dell'INPS e, quindi, sotto tale profilo, la posizione assicurativa non viene intaccata. In sostanza, il differente modo di recuperare i contributi assicurativi (direttamente dall'interessato anziché mediante restituzione da parte dell'INPS) non dovrebbe influire negativamente sia in ordine alla prosecuzione volontaria che riguardo alle prestazioni previdenziali derivanti dalla stessa posizione assicurativa: a) nei confronti della prosecuzione volontaria, nel senso che, non determinando una diminuzione del periodo assicurativo, non può far venire meno il presupposto temporale necessario alla già concessa autorizzazione; b) per quanto concerne le prestazioni, il fatto che l'INPS non sia tenuto al rimborso dei contributi lascia impregiudicato il periodo assicurativo, che così rimane per intero produttivo di effetti pensionistici. In conclusione, a mio parere, il riconoscimento d'ufficio, nei quali il recupero dei contributi assicurativi avviene a carico degli interessati, dovrebbe costituire una implicita eccezione, da aggiungere a quella esplicita posta dal 3° comma dell'art. 263 T.U. n. 1092 del 1973, al principio generale ricavabile dal combinato disposto degli artt. 6 e 41 T.U., secondo cui un periodo computabile in quiescenza in base a regimi diversi può essere valutato una sola volta nell'ordinamento prescelto dall'interessato. Invero, nelle siffatte ipotesi, viene a difettare il duplice presupposto giustificativo della norma limitativa: l'annullamento della relativa posizione assicurativa e la possibilità di esercitare il diritto d'opzione.
Non posso condividere le considerazioni esposte dal sig. **Ernesto di Tommaso** da Foggia circa l'applicazione dell'art. 2, 1° comma, della L. n. 336 del 1970. La citata disposizione, infatti, attribuisce tre aumenti periodici sullo stipendio in godimento alla data di cessazione dal servizio, mentre la base pensionabile rappresenta l'insieme degli emolumenti utili ai fini della liquidazione della pensione per effetto di specifiche disposizioni di legge (art. 22 L. n. 177 del 1976). La pretesa, quindi, che vorrebbe determinare gli aumenti previsti dal citato art. 2 L. n. 336 sull'intera base pensionabile anziché sul solo stipendio appare fuori di ogni logica giuridica.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Trattamento economico

Lavoro straordinario — Con circolare P. 3.1.6/777/4.3 del 23 gennaio 1982 è stata ribadita la normativa che disciplina la richiesta e l'effettuazione delle prestazioni di lavoro straordinario.
In particolare viene ricordato che:
1) ogni richiesta di prestazioni straordinarie, anche entro il limite delle 20 ore mensili, deve essere giustificata da comprovate esigenze di servizio;
2) l'eventuale necessità di superare il limite suddetto deve essere segnalata in via preventiva per la prescritta autorizzazione;
3) la liquidazione dei relativi compensi, sia entro il limite delle 20 ore mensili che in eccedenza allo stesso, deve sempre essere riferita alle prestazioni effettivamente rese e documentate nei modi d'uso.

Prescrizione biennale delle rate di stipendio e di pensione degli altri assegni dovuti dallo Stato — Illegittimità costituzionale — Con circolare P.3.1.3/778/-3.0 del 23 gennaio 1982 è stato riportato il testo della circolare emanata dal Ministero del Tesoro — Ragioneria Generale dello Stato — concernente la *illegittimità costituzionale della prescrizione biennale* degli emolumenti di cui sopra.
Pertanto, per effetto della pronuncia della Corte Costituzionale, ai fini della prescrizione delle rate di stipendio e di pensione e degli altri assegni, non si applica più il termine biennale, bensì quello *quinquennale* secondo la norma generale stabilita dall'art. 2948 del codice civile.
In particolare viene precisato che per quanto concerne le somme dovute dallo Stato, per le quali, alla data della pubblicazione della sentenza della Corte Costituzionale (16 aprile 1981), non era intervenuta la prescrizione biennale, si applica il nuovo termine di prescrizione quinquennale, trattandosi di rapporti ancora pendenti a quella data.
Per quanto concerne le medesime somme, per le quali alla data suindicata era già intervenuta la prescrizione biennale, si considera che i relativi rapporti non possono ritenersi estinti, ma che ogni situazione dovrà essere esaminata, ai fini della verifica della maturazione della prescrizione, facendo esclusivo riferimento al termine quinquennale previsto dall'art. 2948 del codice civile, escludendo solo i rapporti per i quali l'effetto estintivo della prescrizione biennale abbia formato oggetto di accertamento giudiziale passato in giudicato, in quanto, in tal caso, l'effetto preclusivo non è riconducibile all'evento prescrizionale bensì all'autorità del giudicato.

Premio industriale — Con D.M. 30.12.81, n. 2624 sono state apportate talune modifiche e integrazioni alle disposizioni relative alla disciplina del premio industriale già recate dal D.M. 143/81.
In merito a ciò è stata diramata, in data 23 gennaio u.s., la 3ª appendice alla circolare n. P.692/3.1 del 20.1.81, contenente le disposizioni applicative delle suddette modifiche e integrazioni che riguardano in particolare le tabelle allegate e gli elenchi uniti al citato D.M. 143/81.
Le variazioni intervenute sugli elenchi suddetti sono state formate sulla base di rilevazioni statistiche concernenti le graduatorie di importanza degli impianti dell'esercizio.

Conferimento della classe di stipendio o dell'aumento periodico di stipendio con decorrenza coincidente con la data del collocamento in quiescenza — Con circolare P.3.1.3/779/-3.0 del 23 gennaio 1982 è stato chiarito che la base pensionabile da assumere per la quantificazione del trattamento di quiescenza — come la base retributiva ai fini dell'indennità di buonuscita — è rappresentata dall'ammontare della retribuzione acquisita in costanza di servizio, intesa come posizione economica rivestita nell'ultimo giorno di servizio con conseguente valutazione di quanto

maturato, ancorché percepito, *entro tale termine*.
In tutti i casi in cui, quindi, alla data del collocamento a riposo la successiva classe di stipendio o il successivo aumento periodico risultino effettivamente maturati, anche se non materialmente percepiti, deve farsi luogo — per la base pensionabile e per la base retributiva — all'attribuzione dell'anzidetta classe o dell'anzidetto aumento periodico.
Poiché deve trattarsi di competenze effettivamente maturate, quanto sopra *non è applicabile* nei confronti di coloro posti in quiescenza con una decorrenza anteriore a quella — cadente nello stesso mese del collocamento a riposo — di maturazione dell'anzianità richiesta per il conferimento della successiva classe o del successivo aumento periodico, nonostante il disposto del 3° comma dell'art. 14 della legge 42/79, secondo cui le classi e gli aumenti periodici che cadono nel corso del mese si conferiscono con decorrenza dal 1° giorno del mese stesso.

Soprassoldo giornaliero — Sono in corso di emanazione gli atti con i quali viene portata a conoscenza del personale la proroga al *31 dicembre 1982* del soprassoldo giornaliero ai dipendenti trasferiti per servizio e dell'indennità fissa mensile al personale inviato in missione continuativa in provincia di Bolzano, disposta rispettivamente con D.M. 30 gennaio 1982, n. 152 e D.M. 30 gennaio 1982, n. 153.

Equo indennizzo

Dalle prime rilevazioni statistiche effettuate dall'Ufficio Centrale 5°, competente in materia, risulta che le domande di equo indennizzo presentate fino al 27 ottobre 1981 (giorno antecedente l'entrata in vigore della legge n. 564/81, il cui art. 11 introduce una nuova disciplina per la relativa concessione) ammontavano complessivamente a 7.864, con punte massime di 1.292 domande per Firenze (Servizio Materiale e Trazione e Compartimento), e di 1.211 per il Compartimento di Napoli. Già nel primo periodo che va dal 28.10.81 al 31.12.81 le domande presentate ai vari U.P.C. superavano le 800, ma mancano ancora dati definitivi.
Inoltre, nel corso del mese di gennaio, sono state approvate proposte di concessione per complessive £. 23.657.891 e inoltrate al parere del Consiglio di Amministrazione per un'ulteriore spesa di £. 8.937.985.

Questo mese aggiorniamoci in materia di...

a cura di Francesco De Angelis

Trasferimenti temporanei

In conseguenza dell'entrata in vigore dell'art. 6 della legge 6 ottobre 1981 n. 564, con circolare P.2.1.6/781-2.3. del 5/1/1982 si è proceduto ad una nuova regolamentazione del settore concernente i traslochi temporanei a domanda del personale.
Ribadito che la concessione del beneficio di cui trattasi è limitata a casi di particolare gravità o per periodi brevissimi, la normativa in questione ha stabilito quanto segue.
Al fine di fornire all'Autorità competente concreti elementi di giudizio, ove si tratti di richieste motivate da ragioni di salute propria o di prossimi congiunti (coniuge, figli, genitori, fratelli), le domande devono essere corredate della opportuna certificazione sanitaria, nonché dei seguenti altri documenti o notizie:
— situazione anagrafica della famiglia;
— elenco completo, firmato responsabilmente dal richiedente, di tutti i parenti (padre, madre, suoceri, fratelli, sorelle) anche separati e non conviventi e loro indirizzo di residenza, in modo da valutare se vi siano o meno altri parenti in grado di prestare assistenza ai congiunti malati;
— preesistenza o meno, alla data dell'assunzione, dei malanni denunciati;
— data d'assunzione.
I Direttori dei Servizi per i dipendenti delle Sedi Centrali ed i Capi degli Uffici Compartimentali od Unità equiparate per quelli delle sedi periferiche, qualora da un primo esame delle domande presentate rilevino l'esistenza di elementi che potrebbero alla luce delle vigenti disposizioni, far luogo all'invocato provvedimento, inoltreranno al Servizio Personale — Ufficio Centrale 2° — formale proposta di concessione del trasloco temporaneo, allegando:
— domanda e relativa documentazione prodotta dall'interessato;
— situazione del personale e dei due Impianti: cedente e ricevente (Pianta-esistenza);
— periodi di assenza dalla sede di lavoro maturati negli ultimi due anni (malattie, traslochi temporanei, congedo) tenuto presente che ai congedi ed ai traslochi vengono spesso abbinati — in buona o cattiva fede — periodi di malattia;
— certificazione degli Organi sanitari aziendali (se trattasi di trasloco ritenuto "pienamente ed obiettivamente giustificato") e dichiarando di aver ricevuto l'esplicita adesione dell'Ufficio o Unità ricevente che il traslocando potrà colà trovare proficua utilizzazione.
Nel caso, invece, che le Autorità competenti non rilevino nelle domande gli estremi per la concessione del beneficio, provvederanno a dare agli interessati diretta risposta negativa.
La competenza ad adottare i provvedimenti di trasferimento temporaneo è affidata al Direttore del Servizio Personale per le prime cinque categorie del personale ferroviario ed al Direttore Generale per tutti gli appartenenti alle restanti categorie. □

Borse di studio BNC per l'anno scolastico 1981-82

La Banca Nazionale delle Comunicazioni indice i seguenti concorsi a borse e premi di studio per l'anno scolastico 1981-82 riservati ai figli dei dipendenti FS, soci della Banca medesima, per l'importo complessivo di **L. 300.000.000**:

CONCORSO A

□ **460 borse di studio di L. 260.000** ciascuna per studenti universitari o di istituti di istruzione superiore;

□ **1.250 borse di studio di L. 140.000** ciascuna per studenti di scuole secondarie di secondo grado.

Possono parteciparvi i figli dei ferrovieri soci della Banca in servizio o in pensione, nonché gli orfani di ex soci. Sono ammessi a concorrere ed a beneficiare delle assegnazioni anche più figli di uno stesso socio.
Le domande di partecipazione al concorso debbono essere redatte sugli appositi moduli e pervenire agli Sportelli oppure ai Fiduciari della Banca **entro il 30 aprile 1982.**

CONCORSO B

□ **4 premi di studio di L. 800.000 ciascuno e connesso impiego presso la Banca** a quattro studenti che al termine dell'anno accademico 1981-82, conseguano la laurea in economia e commercio;

□ **3 premi di studio di L. 600.000 e connesso impiego presso la Banca** a tre studenti che al termine dell'anno scolastico 1981-82, conseguano il diploma di ragioniere.

Possono partecipare al concorso esclusivamente i vincitori del precedente concorso **A** in possesso dei requisiti indicati nelle relative norme.

Le domande di partecipazione debbono essere redatte in carta semplice con espresso riferimento al concorso **A** e pervenire alla Banca **entro il 30 aprile 1983.**

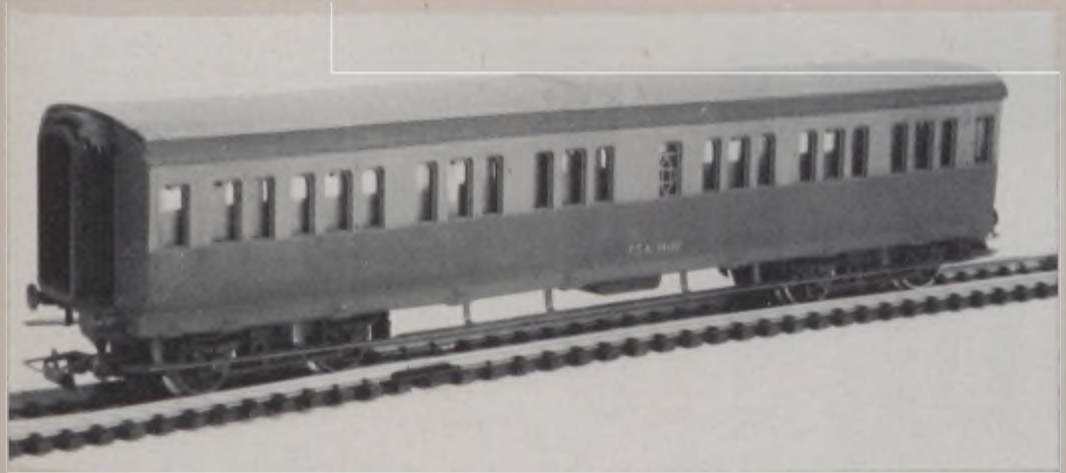
I moduli sono a disposizione presso gli Sportelli ed i Fiduciari della Banca. Il conferimento delle borse e dei premi di studio di cui al presente bando sarà effettuato per il solo anno scolastico/accademico 1981-82 entro il limite della somma appositamente stanziata secondo le graduatorie di merito scolastico e, a parità di merito, tenendo conto del carico familiare risultante dallo stato di famiglia e della qualifica ferroviaria del socio.

FERMODELLISMO

Le carrozze "centoporte"

Osservando le primitive carrozze che circolavano, nella prima metà del secolo scorso, sulle strade ferrate dell'epoca, si nota subito che, pur essendo di lunghezza molto limitata, erano dotate di parecchi sportelli, due per ciascun modulo. Ciò facilitava il rapido incarrozzamento dei viaggiatori evitando perditempi che avrebbero maggiormente ridotto la già bassa velocità commerciale. Con l'evoluzione della carrozza ferroviaria si sono aggiunti, ai primi, altri scompartimenti con conseguente aumento delle porte d'accesso fino al punto in cui il reiterato allungamento di tali veicoli ha imposto l'uso dei carrelli e... l'aggiunta di nuove porte. Per questo motivo tali tipi di rotabili sono stati soprannominati "centoporte" a causa della lunga teoria di porte (ben dieci sulle vecchie 36000) su ciascuna fiancata.
Le centoporte a carrelli hanno subito una parziale evoluzione fino agli anni Trenta dopo i quali le carrozze con i vestiboli d'accesso sulle due testate o, talvolta, al centro delle stesse (come nelle "corbelline") hanno preso il sopravvento anche se, ancora oggi, su tutte le linee sono ancora visibili questi caratteristici, robusti, e, perciò, longevi rotabili.
La possibilità di utilizzare le centoporte per la formazione di treni moderni o antichi, direttissimi o accelerati, con trazione elettrica o diesel, fa sì che il modellista possa impiegarle, rispettando la realtà, in ogni occasione, sia per vederle circolare su plastici di stile antico che su quelli di stile moderno, sia su quelli riproducenti una ferrovia importante che su piccole linee di montagna.
Fin dal 1948 la Rivarossi ha avuto in catalogo una carrozza multiporte a due assi del tipo Ciy (la "y" indica che il rotabile è dotato di tre assi; la Casa comasca, tuttavia, per motivi di iscrittibilità nelle curve a stretto raggio, ne ha riprodotti soltanto due) la quale, nel tempo, ha subito un certo miglioramento anche se c'è stata un'involuzione in qualche particolare (anticamente era dotata di respingenti a molla mentre oggi questi sono fissi). Nel 1952 comparve la vera e propria centoporte a carrelli che si presentava meno dettagliata rispetto a quella attualmente in catalogo. Oggigiorno vi è una discreta quantità di carrozze del tipo in esame e di bagagliai con esse abbinabili. In primo luogo citiamo l'art. 2507 che riproduce un'ABz, carrozza mista di prima (lettera A) e seconda classe (lettera B) provvista di carrelli (lettera z). Di grande interesse sono i carrelli del tipo AA presenti anche nell'art. 2508, riproducente una centoporte tipo Bz (di seconda classe a carrelli, già tipo Cz), e nell'art. 2509 riproducente un veicolo serie DUz (D = bagagliaio; U = con Ufficio postale; z = con carrelli). Completano la serie l'art. 2505 riproducente una carrozza di seconda classe a due assi erroneamente immatricolata nel tipo Ciy (infatti la lettera C indica che il veicolo è di terza classe) e l'art. 2506 riproducente un bagagliaio a due assi, serie DI (l'art. 2514 riproduce lo stesso bagagliaio ma con un antiestetico congegno che, in corrispondenza di una speciale sezione del binario, emette un fischio nient'affatto realistico). Tutti i precedenti rotabili sono di colore marrone mentre sono in catalogo anche il bagagliaio a carrelli, la carrozza di 1ª e di 2ª e quella di sola 2ª classe nell'attuale brutto colore grigio ardesia (rispettivamente artt. 2580, 2581 e 2582).
I predetti modelli possono essere impiegati in composizioni omogenee di centoporte o promiscuamente con tipi di rotabili più recenti. Per treni composti prevalentemente di codeste carrozze vanno bene tutte le locomotive e locomotori prodotti da Rivarossi ad eccezione, possibilmente, dell'E. 444 ed E. 656.

Walter Guadagno



Carrozza centoporte di vecchia produzione (Foto Chioccioni)

CRONACHE DEL DLF

Qua e là per i D.L.F.

Si è svolta, nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Palermo, la premiazione della I Rassegna d'arte Figurativa "Giuseppe Licciardello", alla presenza di rappresentanti del mondo culturale cittadino e di un folto gruppo di ferrovieri e familiari. La Rassegna ha riscosso notevole successo di partecipazione ed ha espresso un ottimo livello artistico per le opere presentate.
Per la fotografia la giuria ha attribuito il 1° premio per il bianco e nero a Carlo Carollo, mentre per il colore, il 1 premio è stato attribuito a Maurizio Emo.
Sono state inoltre segnalate le foto di Basilio Di Salvo e Umberto Pera.
Per la Sezione scultura è stato premiato Gaetano Tiscione e una particolare segnalazione è andata a Carlo La Monica.
Per la sezione pittura, che ha visto la partecipazione di più di cento opere, richiedendo alla giuria un impegno selettivo assai gravoso, sono stati assegnati i seguenti premi: 1° premio a Francesco Di Salvo; 2° premio a Luigi Selvaggio; 3° premio a F. Paolo Scivoletto.
Un particolare riconoscimento è stato assegnato al pittore Carlo La Monica. Infine, sono stati segnalate dalla Giuria, in ordine alfabetico, le opere dei colleghi Salvatore Abate, Calogero Aura, Roberto Cacioppo, Antonino Cangemi, Francesco Cerami, Vincenzo Cusimano, Anna Maria D'Alessandro, Franco Donarelli, Alfio Molica Colella, Francesco Ripa e Antonio Vinci.

Un gruppo di 104 sciatori del D.L.F. di Trieste è stato ospite nella Casa Alpina di Dobbiaco, del D.L.F. di Mantova.
Il soggiorno ha avuto pieno successo grazie alla collaborazione di tutti gli ospiti, all'assistenza della gentilissima Albina, direttrice della Casa, e delle sue collaboratrici che si sono fatte letteralmente in quattro per poter esaudire i desideri degli ospiti, e alla gentilezza del responsabile della Casa, l'amico Maurizio Vasori.
Un plauso particolare va ai cuochi, i quali si sono prodigati per preparare dei pasti paragonabili a quelli dei ristoranti francesi, con vivissima soddisfazione degli ospiti.
Il tempo clemente ha permesso una intensa attività sciistica. È stata organizzata una gara di slalom gigante con ben 70

iscritti, vinta dalla Signora Claudia Carboni e da Blasco Giampiero.

Nella stupenda cornice del Parco Nazionale dello Stelvio, sulle nevi di S. Caterina Valfurva in provincia di Sondrio, si è svolto il II Raduno compartimentale di sci per soci del D.L.F. organizzato dal D.L.F. di Lecco-Sondrio in collaborazione con le altre sezioni DLF del Compartimento di Milano. Le gare in programma, sci-alpino e sci-nordico, hanno visto la partecipazione di 84 concorrenti per la prima specialità e 59 per la seconda suddivisi fra le categorie cuccioli, ragazzi, allievi, giovani, amatori, veterani, pionieri e seniores.
Intere famiglie, in un turbinio di colori, si sono cimentate sulla pista di slalom che, con una lunghezza di mt. 1.100, un dislivello di 260 mt. e ben 34 porte, ha messo a dura prova le capacità tecniche ed atletiche dei concorrenti.
Nella gara di fondo individuale sorprendente l'affermazione del DLF di Domodossola che si è aggiudicato il I posto in quasi tutte le categorie.
Un plauso al comitato organizzatore del Raduno, formato dai Presidenti dei DLF di Sondrio, Lecco, Domodossola e Voghera ed all'instancabile Capo Stazione Titolare di Sondrio, Sig. Olivati, per il servizio logistico, ed un arrivederci al III Raduno sulle nevi della Valtellina.

Completo successo delle coppe del D.L.F. di Portogruaro nell'ormai tradizionale gara di briscola organizzata durante le feste natalizie. Ha vinto infatti la formazione composta da Giuseppe Bellotto e Vittorio Lambertini, che ha superato nella finalissima l'altra coppia di Portogruaro formata da Boatto e Gobatto. Il successo dei dopolavoristi portogruaresi è stato inoltre completato dal IV - V - VI - VII posto nella graduatoria finale.

A Crotone, organizzato dal Dopolavoro Ferroviario, si è svolto un torneo di ping-pong per non classificati, vinto da Salvatore Voce che ha battuto un ragazzino di 10 anni, Giovanni Cusato, il quale si è fatto davvero applaudire. Gabriele Aristodemo ed Antonio Salvino si sono piazzati al terzo e quarto posto.
In contemporanea si è svolto un "triangolare" di giocatori classificati; ha vinto la S.A.E.T. di Crotone (Cusato, Rossitti, Verardi) che ha battuto una mista di Catanzaro (Celi, Camardi e Riccio). Al terzo posto la S.A.I., formata da Bartolotta, Muraro e Rocca.

La Sezione del D.L.F. di Terni ha recentemente organizzato presso la stessa stazione, una "Mostra Collettiva" di pittura riservata ai Soci ed ai familiari. Gli artisti che hanno aderito alla manifestazione sono stati 17 con un totale di 75 opere esposte. Dell'iniziativa hanno dato comunicazione la stampa e le T.V. locali.

(Notizie a cura di Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, A. Pergola-Quaratino, Silverio Maravalle, Roberto Zilorri)

Una foto ricordo presso la Casa Alpina di Dobbiaco

L'INIZIATIVA PER GLI HANDICAPPATI

I lavori della Commissione

La Commissione Esecutiva si è recentemente riunita per trattare vari argomenti di estrema importanza per gli handicappati figli o congiunti di ferrovieri.
Innanzi tutto ha predisposto un nuovo decreto ministeriale per la concessione di altri sussidi a integrazione di quelli già assegnati per il 1981. Si tratta di 973 contributi di 150.000 lire ciascuno per i portatori di handicap gravi e gravissimi e di 148 contributi di 100.000 lire ciascuno per i casi più lievi. Riceveranno queste integrazioni tutti coloro che hanno ottenuto per il 1981, rispettivamente, 500.000 lire e 200.000. L'ammontare delle integrazioni stesse è di complessive lire 160.750.000.

Il secondo argomento trattato dalla Commissione è stato quello dell'immissione nel mondo del lavoro degli handicappati — figli e congiunti di ferrovieri — che possono svolgere qualche attività. Per trovare un idoneo strumento legislativo mediante il quale sia possibile risolvere questo non facile problema, è stato predisposto un apposito studio da sottoporre al Ministro, al quale, frattanto, la Commissione ha chiesto un incontro proprio per discuterne.
Terzo argomento trattato è stato il recente inquadramento nei ruoli dell'Azienda FS, col profilo di Segretario, delle assistenti sociali che, com'è noto, collaboravano con la Commissione Esecutiva facendo parte dei gruppi di lavoro compartimentali. Una collaborazione che di fatto viene vanificata da quel provvedimento. E per cercare di evitare ciò, è stato redatto un promemoria al Direttore Generale, nel quale viene illustrato il problema e indicata la possibile soluzione, così da non privare la Commissione della validissima cooperazione delle ex assistenti sociali, pur restando in servizio presso gli U.P.C., dove attualmente si trovano.
Passando al Fondo di Solidarietà, dagli ultimi dati risulta che esso si è attestato (per quanto riguarda la sottoscrizione volontaria) sui 10.400.000 lire mensili, pari a 124.800.000 lire.
Sono frattanto continuati i versamenti extra sottoscrizione. Ringraziamo in modo particolare Mario Casacci, Direttore di "Voci", che ha versato al Fondo una cifra veramente notevole, anzi la maggiore finora pervenuta da un singolo donatore: un milione di lire. Ringraziamo inoltre: Raffaele Contrino del DLF di Brindisi, che ci ha inviato 100.000 lire; i ferrovieri di Milano Farini, che hanno versato 50.000 lire; l'ing. Edoardo Mori, Direttore del Compartimento di Roma, che ha ceduto al Fondo di Solidarietà i diritti d'autore del suo libro intitolato **Il treno da Roma a Firenze**, edito da Calosci di Cortona.

FERLETTURE

In treno da Roma a Firenze

È recentemente apparso nelle librerie il libro dell'Ing. Edoardo Mori, Direttore Compartimentale di Roma, stampato dalla Casa Editrice Calosci di Cortona, che racconta in modo chiaro, semplice e avvincente la "storia di più di un secolo di costruzioni ferroviarie per i collegamenti fra Roma e Firenze, dai tracciati granducali e papali alla Direttissima delle Ferrovie dello Stato".
Come ha evidenziato il Direttore Generale, Dr. Semenza, nella prefazione al libro, «a differenza di certi tecnici che stanno chiusi nella loro specializzazione come dentro una co-

razza medievale, l'Ing. Mori riesce a conciliare l'impegno e la capacità del dirigente ferroviario con l'interesse dello storico e del ricercatore di curiosità erudite».
Esso fornisce, nel lungo viaggio dalle prime realizzazioni del secolo scorso a quelle più recenti della "Direttissima", pagine di storia e di costume, di economia e di politica, di tecnica, di cultura e di arte. E tutto ciò con un'espressione letteraria chiara ed incisiva, dalla quale traspaiono a volte le ansie e le apprensioni dell'evolversi del proprio lavoro.
Sin dalle prime pagine ci si trova coinvolti nell'affascinante storia della linea ferroviaria Roma-Firenze attraverso gli studi e le intuizioni dell'esule Carlo Floriano Petitti (1790-1850), il quale ebbe chiara sin dalla prima metà dell'800 l'esigenza di collegare le due città, superando le barriere che allora si frapponevano fra i vari Stati esistenti. Vengono evidenziati con tocchi incisivi i vari episodi che hanno portato all'attuale "Direttissima", dalle prime costruzioni ferroviarie nel Granducato di Toscana a sud di Firenze e nello Stato Pontificio a nord di Roma. E, come un viaggio nel nostro passato, vengono illustrate le realizzazioni dei vari collegamenti fra le due città attraverso il tempo: il primo viene realizzato nel dicembre del 1866 per la via Arezzo-Cortona-Perugia-Foligno-Orte; il secondo nel giugno 1867 attraverso la via Empoli-Pisa-Livorno-Grosseto; il terzo nel marzo 1874 per la via Empoli-Siena-Chiusi; il quarto, nel novembre del 1873, attraverso Arezzo-Terontola di Cortona-Chiusi-Orvieto-Orte; infine, nei tempi più vicini a noi, attraverso la "Direttissima", i cui lavori sono in corso di completamento.
Ed in tutto il testo ci si accorge che la vera protagonista è la "Direttissima", al cui studio e alla cui realizzazione l'Ing. Mori ha partecipato in tutti gli anni in cui ha lavorato all'Ufficio Impianti del Servizio Movimento. Il libro oltre a costituire una valida testimonianza sulle varie tappe sino ad oggi percorse, è anche un auspicio perché l'opera venga completata ed un invito ai tecnici oggi impegnati a tale completamento perché operino in modo che al più presto le speranze di coloro che hanno concepito e collaborato a tale importante opera diventino viva realtà, perché il servizio ferroviario meglio soddisfi le esigenze della mobilità dei cittadini e delle cose.

Bruno Cirillo

Edoardo Mori, In treno da Roma a Firenze, Ed. Calosci - Cortona, pp. 215 - L. 12.000 (per i ferrovieri è previsto uno sconto del 10%)

Rimini Soggiorni al mare estate 1982

Il D.L.F. di Rimini mette a disposizione dei ferrovieri e familiari l'organizzazione e prezzi convenienti per un sereno e lieto soggiorno presso ottimi alberghi della Riviera nelle zone di:

Rimini - S. Giuliano Mare - Rivabella - Igea Marina - Riccione

Per facilitare l'organizzazione e per evitare scelte non sempre facili, si è ritenuto opportuno unificare in 3 gruppi i prezzi per un certo numero di alberghi convenzionati con il D.L.F., tenendo logicamente presente le condizioni essenziali: accoglienza, distanza dal mare (massimo 150 metri), servizi ecc.
Preghiamo di voler considerare i vantaggi che Vi offrono la Bassa e Media Stagione con i suoi prezzi ridotti, la maggiore disponibilità dei posti letto e la buona stagione di cui Rimini gode notoriamente nei mesi di giugno e settembre.

Periodi Stagionali

Bassa Stagione: fino al 26 giugno e dal 28 agosto in poi.
Media Stagione: dal 26 giugno al 31 luglio e dal 21 agosto al 28 agosto.
Alta Stagione: dal 31 luglio al 21 agosto.

GRUPPI PER ANZIANI
Fino al 26 giugno 1982 circa, questa Sezione Turistica promuove settimane a Rimini riservate a persone anziane e familiari a prezzi agevolati: L. 13.500 al giorno compreso un quartino di vino ai pasti, mettendo a disposizione le attrezzature del D.L.F. (bocce, sale da gioco, tennis, cinema) per il tempo libero.

Prezzi per settimana

Hotel Mirage: Riccione.
Bassa Stagione fino al 19/6 e dal 4/9 in poi L. 112.000.
Media Stagione dal 19/6 al 17/7 e dal 28/8 al 4/9 L. 126.000.
Alta Stagione dal 17/7 al 28/8 L. 154.000

I bambini da 2 a 8 anni nella camera con almeno due adulti hanno il 20% di sconto.

(Moderna costruzione - posizione tranquilla vicino al mare)

Hotel Mariani - Rimini - 2ª cat. (ex gestori Hotel Holland)
Hotel Carol - Rivabella di Rimini

Alberghi con particolari attrezzature, posizione centrale a pochi passi dal mare

Bassa Stagione: L. 116.000
Media Stagione: L. 154.000
Alta Stagione: L. 182.000

ALBERGHI GRUPPO «A»
Universo / Alaska - Rimini

Bassa Stagione: L. 105.000
Media Stagione: L. 133.000
Alta Stagione: L. 161.000

Moderne costruzioni, vicino al mare, camere dotate di acqua calda e fredda, con servizi privati, doccia, W.C., ascensore, sala soggiorno, parcheggio auto privato, bar, sala TV, telefono in tutte le camere, servizio e cucina particolarmente curato dai proprietari.

ALBERGHI GRUPPO «B»
Orlov / Frida / Merope - Rimini
Nautilus - Igea Marina
Carla - Viserba

Bassa Stagione: L. 98.000
Media Stagione: L. 129.500
Alta Stagione: L. 150.500

Alberghi accoglienti, già collaudati, dotati di camere con servizi privati, attrezzature moderne, vicino al mare con ottima cucina.

PENSIONI GRUPPO «C»
Bugli - S. Giuliano Mare
Villa Albani/Pigalle - Rimini

Bassa Stagione L. 91.000
Media Stagione: L. 112.000
Alta Stagione: L. 133.000

Trattamento familiare - cucina ed ospitalità prettamente romagnole. Tutti i nostri alberghi e pensioni offrono camere a 2-3-4 letti con servizi. I bambini da 2 a 7 anni con sistemazione in lettino aggiunto nella camera con almeno due adulti godono della riduzione del 20%.

Norme per la prenotazione

- Le prenotazioni per uno o più turni settimanali devono essere effettuate presso la segreteria del Dopolavoro Ferroviario, via Roma 70, tel. 0541/28901 - int. 400 o 343, durante le ore d'ufficio 9/12 e 15/17 da lunedì a venerdì.
- Presso le Sedi dei D.L.F troverete i moduli per la prenotazione.
- Le prenotazioni devono essere accompagnate da un acconto di L. 25.000 per persona con assegno circolare intestato al Presidente D.L.F. Rimini.
- In caso di disdetta della prenotazione l'acconto non verrà restituito.
- Il saldo verrà effettuato direttamente all'albergatore all'inizio del soggiorno.
- Nell'effettuare la prenotazione occorre indicare con precisione il periodo richiesto, il numero delle persone e l'età dei bambini inferiori ai 7 anni, tenendo conto che i turni iniziano e terminano di sabato.
- Per i bambini al disotto di 2 anni, salvo accordi diversi con l'albergatore, riduzione del 60%.
- I turni avranno inizio con la cena del sabato di arrivo e termineranno con il pranzo del sabato di partenza.
- È accettato l'arrivo di mattino, comunque la stanza non sarà consegnata prima delle ore 15 e dovrà essere lasciata libera il giorno di partenza entro le ore 10.
- È consigliabile far pervenire le richieste di prenotazione almeno un mese prima del turno desiderato, in modo particolare per l'alta stagione.

Ancona

Onorificenze. Il Commesso Raffaele Carbone, in servizio all'Ufficio I.E., è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere "al merito della Repubblica Italiana". All'amico Carbone le più vive congratulazioni.

Lauree. Felicitazioni e auguri al neo laureato in Ingegneria Chimica Daniele Bonifazi, figlio del C.G. Sup. Rolando, della Segreteria della stazione di Terni.

Matrimoni. Il C.S. Savino Ciuffa dell'Ufficio Dirigente Unico di Terni si è unito in matrimonio con la sig.na M. Carmela Pascetta. Ai novelli sposi giunga l'affettuoso augurio di "Voci".

Nascite. Fiocco azzurro in casa dell'Aus. di Staz. Giancarlo Vagnoni della stazione di Ascoli per annunciare la nascita di Vincenzo, accolto con gioia da papà Giancarlo, da mamma M. Annunziata e dalla piccola Donatella. Altro maschietto, Fabiano, per Giuseppe Papini, Titolare della stazione di Passignano sul Trasimeno. Auguri vivissimi a tutti.

I nostri lutti. Si è spento a Terni all'età di 81 anni l'ex C.S. Sup. Archimede Renzetti, già addetto al D.U. nella tratta Terni-Antrodoco B.V.
È deceduto improvvisamente lasciando un caro ricordo in quanti lo conobbero, il C.G. Sovr. Ivo Manni della Segreteria del 3° Rep. Commerciale di Terni.
Dopo lunga malattia, sopportata con rassegnazione, è venuta a mancare all'affetto dei suoi cari, la sig.ra Armida Nati Moretti, madre del Macch. Gino della R.L. di Foligno.
Ai familiari le più sentite condoglianze da parte di amici e colleghi.

Quiescenze. Numerosi ferrovieri della stazione di Ancona hanno partecipato al pranzo di commiato organizzato in occasione del pensionamento del Capo dell'Ufficio Telegrafo, Bruno Frati, che lascia il servizio dopo 41 anni. Particolare curioso: anche il papà di Frati, Gino, resse l'Ufficio Telegrafo di Ancona per un lunghissimo periodo. Alla simpatica riunione ha partecipato la Redazione del "Riguleto", il simpatico mensile in dialetto anconetano, di cui Frati è uno dei più assidui collaboratori con il personaggio "Miglieto".
Ad Ascoli Piceno, nel corso di una cordiale cerimonia è stato salutato il 1° Manovr. Franco Cincirimpini andato in quiescenza dopo 40 anni di servizio, apprezzato per serietà ed impegno. Il saluto dell'Azienda gli è stato porto dal Capo Stazione Titolare, Walter Borri.
Auguri di lunga e serena quiescenza, da parte di amici e colleghi, al Controllore Viagg. Sovr. Sobrero Mancini, Dirigente il Controllo di Ancona, ed apprezzato autore di opere in vernacolo; al Capo Treno Guerrino Ramunno del D.P.V. di Terni; al Gestore Capo Nicola Zagordo, Titolare di Marmore; alla Guardiana Giuseppina Bianchetti di Rieti; al C.S. Sup. Silvio Gattucci di Albacina.

Bari

La cicogna ha portato Alessandra ad Adolfo Di Gaetano, Aus. dell'Officina G.R. di Foggia; Alessandro a Giovanni Gentile, Capotreno del DPV di Lecce; Valeria a Michele Vitone, Tecnico della zona 22.2 di Foggia; Marco a Donato Peccarisi, Op. Qual. della zona 13.2 di Brindisi; Angelo a Donato Attolico, Segr. dell'Ufficio Lavori; Fabio a Enrico de Filippo, Op. Qual. del 9° Tronco di Foggia; Rita Immacolata a Pietro Fidanzia, Segretario dell'Ufficio Ragioneria; Palma a Pasquale Epifani, Capo Gestione di Brindisi; Stefania Angela a Stefano Santolla, Ass. Staz. di Bari C.le; Evangelista a Nicola Ninivaggi dell'Ufficio Personale; Sabina a Giuseppe Scattarelli, Dev. di Bari C.le; Francesca a Francesco Mazzeo, Capotreno del DPV di Foggia; Marco ad Antonio De Blasi, Conduttore del DPV di Lecce, e Brigida a Vincenzo Sorice, Tecnico del reparto 11.E di Barletta.
Col suo arrivo Alessandro ha reso felice nonno Giovanni La Capria, Segr. Sup. dell'Officina G.R. di Foggia. Auguri.

Si sono brillantemente laureati in Architettura, presso l'Istituto Universitario di Venezia, Maria Castiglia, figlia dell'Ass. Viagg. Francesco del DPV di Bari, in Psicologia Domenica Lovicario, figlia del 1° Deviatore a r. Nicola, già della stazione di Spinazzola, e in Economia e Commercio Rosanna Di Salvia, figlia del corrispondente fotografico di "Voci", Giovanni. Complimenti.

Fiori d'arancio per il dott. Marcantonio de Candia e Costanza Picerno, figlia del Segr. Sup. Domenico dell'Ufficio Personale. Agli sposi auguriamo tanta felicità.

Con recente provvedimento del Presidente della Repubblica è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine "Al Merito della Repubblica" al Capo Stazione Sovrintendente Luigi Quaratino, Titolare di Potenza Inferiore, e a Veglio Lorusso, Applicato Capo r.e. dell'Ufficio Lavori. Ai neo-Cavalieri le più vive congratulazioni.

Lunga e serena quiescenza a Giuseppe De Carne, Operaio Qual. della zona 14.1 di Taranto; a Domenico Lococciolo, Guardiano del 26° Tronco di Ostuni; a Italo Lentinio, Tecnico della zona 22.3 di Foggia; ad Angelantonio De Vita, Macch. del D.L. di Foggia; a Fiore Brunetti, Capotreno del DPV di Bari; a Sebastiano Bucconimo, Conduttore del DPV di Barletta; ad Alfonso Nuzziello, Ass. Viagg. del DPV di Foggia, e a Giuseppe Sasanelli A. Macch. r.e. del D.L. di Bari.

Le nostre condoglianze alla famiglia Terribile per la scomparsa dell'Aus. Giuseppe della Rimessa locomotive di Gioia.
I sensi del nostro cordoglio anche ad Antonio Di Nuzzo, Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento, per la morte del figlio trentenne Francesco; a Giovanni Caradonna, Ass. Viagg. del DPV di Bari, per la scomparsa della mamma, e a Nicola Pietto, C.S. Sovr. 1° Agg. di Taranto, per quella del padre.

Cagliari

Il dott. Francesco Paolo Daidone, dopo tre anni di permanenza a Cagliari, è tornato a Palermo per assumere la dirigenza dell'Ufficio Ragioneria. Nelle due ultime giornate sarde attorno al valente dirigente si sono stretti funzionari compartimentali e tutto il personale dell'Ufficio Ragioneria tributandogli manifestazioni d'affetto e simpatia, nonché augurandogli nuove e maggiori soddisfazioni nella terra natia.

Le belle notizie: Raffaele e Assunta Crispo, genitori dell'ing. Salvatore, Ispettore Principale dell'Ufficio I.E., hanno festeggiato le nozze d'oro alla presenza dei numerosi figli e nipoti.

Alberto Ferrante, Revisore Superiore I^ classe e Capo Reparto Treni Merci dell'Ufficio Movimento, è stato nominato Cavaliere Ufficiale al merito della Repubblica.

Giovannino Deriu, Segretario dell'Ufficio Trazione è stato collocato in quiescenza. Ad essi vadano le nostre felicitazioni!

I nostri lutti: sono morti a Cagliari il cav. Federico Canepa, già Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria e il cav. Giovanni Mattu dell'Ufficio Movimento.
Alle rispettive famiglie, così duramente colpite negli affetti, le nostre sentite condoglianze!

Firenze

Complimenti vivissimi ad Anna Maria Morandi, figlia del Capo Stazione Sovrintendente a r. Umberto, già 1° Aggiunto alla Stazione di Firenze S.M.N., che si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Firenze.

Sono nati: due vispi gemellini, Marco e Michele, al Capo Tecnico Franco Santini, della Squadra Rialzo di Livorno S. Marco; Francesca al Capo Stazione Ottavio Galione, e Martina al Deviatore Franco Baldanzi, entrambi della Stazione di Vada; Claudia Maria al Capo Stazione Giuseppe Catanzaro di Vezzano Ligure; Iacopo all'Operaio Qualificato Osvaldo Crivelli, dell'Officina Compartimentale I.E. di Firenze; Marco all'Operaio Qualificato Sergio Raminghi, della Zona 45.2 di Livorno; Emma all'Operaio Qualificato Gianfranco Siccardi, della Zona 21.3 di Grosseto.

È nato anche, e gli facciamo sinceri auguri di serena crescita e lunga vita, "La Lanterna" periodico del D.L.F. di Cecina. Ha visto la luce grazie al felice connubio tra "spirito di sacrificio" e "voglia di fare" di alcuni ferrovieri di Cecina... guidati dai colleghi Pino Marrone, Francesco Papotto e Giordano Bruni. Il "giornalino", come esso stesso si definisce, si compone di 12 pagine ciclostilate, vivaci e ben congegnate, e piene zeppe di notizie, curiosità, aneddoti, storia.

Onorificenze. È stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere il S.S. 1^ a riposo Campodonico Lorenzo del C.V.B. di Firenze. Felicitazioni vivissime.

Hanno lasciato il servizio l'Applicato Capo baglioni Nello della D.C.P., il Segr. Sup. Chirico

I redattori di "Voci"

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Antonio Bozzi	Tel.	2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli - Verdi	Tel.	3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciariello	Tel.	4235
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quarantino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338

Rocco e l'Applicato Cogoini Gino del C.V.B. A tutti un sincero augurio di serena quiescenza.

Un grave lutto ha colpito il Dirigente Generale Ing. Saverio Trozzi. Si è spento a Messina il fratello, prof. Marcello, direttore dell'Istituto di Chimica Fisica di quella Università. All'ing. Trozzi le più sentite condoglianze.
Condoglianze anche al Dirigente Superiore, Ing. Dante Piscaglia, Capo dell'Ufficio 8°, per la perdita del padre.

Dopo ben 42 anni di servizio il collega Segretario Superiore Silvano Mazzoni, dell'Ufficio O.M., ha pensato di anticipare i tempi del più che meritato riposo e ha dato le dimissioni. Al neo pensionato gli auguri di una serena quiescenza.
Per limiti d'età è stato invece "costretto" a lasciare l'Ufficio 8° e quindi la progettazione "Locomotive", presso cui ha ininterrottamente prestato la sua opera per 35 anni, il Segretario Superiore di 1ª cl. Petix Pompeo. Anche a lui gli auguri di Voci per una serena quiescenza.

Mese prolifico all'Ufficio OM. Sono nate infatti due Sare, rispettivamente a Maria e Domenico Viele e a Rossella e Luciano Bonaccorso. Auguri vivissimi.
Anche la casa del collega Giacomo Assennato dell'Ufficio 1° è stata allietata dalla nascita del secondogenito Gherardo, che ha reso felice la mamma, signora Gabriella, e meno solo il piccolo Tommaso.

Genova

Sono stati collocati a riposo per limiti di età il Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria Marco Fenoglio; Sisto Andreoli, Ausiliario a Riomaggiore; Silvio Bruzzone Capo Treno del D.P.V. di Genova Sampierdarena; l'Operaio Specializzato I.E. Giuseppe Valdenassi di Frugarolo; Carlo Gastaldo Deviatore di Novi S. Bovo; Renato Landini Macchinista del D.L. di Savona; Pietro Molinari Deviatore di Novi S. Bovo e Adolfo Scarone Manovratore Capo di Vado Ligure.
A tutti auguri di bene e di lunga vita.

La cicogna ha portato Fabio in casa del Guardiano Dino Ibba di Rivalta Scrivia; Francesco ai coniugi Giuseppina Fornarino Revisore dell'Ufficio Movimento e Giacomo Parodi Capo Stazione a Genova Bolzaneto. Ai genitori e ai bambini congratulazioni ed auguri.

Maurizio Chiappara, figlio di Giacomo Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe a riposo, si è brillantemente laureto in Ingegneria Meccanica. Al bravo Maurizio congratulazioni e auguri di successo.

Giovanni Ghione, Segretario Tecnico dell'Ufficio I.E., si è classificato al quarto posto al Concorso Nazionale di Poesia Dialettale indetto dall'E.P.T. di Modena con una simpatica composizione in genovese. Congratulazioni.

Il nostro fotografo compartimentale, Lorenzo De Palma, si è classificato tra i primi venti in uno dei concorsi fotografici del giovedì sera abbinato alla trasmissione "Flash" di Mike Bongiorno, vincendo una bellissima borsa. Al bravo De Palma auguriamo di entrare nella rosa dei primi tre nei prossimi concorsi.

Leonardo Giglio, Tecnico dell'Officina Lavori Compartimentale, piange la figlia Daniela, diciannovenne, spentasi dopo lunga malattia. Ci associamo commossi al dolore dell'amico Giglio e della sua famiglia così duramente provata.
Formuliamo anche sentite condoglianze al Capo Treno Carmelo Fava del D.P.V. di Sestri Levante e al Segretario Iris Martini dell'U.P.C. per la morte del padre nonché alle famiglie del Macchinista Vincenzo Maggione del D.L. di Genova Rivarolo e del Manovratore Capo a riposo Pietro Canepa, recentemente mancati all'affetto dei loro cari.

Milano

Binario dieci. Roberto Figiacone, figlio del C.S. Sovr. Luigi Titolare della Stazione di Milano Farini, si è laureato in Ingegneria Aeronautica presso il Politecnico di Milano con il massimo dei voti. Felicitazioni al neo-laureato... ed al padre.

Esoneri. Un caloroso augurio di lunga e serena quiescenza al C.S. Sup. Aldo Gilardoni ed al C.S. Italo Pizzarelli della Stazione di Vigevano.

Lutti. Condoglianze alla famiglia del C.S. Sovr. Nicola Virgilio, Titolare di Vigevano, per la morte della mamma ed all'Op. Qualificato Mario Rapetti che ha recentemente perduto la mamma.

Cicogna express. La cicogna ha portato Serena al Deviatore Capo Angelo Pistore della stazione di Rho. Felicitazioni alla mamma Iolanda ed alla sorella Silvia.
Felicità anche in casa del Capo Treno Francesco Sciannimanico del DPV di Brescia per la nascita del figlio Gionata.

Roberto Zilorri, nostro redattore compartimentale di Milano, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere. Al collega Zirolli giungano le congratulazioni di "Voci".

Napoli

Lauree. L'Assistente Viagg. Ottavio Iavazzo, del D.P.V. di Napoli C.le, ha conseguito, con brillante votazione, la laurea in Scienze turistiche. Complimenti.

Nascite. Ugo è nato alla sig.ra Giuseppina Ruoppolo, Applicato presso l'U.P.C., Piergiuseppe è nato alla sig.ra Valeria Antonucci, consorte del Segretario dell'U.P.C. Giovanni De Martino. Rallegramenti vivissimi.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: il C. Staz. Antonio Borrelli, della staz. di Cava dei Tirreni; l'Ausil. di staz. Annunziata Pezza, della staz. di Venafro; l'Assist. di staz. Nicolino Spina, della fermata di S. Maria del Molise; il Macch. del D.L. di Napoli Sm.to Attilio Amitrano; l'Ausil. Viagg. del D.P.V. di Salerno Antonio Attanasio; il Guard. Raffaele Annunziata, del 32° Tr. di Nola; l'Aus. Antonio Abate, della staz. di Benevento; il Tecn. Achille Ascione, del 9° Tr. Lav. di Caserta; il C. Tecn. Sovr. dell'Ufficio I.E. Giuseppe Castaldi; il Cond. Giuseppe Cozzolino del D.P.V. di Napoli C.le; il Macch. Dante Carbone della Rim. Loc. di Avellino; il Capo Staz. Carmine Citro, della Staz. di Salerno; il Capo Treno Oreste Rosacco del D.P.V. di Caserta; il Manovr. della Staz. di Napoli C.le Renato Tarallo ed il Segr. Sup. dell'Uff. I.E. Antonio Camera. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: il Capo Gest. della staz. di Napoli C.le Mario Capuozzo; il Manovr. Eduardo Corrado, della staz. di Nocera Inf.; il Macch. Pietro Esposito del D.L. di Napoli Sm.; il padre del Capo Tecn. Salvatore Vitale, della Scuola Professionale dell'Uff. Lavori di Napoli C.Fl.; il padre del Segr. Sup. dell'U.P.C. Giuseppe Mosca; la mamma del Segr. Sup. a r. Osvaldo Maiorano e la mamma del caro amico Gaetano Flaminio Segr. Sup. 1ª classe dell'Uff. I.E. Comp.le. Le nostre sentite condoglianze.

Palermo

Promozioni. Il cav. Santi Basile, Titolare del Deposito Locomotive di Caltanissetta, è stato promosso Capo Deposito Sovrintendente. Complimenti.

Esoneri. Sono stati collocati a riposo, per raggiunti limiti di età, il Capo Treno, cav. Nicola Volpe, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo, ed il Deviatore Capo Michele Ventimiglia, della stazione di Palermo Centrale.
Ai neo-pensionati auguriamo lunga e serena quiescenza.

Onorificenze. È stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'ordine al Merito della R.I. il Macchinista Giuseppe Magno, del Deposito Locomotive di Messina. Complimenti.

Cicogna express per Francesca Paola Catalano, figlia dell'Ispet-

CASA NOSTRA

tore dott. Alfonso, della Sezione Sanitaria di Catania; per Luciana Cordone, figlia primogenita del Capo Treno, dott. Leonardo Cordone, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo e del Segretario Alessandra Zarcone, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, e per Paola Pricoco, figlia dell'Ispettore Principale ing. Silvio, Capo della Sezione Movimento di Esercizio di Messina.

Nozze d'oro. Salvatore Basile e Santa Nania, genitori del Capo Deposito Sovrintendente, cav. Santi Basile, Titolare del Deposito Locomotive di Caltanissetta, hanno recentemente festeggiato le nozze d'oro.
Hanno anche festeggiato le nozze d'oro Antonino Miceli e Maria Salemi, genitori del Deviatore Salvatore Miceli della stazione di Palermo Brancaccio.
Ad entrambe le coppie esterniamo i nostri più vivi rallegramenti.

I nostri lutti. Sono deceduti: il papà del Capo Stazione Superiore Antonino Riti, della Stazione di Palermo Brancaccio, ed il papà del Tecnico Gaetano Giambrone, della Zona I.E. 14.2 di Caltanissetta. Condoglianze.

Reggio Calabria

Primopiano. Riflettori puntati su Gerardo Gemelli, Ausiliario di Stazione a Villa San Giovanni, che ha capitanato la squadra che ha vinto il titolo italiano di Karaté 1981. Insegnante tecnico e cintura nera, Gemelli ha salito, con umiltà e ottimi risultati, i gradini di una carriera difficile. Recentemente ha anche superato a Roma i complessi esami di "maestro di karaté", a coronamento di una lunga serie di vittorie sia individuali che di squadra.

Lauree. Con il massimo dei voti ha conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Napoli, Claudio Ascioti, figlio di Carmelo, C.S. Superiore, Titolare della stazione di Lamezia Terme-Nicastro. Si è anche laureato in Farmacia Pietro Morabito, figlio di Pasquale, Capotreno del D.P.V. di Sapri. Auguri.

Cicogna-express. Auguri a Rocco Melillo, C.S. Superiore presso l'Ufficio Movimento, che è diventato nonno. La figlia Giovanna, infatti, ha dato alla luce Francesco.
Ignazio Malara, Macchinista del D.L. di Reggio, è papà per la quarta volta. La moglie Margherita ha dato alla luce Daniela che si aggiunge a Consolato, Michele e Raffaella.

Lutti. Le nostre condoglianze al collega Pasquale Mazzea, Assistente Capo presso l'U.P.C. per la scomparsa della sorella Teresa.

Saluto. Ha lasciato l'Azienda, dopo 40 anni di ininterrotto servizio, il cav. Aldo Travia, C.S. Titolare della Stazione di Gioia Tauro. Alla cerimonia di commiato presenti colleghi anche degli impianti vicini. Al cav. Travia gli auguri per una lunga e serena pensione.

Trieste

È andato in quiescenza, dopo 42 anni di servizio, il Dirigente Generale, ing. Costantino Sabelli, Direttore Compartimentale di Trieste. I dipendenti e gli amici lo salutano e, consci di ricordarlo sempre con affetto e simpatia, gli augurano una lunga e serena pensione.
Ha lasciato l'Azienda anche il Dirigente Superiore, ing. Attilio Flego, Capo del locale Ufficio Impianti Elettrici al quale auguriamo una lunga e serena quiescenza.
Auguri anche al Segr. Sup. di 1ª classe Giovanni Fischetti, Capo Reparto Gestione Canoni Attivi; al Segr. Sup. Vittoria Moro del locale Ufficio Ragioneria e al Revisore Superiore dell'Ufficio Movimento Salvatore Catanzaro, Capo Reparto Programmazione e Studio Nuovi Impianti.

La cicogna ha lasciato in casa dell'Ispettore dell'Ufficio Lavori, ing. Piero De Flego, un grazioso marmocchio che i genitori hanno chiamato Giovanni.
Fiocco rosa sulla porta di casa del Segretario dell'U.P.C. Salvatore Finocchiaro per la nascita di Graziella.
A Portogruaro è nata Martina figlia dell'Op. Qual. della Zona I.E. Antonio Taiariol. Anche alla porta di casa del Capo Staz. Sup. di S. Giorgio di Nog. Fausto Grosso, ha bussato la cicogna per lasciare Laura alla signora Elisabetta, figlia del Rev. Sup. del Reparto Marketing del locale Ufficio Commerciale Norino Rossetto.
Grande festa anche al 16° Tronco Lavori di Maniago per la nascita di Elena, figlia dell'Op. Qual. Silvio Buttignol.

A soli 50 anni è deceduta la signora Bruna Belich, moglie dell'As. Capo di Stazione Ucilio Colautti, in forza presso la Gestione Punto Franco Vecchio di Trieste Cent.
Lutto in casa del Segr. Sup., arch. Giuseppe Cacciatori del 1° Rep. I.E. di Trieste Cent., e dell'Appl. Capo del locale Ufficio Movimento Flavio Stacul per la perdita dei rispettivi padri.
Ai cari colleghi, così duramente colpiti, giungano le nostre sincere condoglianze.

Roma/Impianti

Il personale della Stazione di Velletri, della Fermata di Casa Bianca e del Deposito Locomotive di Sulmona hanno ricevuto i più ampi riconoscimenti da parte delle autorità aziendali per l'impegno e l'inventiva con cui si sono distinti nel concorso per il decoro e l'abbellimento degli impianti ferroviari.
Ai colleghi di questi Impianti, a Nello Fabei e a Mario Siciliano "in primis" giunga anche il compiacimento di tutti i ferrovieri del nostro Compartimento.

Binario X. Si è laureata con 110 e lode in Scienze Biologiche, Maria Teresa Curtale, figlia del Capo Dep. Sup. Ilario Curtale, Titolare del Deposito P.V. di Civitavecchia.
Presso l'Università degli Studi di Roma, con votazione eccezionale ha conseguito la laurea in Ingegneria Idraulica Mauro Falaschi, figlio di Aimo, in servizio presso la stazione di Civitavecchia e nipote di Dario, Tecnico presso l'Ufficio I.E. di Roma e di Elio Capo Deposito a Roma S. Lorenzo.
Si è brillantemente laureato in Scienze Statistiche presso l'Università di Urbino, anche il Capo Stazione A. Giacovelli, in servizio presso la Stazione di Settebagni.
A tutti auguri affettuosi.

Cicogna express. Fiocco azzurro per l'Assistente di Staz. Giuliana Antonini, la cui casa è stata allietata dall'arrivo di Riccardo, giunto a far compagnia al fratello Stefano.
Al neonato, a nome dei colleghi di Roma Trastevere, giungano un'infinità di auguri.

Onorificenza. Il Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei Trasporti, ha conferito l'onorificenza di Cavaliere al Capo P.V. Sup. Michele Tagliafierro, in servizio al Deposito P.V. di Roma Termini.
Al collega che ha meritato un così alto riconoscimento i nostri più vivi rallegramenti.

I nostri lutti. Ancor giovane nel fisico e nell'animo, è recentemente deceduto il Dev. Capo a riposo Oride Moriggi, papà di Roberto, Assistente Capo presso l'Ufficio Economato di Roma Termini.
A lui ed ai suoi familiari le più sentite condoglianze.

Roma/Servizi

Rolando Giovanardi, Capo della Segreteria del Vice Direttore Generale, ing. Misiti, ha lasciato il servizio ferroviario.
Nel delicato incarico svolto per tanti anni ha avuto modo di farsi apprezzare da tutti per l'efficienza, la sensibilità, il tratto umano.
Al caro Rolando, che, tra l'altro, è molto popolare per i suoi successi sportivi — anni fa ha vinto il Seminatore d'Oro quale allenatore di calcio — giungano gli auguri più affettuosi della redazione di "Voci".

Affari Generali

Balilla Beltrame, addetto alla Segreteria di redazione di "Voci", è tornato a prestare servizio presso il Deposito Locomotive di Fabriano.
Nel breve periodo trascorso con noi Beltrame si è fatto apprezzare non solo per le sue doti umane ma anche per la sua eccezionale efficienza e disponibilità. Nel formulargli gli auguri più affettuosi, tutta la redazione di "Voci" spera di riaverlo al più presto con sé.

È arrivata Serena in casa dell'Autista Enrico Capri. Al caro Enrico, elemento prezioso dell'Ufficio Relazioni Aziendali, alla moglie, signora Adriana, e naturalmente alla piccola Serena, giungano gli auguri più affettuosi della redazione di "Voci".

Commerciale

Fiocco rosa. La casa del collega Umberto Pantaleo, Capo Gestione presso l'Ufficio Esercizio, è stata allietata dalla nascita di una bella femminuccia a cui è stato imposto il nome Silvia.
Ai felici genitori e alla piccola Silvia tante felicitazioni e auguri.

Lutto. Espressioni del più profondo cordoglio al collega Aldo Amato, Segretario presso l'Ufficio Esercizio, per la improvvisa perdita del padre Salvatore.

Lavori

Nastro rosa in casa Vetere. I componenti l'Ufficio Collaudi Materiali porgono sentite felicitazioni ai coniugi Antonio e Silvana per l'arrivo di Gisella, una bimba bellissima.
Nastro rosa anche in casa dell'Architetto Cesare Columba, 1° Dirigente dell'Ufficio 10°, per la nascita di Fanny. All'amico Columba, che tra l'altro è anche un apprezzato collaboratore del nostro giornale, gli auguri più affettuosi di "Voci".

Impianti Elettrici

Fiocco azzurro in casa del collega Mauro Testa, del Laboratorio Fotocianografico, per la nascita del secondogenito Patrizio. Al papà, alla mamma Giancarla, al fratellino Tiziano ed al neonato gli auguri di colleghi e amici.

Un saluto ed un augurio al Tecnico Gabriele Caffari che, ai primi di febbraio, ha lasciato l'Azienda F.S. per dimissioni.

Dopo breve malattia è repentinamente venuto a mancare all'affetto dei propri cari Sergio Graziani, del Laboratorio Fotocianografico. Alla moglie ed ai parenti le più sentite condoglianze da parte di colleghi ed amici.

Movimento

Il Dirigente Generale, dott. Giovanni De Chiara, ha assunto le funzioni di Direttore del Servizio Movimento in sostituzione dell'ing. Lorenzo Talamanca.
Il dott. De Chiara, di cui è ben nota la preparazione e l'efficienza, sicuramente contribuirà a potenziare le innovazioni che il Servizio Movimento sta avviando.
"Voci della Rotaia", a cui il dott. De Chiara è sempre stato particolarmente vicino, nel porgergli i più calorosi rallegramenti, gli invia i migliori auguri per il nuovo alto incarico.
All'ing. Talamanca giungano i ringraziamenti di tutti i collaboratori che hanno avuto modo di apprezzarlo nella sua intensa attività ferroviaria ultraquarantennale.

Vive congratulazioni alla signorina Mariapia Melchiorre, Applicato dell'Ufficio Centrale III, che si è brillantemente laureata in Medicina, ed al sig. Enrico Liberati, Applicato Capo dell'Ufficio Centrale I, che è stato insignito dell'ambito "Diploma di benemerenza per meriti sportivi" dalla Federazione Italiana Giuoco Calcio.
Congratulazioni anche a Vincenzo Somasca, Funzionario del nostro Servizio, per la nomina di Commendatore al merito della Repubblica Italiana.

Quiescenza. Auguri di sereno riposo al Capo Treno Alfredo Del Re, distaccato per molti anni nel reparto che cura la pubblicazione dell'orario ufficiale.

Condoglianze. Profonde condoglianze al Rev. Sup. di 1ª classe Giuseppe Scillone per la morte della madre e all'Appl. Capo Wanda Taccone per la morte del padre.

Ragioneria

Congratulazioni vivissime al Segretario Sup. di 1ª classe Gustavo Riccio per il conferimento dell'onorificenza di Cavaliere Ufficiale al merito della Repubblica Italiana, nonché ai Segretari Sup. di 1ª classe Mario Fralleone e Francesco Tarallo, ed al Segretario Superiore Franco Dello Russo, insigniti dell'ordine di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

U.R.D.G.

Doppio fiocco azzurro in casa del Segr. Rita Lio per la nascita di Simone e Roberto.
Ai felici e indaffaratissimi genitori un... treno di auguri.

Un caro benvenuto al Segr. Angela Plescia, trasferita a Roma dall'Off. G.R. di Bologna.

Ha lasciato il servizio per dimissioni il Segr. Sup. Rachele Errani Pavesi. Auguri da tutti i colleghi dell'Ufficio.

Torino

Nell'Officina del D.L. di Bussoleno, il 18 febbraio scorso, il Vescovo di Susa, in occasione della visita pastorale, ha celebrato una S. Messa in memoria dei Ferrovieri caduti; folta è stata la partecipazione di colleghi e familiari, presenti anche il Direttore Compartimentale ed alcuni Capi Ufficio.

Esodi. Ha lasciato il servizio per limiti d'età il Capo Manovr. Amilcare Bollini di Borgomanero; nella circostanza è stato affettuosamente festeggiato da superiori e colleghi nonché dai soci della A.E.C. (Association Européenne Cheminots), il cui saluto è stato portato dal V. Segretario Comp.le Paolo Ceratti. Anche da queste colonne i più fervidi auguri.
Due colleghi hanno lasciato recentemente il Compartimento: il 1° Dirig. dr. G.Franco Sega, dal Controllo Merci alla Divisione C.T. di Firenze e l'Isp. Capo A., ing. Massimo Morleschi, dall'O.G.R. alla Divisione M.T. di Genova. Buon lavoro nei loro nuovi rispettivi incarichi.

Binario X. Trattando argomenti prettamente ferroviari, due volenterosi colleghi si sono particolarmente distinti nello studio: l'AM Roberto Mazzanti, del D.L. di Torino, laureatosi all'Università di Torino in Scienze Politiche con la tesi "Il macchinista delle F.S. nell'Azienda e nella vita sociale; dalla nazionalizzazione agli anni ottanta" ed il Tecn. Egidio Rochas, del Centro Stampa Comp.le I.E. di Torino, che ha superato brillantemente (98/100) la tesi di 1° grado presso l'Istituto Superiore di Organizzazione del Centro Studi Aziendali di Torino, trattando l'"Ipotesi di campagna pubblicitaria per le F.S.". Vivissime felicitazioni, che estendiamo al giovane P. Carlo, figlio del Macch. Nicola Sibille del D.L. di Bussoleno, recentemente laureatosi in Ingegneria Civile al Politecnico di Torino.

Onorificenza. L'ex Macch. Vittorio Briola, già del D.L. di Asti, in dicembre è stato nominato Cavaliere al merito della R.I.; sentite congratulazioni.

Marcia nuziale: al D.L. di Cuneo l'A.M. Francesco Sandri con Rosaria Macario ed il Macch. Giuseppe Nocita con Graziella di Pietro; fermatrimonio fra il C.S. Benedetto Tarantino, del 1° Rep. Mov. di Torino, e l'Ausil. di fermata Laura Castro, della stazione di Torino P. Susa; al D.P.V. di Cuneo il Man.le Mauro Medugno con Rita Acconciagioco ed il Cond. Graziano Rocchia con Stefania Tuscano. Ogni bene e felicità ai neo sposi.

Cicogna express: Francesco a M. Teresa De Benedetto, Segretario dell'Uff. Ragioneria, ed al Segr. Sup. Stefano Galvagno dell'U.P.C.; all'O.G.R. G. Battista al C.T. Mario di Nuzzo e ben cinque Op. Q. visitati dalla cicogna, che ha portato: Raffaella a Giovanni Malafronte, Immacolata a Ferdinando Puca, G.Luigi a Francesco Mollo, Giovanni a Giuseppe Munafò e Gerardo a Vito Galgano. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. In attività di servizio è deceduto il Segr. Sup. Ezio Gubellini del Controllo Merci; alla famiglia i sensi del nostro più vivo cordoglio, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: l'ex Csq. manov. cav. Vittorio Veneto Giuseppe Silvia, già del D.L. di Cuneo, padre del Segr. Sup. 1ª cl. Avv. Giovanni, Capo del Reparto Legale C.T.; l'ex Appl. C. Alfredo Olearo, già dell'Uff. Ragioneria, padre del Rev. Sup. Mario dell'Uff. C.T.; l'ex Man.le Spec. Angelo Calisti, già dell'O.G.R., padre dell'Appl. Alba dell'U.P.C.; la madre dell'Op. Q. Arm. Emilio Landra, del 44° Tr. Lav. di Limone Piemonte; il padre del Man.le Mauro Medugno del D.P.V. di Cuneo.

Venezia

Lauree. Il tecnico Giseldo Roncato, già in servizio presso il 14° Tronco Lavori di Montebelluna, da qualche mese in pensione, ci ha comunicato con viva soddisfazione che il figlio Moreno si è brillantemente laureato in Ingegneria Nucleare al Politecnico di Torino.
Anche il Deviatore Capo Alfredo Granzotto, chiamato Italo, in servizio nella Stazione di Mestre, in questi giorni ha provato la gioia di vedere il figlio affermarsi negli studi: il suo Daniele, infatti, si è laureato in Economia e Commercio all'Università Ca' Foscari di Venezia con ottima votazione.

Lieto evento in casa del Segr. Alberto Praticelli dell'Ufficio Lavori per la nascita della piccola Cinzia. Anche il Segr. Mauro Mancinetti, dello stesso Ufficio, è diventato papà con l'arrivo di Enrico. Auguri affettuosi ai piccoli e ai loro genitori.
Auguri anche ad Andrea, ai genitori Roberto Sartor e Gabriella Giacomin e al simpaticissimo nonno paterno Carlo, Assistente Capo a Treviso, che ci ha comunicato con gioia la bella notizia.

Ogni mese, purtroppo, dobbiamo portare a conoscenza dei lettori anche avvenimenti luttuosi. Questa volta segnaliamo il decesso del Capo Squadra Lavori Nello Scaini, dipendente del 2° Tr. di S. Vito al Tagliamento e di Angelo Artico della zona 16.3 T.E. di Sacile, mancato ai suoi cari all'età di soli 38 anni. Alle famiglie i sensi della nostra più sentita partecipazione.
Condoglianze anche al Gestore Capo di S. Giustina Renato Manera per la morte del suocero, sig. Giuseppe de Marco di 91 anni, un ferroviere da lunghissimo tempo a riposo.

Verona

Lauree. Si è brillantemente laureato, presso l'Università di Verona, in Medicina e Chirurgia Roberto Fostini, figlio di Luigi, Segretario Sup. all'Ufficio Ragioneria.
Presso l'Ateneo di Padova, Anna, figlia del Capo Tecn. Sup. Giovanni Rizzini, Dirigente del 5° Tronco Lavori di Vicenza, si è laureata in Farmacia con 110 e lode.
Daniela, figlia del Tecnico I.E. Bruno Rigato di Bolzano, si è laureata in Lettere con la massima votazione.
Presso l'Ateneo di Padova è diventato Ingegnere Meccanico Luigi, figlio di Giuseppe Moletta, titolare della stazione di Schio.
Ingegnere Elettronico è invece Tiziano, figlio di Angelo Adami, Tecnico I.E. in pensione. Ai neo-dottori le congratulazioni di "Voci".

Nascite. Dall'Officina G.R. di Verona: Mirko, al Tecnico Stellino Marchi; Daniele, all'Op. Qual. Fausto Todesco; Matteo, all'Ausiliario Claudio Corsi; Antonio, al Csq. manovali Giuseppe Caroprese; Daniela, all'Op. Qual. Antonio Boscaini; Pasquale, al Manovale Gaetano Cornetti; Riccardo, all'Op. Qual. Giuseppe Pagani. Dall'Officina G.R. di Vicenza: Nicola, figlio del Tecnico Giovanni Battista Vajente; Lara, all'Op. Qual. Tiziano Borinato; Letteria, figlia del Manovale Nicola Mangano; Daniel, all'Op. Qual. Mario Cicolin; Valeria, all'Op. Qual. Danilo Cappellaro; Manuela, all'Op. Qual. Antonio Billo. È nato anche Andrea, primogenito della signora Nicoletta e di Giuseppe Magalini in servizio presso l'U.P.C. di Verona. E infine, Elena ci sussurra che nella sua casa è arrivata la sorellina Elisa e noi formuliamo felicitazioni vivissime a mamma e papà, dr. Renata De Rosa e geom. Pier Giorgio Danese, entrambi in servizio all'U.P.C. di Verona. A tutti i nostri migliori auguri.

a cura di
Roberto Fusco

Treni per la guerra

L'idea di corazzare i treni e di armarli con vari tipi di armi venne ai francesi già nel 1826, appena un anno dopo la costruzione della prima ferrovia in Inghilterra. Come mezzo bellico il treno blindato fu impiegato per la prima volta in azione dagli austriaci nell'accerchiamento di Vienna del 1848, dove furono inviate in perlustrazione unità consistenti in una locomotiva che trainava carri pianali corazzati con tiratori a bordo. Lo stesso avvenne in Italia e in Ungheria durante le rispettive guerre di indipendenza. Il primo esempio di impiego di artiglieria su treno si ebbe però solo durante la guerra civile americana (1861-1864).

Gli unionisti per primi, industrialmente più avanzati dei loro compatrioti del sud, fecero l'esperimento di montare pezzi di artiglieria su carrello ferroviario, ponendo la loro maggior bocca da fuoco d'assedio, il famoso mortaio da 13 pollici soprannominato "Dictator" e in grado di lanciare ad una distanza massima di due chilometri granate del peso di un quintale, su un normale carrello a quattro assi trainato da una locomotiva e dotato di un carro porta-munizioni. Questo complesso fu usato per la prima volta in azione per battere le difese confederate di Richmond nel giugno del 1862. Tale installazione, effettuata in fretta e con mezzi di fortuna, si sfasciò al primo colpo sotto l'effetto del forte rinculo dell'arma.

Successivamente lo stesso mortaio, piazzato su un carrello appositamente studiato e con adeguati rinforzi, trovò largo impiego nelle battaglie concludendo la sua opera distruttrice nel luglio 1864 sotto le mura di Atlanta, ultimo baluardo confederato, ridotta ad un cumulo di macerie fumanti da un implacabile bombardamento. I Confederati, da parte loro, impiegarono cannoni rigati Brooke da sette pollici posti su carrelli ferroviari a sei assi, nella vittoriosa difesa di Richmond, la capitale della secessione, che si liberò dall'assedio dell'armata nordista del Potomac, comandata dal generale Mc Clelland, nei primi giorni del luglio 1862. Questi pezzi di artiglieria di produzione locale erano dotati di una pesante protezione fornita da travi di acero e quercia posti sia frontalmente che lateralmente e rinforzati talvolta da piastre d'acciaio che lasciavano libero il solo spazio per la bocca da fuoco, che sporgeva dalla casamatta come dalle fiancate di un vascello e che poteva pertanto sparare solo lungo l'asse delle rotaie. In Austria nel 1866, dopo la sfortunata guerra contro la Prussia alleata dell'Italia e dopo la sconfitta di Sadowa che aveva portato le truppe prussiane a schierarsi lungo il Danubio minacciando Vienna stessa, fu progettato un treno corazzato di fortuna che venne posto sotto il comando di ufficiali del Genio ed effettivamente impiegato per la difesa della linea del Danubio. Treni blindati furono impiegati anche dai francesi a difesa di Parigi nel 1870-71, dopo la sconfitta di Sedan e l'armamento consistette in pezzi da 155 mm su carri pianali a piattaforma con affusto. Questi mezzi furono pertanto i precursori delle bocche da fuoco su affusto ferroviario.

Nel 1882 fu la volta degli inglesi ad impiegare treni parzialmente protetti, con sacchetti di sabbia alle locomotive e piastre di acciaio per i fucilieri trasportati, che trovavano posto su carri a sponde basse e che entrarono più volte in azione durante la guerra anglo-egiziana operando sulla linea ferroviaria tra il Cairo e Alessandria. I treni blindati furono impiegati intensamente in colonia anche da tedeschi, che li usarono nell'Africa del Sud-Ovest dal 1897 al 1910 durante la rivolta delle tribù Herero.

Nello stesso periodo gli inglesi intensificarono l'impiego, sia di treni armati di pezzi navali da 152 mm, sia di treni blindati veri e propri, durante la guerra anglo-boera (1899-1902), costretti dalla superiorità iniziale boera in campo aperto a servirsi della strada ferrata per ogni spostamento e per garantire rifornimenti alle truppe. Un largo impiego di treni armati improvvisati si ebbe durante la rivoluzione messicana del 1911 ad opera delle truppe governative che male ressero, in ogni caso, agli attacchi decisi ed improvvisi della cavalleria peones di Zapata e Pancho Villa: presso le truppe regolari messicane, la mitragliatrice, pur essendo conosciuta da anni, non venne certamente impiegata nella maniera più idonea.

All'inizio della prima guerra mondiale i treni blindati tedeschi, estesamente impiegati, resero buoni servigi nell'ingresso in Belgio anche se avevano ancora gran parte dell'armamento scoperto. Il primo esempio di treno blindato moderno fu però messo in linea solo nel 1915 dagli austriaci e successivamente impiegato anche sul fronte italiano trovando impiego contro l'altopiano di Asiago nel 1917 durante le fasi salienti della "Strafexpedition". Il treno era costituito da una serie di casamatte metalliche montate su carri pianali e dotate di feritoie dalle quali sparavano armi automatiche e cannoni; anche le locomotive, una di testa e una di coda, e le ruote dei carrelli erano totalmente protette da corazzatura. Grande importanza acquistarono i treni blindati in Russia e in Siberia durante le guerre civili ed anche durante la guerra russo-polacca del 1920. Treni blindati polacchi inflissero severe perdite alle truppe della Repubblica di Weimar anche durante gli scontri di confine tra Germania e Polonia e nel 1930-35 anche in Cina i treni blindati giocarono un ruolo importante nelle guerre civili.

Ma fu soprattutto durante la seconda guerra mondiale che il treno corazzato divenne un fondamentale strumento bellico. Ma di questo argomento, che è cronaca recente, "Voci" ha più volte ampiamente trattato. □

Un treno corazzato dell'esercito inglese durante la campagna in Egitto

Binari del Tigullio

Una suggestiva immagine del Tigullio. Malgrado le "aggressioni" della modernità, questa zona rimane sempre tra le più belle del mondo

di Aurelio Battaglia

Raggiungo dalla strada litoranea che si dipana in deliziosi tornanti il porticciolo di Portofino. Mi muovo come in un tempio. Il promontorio emerge ancora ai miei occhi quasi per mitico incanto, fa da primo piano al Tigullio che si disegna ad arco fino alla linea dell'orizzonte in piccoli seni ed anfratti, punteggiato da vaporetti e natanti che solcano lo specchio di mare, ormai limpido in poche zone, forse solo a Paraggi.

Qui non c'è inverno quando il cielo è sereno e il mare in bonaccia e il vento ha il sentore del pino, della mimosa e della focaccia al formaggio.

Scorgo antiche case dai colori che sbiadiscono, antiche reti di pescatori, le insegne delle umili trattorie e quelle dei ristoranti sfarzosi: hanno nomi che sanno di sole, di uccelli di mare, di fiori, quelli che la Riviera ammannisce in ogni stagione dell'anno: uno, quello che i liguri chiamano "limonetto", fra poco spanderà il suo inconfondibile profumo. Il profumo della Liguria.

Scorgo la casa dove Salvator Gotta mi ospitò in una delle ultime domeniche della sua vita: aveva gettato le tende a Portofino, ne era innamorato; scorgo i sentieri che percorrono il promontorio, quello che conduce alla baia di San Fruttuoso dove riposano i Doria e nei cui fondali è immerso il bronzo del Cristo degli abissi. È questo il versante del golfo Paradiso.

Di fronte si staglia Camogli che è forse la località della Liguria rimasta intatta nella sua foggia antica, che conserva una sua autenticità, sorprendente per i tempi in cui viviamo.

Dal lato opposto del promontorio l'arco del Tigullio ci presenta Santa Margherita e Rapallo, note al turismo più sofisticato ed esigente, con in mezzo San Michele di Pagana con la sua splendida chiesa e affreschi di autori fiamminghi.

In fondo il paesetto di Zoagli, patetico e suggestivo.

È una zona dal clima dolcissimo dove le colline proteggono la costa dai venti e la vegetazione e le brezze marine mitigano notevolmente la calura estiva.

Anche per questo Santa Margherita e Rapallo sono affollati in ogni stagione

da turisti italiani e stranieri, ospitati dall'imponente presenza di impianti alberghieri d'ogni categoria e richiamati anche da manifestazioni culturali, sportive e folcloristiche ad alto livello.
Le due località hanno caratteristiche simili: il porticciolo per pescherecci e natanti da diporto intorno al quale si snoda la grande curva del lungomare delle passeggiate tranquille, che d'inverno conosce i passi lenti e patetici di un'umanità che ha un'età media di settantanni: vecchietti che si crogiolano al sole o che stanno a ciarlare ai bar all'aperto; gioielli e pellicce da capogiro su spalle cadenti; belletti che sgraziano di più volti irrimediabilmente invasi dalle rughe.
Ma ci sono anche i trilli dei bambini che corrono e mettono a dura prova i nonni, il tintinnare dei bubboli dei cavalli ornati di mimosa per un romantico giro su carrozzella.
Certo, d'estate è un'altra cosa: lunghe scie di motoscafi veloci, sci nautico di belle ragazze e giovani gagliardi, rumori molesti oltre la mezzanotte di orchestre ossessive.
Forse è preferibile il passeggio degli anziani e il tempo invernale per questi luoghi così presi d'assalto.
Dietro le colline occhieggiano ville stupende che dominano l'incanto del golfo. Delle due località, Rapallo è più grande, ha un tessuto cittadino più fitto, forse troppo caotico per una residenza da riviera, vetrine di negozi per ogni sorta di merci, in cui c'è solo l'imbarazzo della scelta, un'abbondanza di cemento che certamente la deturpa, un richiamo maggiore di visitatori.
Santa Margherita, forse, salva ancora e mantiene una primitiva dolcezza con i suoi negozietti di artigianato, di orafi, le sue boutiques. Non mancano gli edifici e i monumenti degni di rilievo: l'Abbazia della Cervara, la Collegiata di NS. della Rosa, il museo dell'antico castello.
Rapallo ha ricordi storici di grande rilevanza, affonda le sue radici al tempo dei romani, contro i quali sembra preferì addirittura allearsi con Annibale, ora ricordato da un ponte sul quale il condottiero cartaginese transitò in arrivo dalle Alpi.
Il suo nome ha diverse etimologie, ma ci sembra più convincente quella greca "árpe-alós", che vuol dire "falce marina", la forma del golfo Tigullio.
La città ha molti monumenti: dal duomo con a fianco la torre pendente al castello che la difese dalle scorrerie dei pirati, dalla Porta Saline al Santuario di Montallegro posto sulle colline, emerge la sua storia nei secoli.
A Rapallo ebbe luogo nel 1917 il convegno interalleato dopo la ritirata di Caporetto, il trattato italo-jugoslavo del 1920 che riconobbe l'italianità di Fiume, il trattato russo-tedesco del 1922 che sancì la pace tra i due popoli dopo il primo conflitto mondiale.
A Rapallo soggiornarono le più grandi personalità dell'Arte, della Scienza, della Politica: da Plinio il vecchio a Marconi l'elenco è lunghissimo. Alle brezze del suo mare si ispirò in anni lontani il folle ingegno di Nietzsche e di Ezra Pound.
Personaggi, questi ultimi, giunti nel Tigullio col treno, quando la ferrovia era il solo mezzo veloce per arrivarvi e la stazione aveva quasi giornalmente il compito di rendere gli onori di casa ai personaggi più illustri.
C'era una saletta riservata per loro che a Rapallo è scomparsa, ma che a Santa Margherita resiste ancora: Hailé Selassié forse ne fu l'ultimo visitatore una ventina d'anni fa.
La ferrovia giunse nel Tigullio nell'ottobre del 1868: una lapide posta nella stazione di Rapallo, cento anni dopo, ricorda l'evento. Fu un'esplosione d'entusiasmo per le località della zona: si legge nella cronaca dell'epoca che la popolazione straripante fu tenuta a stento dai carabinieri all'arrivo del primo treno da

A destra, un treno a due piani in arrivo alla stazione di S. Margherita-Portofino. Sotto, viaggiatori prendono il sole in attesa del treno

Genova, che aveva superato la galleria della "Ruta" che collega Camogli a Santa Margherita e il golfo Paradiso con quello del Tigullio e la seconda galleria di "S. Michele", attraverso la quale si giunge a Rapallo.
Comincia da quella data la storia delle due stazioni che ora esaminiamo nell'attuale realtà, non certo felice, ma suscettibile, ci auguriamo, di migliori vicende in avvenire.

Un contesto di rara bellezza

Giungo a Santa Margherita Ligure-Portofino (così denominato da qualche anno lo scalo) in una giornata di sole che fa tiepida l'aria invernale e pulito il cielo di un azzurro quasi indaco che invita ad allontanarsi dai binari per correre subito sul lungomare. Lo farò più tardi col titolare, Capo Stazione Sovrintendente Rosario Corigliano che sa di questa visita e mi viene incontro con molta cordialità. Ma giungono prima di lui un pettirosso e un merlo che saltellano tranquilli sul marciapiede: mi salutano con cinguettii gioiosi, sembra mi facciano festa.
Il colpo d'occhio all'impianto è rapido e convincente dopo la stretta di mano: la bella aiuola di vasi con fiori multicolori e lo squarcio di mare che si apre fitto di alberature col verde intenso delle colline danno l'impronta della Riviera di Levante, che ha una sua suggestiva caratteristica, un suo splendore particolare. La Liguria è tutta bella, ma qui è impareggiabile.
Non ci esalta però la stazione posta in questo contesto di rara bellezza, anche se non ci deprime, come vedremo, quanto quella di Rapallo. Me ne dà conferma il buon Corigliano, giunto qui sette anni fa dalla natia Villa S. Giovanni, il quale vorrebbe vederla più bella la sua stazione, animato da una tenace volontà, da un desiderio di fare e da una grande ammirazione per questi posti. È un uomo dotato anche di una bonomia che lo rende amico di tutti.
L'impianto ha in forza 25 agenti di cui, oltre al titolare, 4 capistazione, 10 gestionisti e amministrativi e 11 ausiliari.
Il governo del personale non è perciò difficile e l'attività scorre nel migliore dei modi.
La stazione ha tre binari, un sottopassaggio e una saletta posta sul secondo marciapiede. Oltre al Fabbricato Viaggiatori esiste un Magazzino V.O. in assegnazione all'I.N.T. per presa e consegna a domicilio di colli: un'attività, questa, sempre in crescente calo per una serie di motivi che qui non è possibile esaminare.
Il servizio viaggiatori, invece, è fervido, non solo di pendolari, dato che qui fermano gli espressi e alcuni treni rapidi.
La stazione non si presenterebbe male se si fosse provveduto a ripulire la facciata esterna e interna e qualche locale che andrebbe opportunamente restaurato. Qui sorgeva all'epoca dell'impianto della linea un'antica villa che fu adibita a stazione e riattivata nel corso degli anni.
Ci sono due sale d'aspetto, quella di prima classe accogliente, arredata all'antica con uno specchio ovale di molto valore, quella di seconda un po' meno e certamente più esposta alle insidie del vandalismo. L'atrio è capiente ma in pessime condizioni; i servizi igienici ben curati.
Certo, il rango della località richiederebbe l'adozione di provvedimenti immediati.

Il Capo Stazione Sup. Corrado Del Ponte, di S. Margherita Ligure

A colloquio con il Titolare di Rapallo, G. B. Damiano

Lucia De Franco, Assistente di Stazione

TIGULLIO

Pesa anche su questa decadenza, che si avverte un po' dappertutto in queste stazioni che molti anni fa costituivano quasi un porto d'approdo per la gran massa di visitatori, il rapido diffondersi della motorizzazione e l'errata valutazione che si fece sulla funzione del treno, i dubbi che si ebbero sul suo avvenire. Sembra ora ci si voglia destare dall'obsolescenza che ha caratterizzato lunghi anni perduti e già si avverte qualche segno.

A Rapallo, infatti, c'è un programma di ristrutturazione e di bonifica che ha richiesto interventi sia da parte ferroviaria che della Civica Amministrazione, che tiene ad un miglioramento strutturale ed estetico della stazione.

Ma qui, nonostante i cinquecento milioni stanziati dalla nostra Azienda, i rimedi possibili saranno ben pochi, in quanto anche la nostra stazione ha risentito del fenomeno divenuto emblematico per il quale è stato coniato il neologismo "rapallizzazione" che, com'è noto, ha molto danneggiato questa stupenda cittadina.

I nostri impianti sono praticamente assediati da costruzioni che si affacciano sui binari e che non ne consentono un'adeguata espansione, per cui non è possibile intervenire con provvedimenti radicali, quali sarebbero invece necessari.

Non manca, tuttavia, la nostra responsabilità e forse anche il nostro ritardo.

L'impianto sorge in curva e il servizio viaggiatori è esposto a rilevanti difficoltà, tanto che occorrerà sradicare la siepe di pitosforo di un marciapiede, lato Zoagli, che attualmente risulta stretto e pericoloso. Me lo fa constatare il Capo Stazione Sovrintendente G.B. Damiano, solo da qualche mese titolare, col quale visito tutti i locali della stazione, in verità molto asfittici e sacrificati.

Per ricavare servizi igienici decenti si è dovuto utilizzare e sopprimere la sala d'aspetto di prima classe.

A Rapallo fermano tutti i treni e c'è, quindi, un passaggio consistente di viaggiatori che vi si trovano a disagio, sia per l'infelice dislocazione degli accessi ai treni con saliscendi inutili di scale i cui gradini sbrecciati rendono i percorsi più disagevoli specie alle persone anziane.

Si è pensato, per liberare un locale al piano del binario, di installare la biglietteria a piano terra accanto al caffé ristoratore addossandola al frontespizio, onde evitare ai viaggiatori verso La Spezia il salire, lo scendere e il risalire delle scale per raggiungere i treni.

Ma questa soluzione non è gradita al personale della biglietteria che si troverebbe avulso dalla stazione ed esposto ai tanti possibili pericoli esterni.

Comunque, la carenza di spazi renderà necessaria questa non gradita soluzione.

Trovo nella biglietteria il Capo Gestione Sovrintendente Renato Menini, che dirige il settore, come Damiano sempre sulla breccia, costretto in una stanzetta di pochi metri quadrati, dove oltre alla biglietteria c'è il Centro rilascio concessioni di viaggio dove affluiscono ferrovieri e pensionati di Rapallo e di altre località vicine.

Introiti 1981 *(in milioni di lire)*

RAPALLO

	Viaggiatori	Merci
Gennaio	91,8	18,6
Febbraio	84,6	20
Marzo	96,6	24,7
Aprile	110,4	20,9
Maggio	101,5	20,3
Giugno	105,1	17,5
Luglio	144,1	21
Agosto	153,5	21,7
Settembre	117,8	17,9
Ottobre	89,5	21,1
Novembre	82,7	19,5
Dicembre	95,8	25,1
Totale	1273,4	248,3

S. MARGHERITA LIGURE

	Viaggiatori	Merci
Gennaio	32,5	10,8
Febbraio	30	7,8
Marzo	32,7	7,9
Aprile	39,7	12
Maggio	40,1	11,5
Giugno	42,7	11
Luglio	57,4	12,6
Agosto	59,3	13,6
Settembre	49,8	8,1
Ottobre	35,8	6,3
Novembre	32	5,3
Dicembre	33,4	8,8
Totale	485,4	115,7

E' un ufficio dove non ci si può muovere, ma la gente della biglietteria non se ne lamenta forse perché non vede di buon grado il trasferimento in piazza.
Meno asfittici i locali del servizio merci dove si muovono agevolmente gli addetti: il Capo Gestione Superiore Santarelli, romano, molto allegro e intelligente e la Signora Claudia Gnani, Capo Gestione, romagnola, molto attiva come la sua gente.

Problemi di estetica e funzionalità

La stazione ha tre binari, due di corsa e uno di precedenza, è posta tra due gallerie, quella di "San Michele" e quella delle "Monache"; dal lato di Santa Margherita sorge uno scalo merci di quattro binari con un Magazzino, in consegna all'I.N.T., sul quale si progetta di costruire un piano sopraelevato per uno spogliatoio per il personale dei Lavori e degli Impianti Elettrici.
I lavori di restauro sono comunque iniziati e già la facciata esterna del Fabbricato Viaggiatori è stata ripulita.
All'interno si farà quanto sarà possibile dato il poco spazio a disposizione che non consente ampliamenti.
Sia Rapallo che Santa Margherita sono dotati di impianti ACEI per il telecomando installati alcuni anni fa e ricevono numerose richieste di prenotazioni di posti, che devono essere effettuate per telefono ai terminali di Chiavari e di Genova Principe.
La bellezza delle due località, di cui abbiamo accennato, poste in un contesto turistico d'altissimo livello, ci pone continuamente di fronte a problemi di estetica e di funzionalità, date anche la quantità e la qualità dell'utenza.
Non so quanto fino ad ora la nostra Azienda ne sia stata all'altezza; comunque è necessario fare tutto il possibile per non rimanere in coda in iniziative di aggiornamento.
La stazione ferroviaria, nonostante tutto, rimane sempre il biglietto da visita per chi vi arriva, il primo accostamento ai luoghi che si visitano e non può non adeguarsi alla loro bellezza.
Santa Margherita Ligure forse è ancora accettabile, ma Rapallo no, anche se le deficienze non sono tutte imputabili alla nostra Azienda.
Il mezzo miliardo stanziato e il fervore dei lavori sono un segno apprezzabile di buona volontà, oltre il quale la carenza degli spazi non consente alcuna soluzione. □

Il Santuario di Montallegro

È una strada stretta e tortuosa quella che mi conduce al Santuario di Montallegro, fiancheggiata da ulivi secolari e da pini marittimi. Partendo da Rapallo, essa sale gradatamente svelando, ad ogni curva, il tesoro di un incomparabile panorama di mare e di coste. Qua e là, piccole case di contadini rosseggiano fra gli alberi di limone ed enormi cespugli di rosmarino; l'aria tiepida ha l'odore aspro del cipresso.
Arrivo sulla cima del Monte Leto o Allegro ed abbraccio finalmente con un colpo d'occhio l'incantato Golfo del Tigullio. Rapallo, S. Margherita, il Monte di Portofino, S. Fruttuoso di Camogli mi guardano di laggiù, immersi in un mare color cobalto.
Un lungo viale alberato mi guida al Santuario, progettato dall'architetto genovese Tommasino Lagomaggiore e voluto dalla popolazione per rendere omaggio alla Madonna, qui apparsa il 2 luglio 1557. La costruzione primitiva fu portata a termine nel 1559 ma nel 1867 si decise di procedere ad alcune opere di restauro. Fu così che Nicolò Barabino dipinse nell'abside l'Apparizione di Maria e Francesco Boero abbellì la volta con quattro medaglioni che illustrano gli eventi più importanti della storia del Santuario.
Il suo interno, in puro stile barocco, è costituito da un'unica navata lunga 25 metri, da un altare maggiore e da quattro minori. La luce del giorno, filtrata da preziosi vetri colorati, illumina gli ex voto d'oro e d'argento che coprono dal soffitto a terra le pareti mentre un organo monumentale impone la sua presenza sul fondo della chiesa.
Si respira un'aria di pace e di serenità in questo sperduto angolo di paradiso, si sente il bisogno di fermarsi e di raccogliersi un momento in preghiera.
Ma fuori la vita incalza: il sole illumina la facciata di marmo bianco e rosa in stile gotico lombardo e il pesante portone di bronzo, opera dello scultore Italo Primi di Rapallo.
Le campane diffondono i loro dolci rintocchi come centinaia di anni fa, quando da ogni paesino circostante tutti accorrevano per invocare una grazia, per chiedere un miracolo.
Dall'alto del suo monte questo tempio ha visto scorrere più di quattro secoli di storia, ha visto pestilenze, guerre e lotte fratricide. Eppure, esso rimane lì, intatto ed immutabile a testimoniare la fede e la costanza di uomini che non ci sono più.
La sera si avvicina ed io saluto i due sacerdoti diocesani che, insieme con il Rettore Don Luigi Amendolesi, curano questo Santuario.
Mi attende ancora una volta quella lunga e tortuosa strada inaugurata nel lontano 1932. Guardo con rimpianto la cabina della funivia che, fino a qualche tempo fa, si inerpicava lungo i fianchi scoscesi del monte, raggiungendone la cima in soli otto minuti.
Ora è là abbandonata: aspetta che qualcuno si ricordi di lei, aspetta di poter ancora accompagnare fedeli e pellegrini a visitare questo luogo struggente di bellezza e di solitudine.

Luigina Drago

NOVARA

Il Direttore Generale visita la prima Unità Speciale

Il Direttore Generale, dr. Semenza, ha recentemente visitato la sede di una delle cinque Unità Speciali, e precisamente la 1ª, quella che ha sede a Novara in corso Cavour, e che dispone di Centri Operativi a La Spezia, Savona, Torino e Monza.
La giurisdizione della 1ª Unità Speciale si estende ai Compartimenti Ferroviari di Milano, Torino, Genova ed in parte a quello di Firenze per gli interventi previsti dal Piano Integrativo delle F.S., e in particolare per quelli aventi minori interferenze con la circolazione dei treni.
Durante la visita, il Direttore Generale ha potuto rendersi conto dello sviluppo degli studi e progetti per le opere di futura realizzazione che rientrano nella competenza della 1ª Unità Speciale, trovandoli in uno stadio di avviata progettazione.
Queste sono le opere previste: raddoppio della linea "Pontremolese" — variante della linea internazionale del Gottardo fra Albate Camerlata e Chiasso — nuovo scalo di Roja a Ventimiglia — nuovo scalo di Torino Orbassano — "Passante ferroviario" di Milano — raddoppio tratto Carnate-Calolzio della linea Monza-Calolziocorte e nuovo scalo di Lecco — triplicamento tratto linea Chivasso-Bivio Castelrosso — blocco automatico linea Gallarate-Domodossola — blocco automatico linea Novara-Premosello — nuovo fabbricato viaggiatori di Milano Lambrate — Terminale per trasporti intermodali a Segrate — Scalo internazionale di Beura detto Domo II.
Con l'occasione il dr. Semenza ha voluto conoscere tutta l'equipe di tecnici che collaborano con l'ing. Rizzotti, Direttore della 1ª Unità Speciale, trattenendosi con loro in cordiale colloquio.

R. Z.

Il Direttore Generale con l'Ing. Rizzotti, Capo dell'Unità Speciale di Novara

ROMA

È nata la F.U.T.

L'11 febbraio scorso è stata costituita a Roma la Federazione Unitaria dei Trasporti (FUT) che accorpa FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI. Il nuovo patto federativo assorbe i preesistenti che riguardavano le singole categorie dei ferrovieri, autoferrotranvieri, marittimi, portuali, lavoratori del trasporto aereo, ecc. Su un totale di un milione di addetti ai vari settori trasporti, mezzo milione risulta aderire alla FUT.
Nel corso dell'assemblea costitutiva, che è stata aperta da una relazione di Lucio De Carlini, Segretario Generale della FILT-CGIL, sono stati anche eletti i 171 membri del comitato direttivo. Nella sua relazione, De Carlini ha ricordato che si sta facendo ormai strada la «concezione del trasporto come settore direttamente produttivo dell'economia nazionale». Inoltre, il trasporto è oggi «un fattore centrale della spesa pubblica e quindi come movimento sindacale si pone la necessità di organizzare un protagonismo nuovo in confronto ad altri soggetti istituzionali e sociali per recuperare produttività reale e lottare contro ogni forma di inefficienza e di spreco».
A proposito della costituzione della FUT, Giorgio Benvenuto, Segretario Generale della UIL, intervenuto a chiusura dell'assemblea, ha sostenuto che non si tratta di «una scadenza burocratica ma di un fatto politico di estrema importanza, non solo perché consente di dotare il movimento sindacale di uno strumento politico-organizzativo essenziale per la politica di questo settore (i trasporti), ma anche perché rappresenta un importante passo in avanti sulla strada dell'unità delle tre confederazioni sindacali».

T.G.

Il Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, con un gruppo di collaboratori, davanti alla locomotiva di Piazza al Serchio

LUCCA

Il Ferrotel di Piazza al Serchio

Completamente rammodernato il Ferrotel di Piazza al Serchio sulla Lucca-Aulla. Piccolo, ma bello, elegante e funzionale è stato ottenuto ristrutturando e portando a nuovo il vecchio "Dormitorio" che risaliva ai lontani anni '30 quando Piazza al Serchio era stazione di testa della linea per Lucca e questa città ancora non era collegata ad Aulla, sulla Parma-La Spezia.
Il sempre più crescente traffico pendolare sulla linea e le giuste conquiste dei ferrovieri nel campo dei turni di servizio ha reso obbligatoria la presenza pressoché costante del personale viaggiante e di macchina nell'impianto, giustificando in tal modo l'ormai inderogabile necessità di provvedere all'ammodernamento del fabbricato aumentandone, nel contempo, la ricettività. A questo provvederà la seconda fase dell'intervento sulla struttura: i lavori per l'ampliamento si inizieranno tra breve; gli stessi Enti locali hanno assicurato la loro fattiva collaborazione per il su-

Assemblea a Villa Patrizi

9 Marzo, ore 10. Il cortile centrale della Direzione Generale stracolmo di gente. Un'assemblea affollatissima, come non capita spesso. Sul palco ci sono Michele Serpico, Aldo Luciani, Renato Corpetti e Alberto Perfetti. I quattro sindacalisti che, a causa delle false accuse di un "pentito" sono stati arrestati e incriminati per appartenenza a banda armata. Dopo tre giorni, la scarcerazione "per assoluta mancanza di indizi". I lavoratori della D.G. che conoscevano Serpico, Luciani, Corpetti e Perfetti, come uomini, come colleghi e come sindacalisti, e non avevano avuto un attimo di dubbio sulla loro estraneità, hanno voluto confermare nell'assemblea la loro stima e fiducia. Nelle foto: il cortile centrale di Villa Patrizi, durante l'assemblea; in alto, al microfono Aldo Luciani.

peramento di eventuali difficoltà di carattere burocratico-amministrativo.
Enti locali che, Comune di Piazza al Serchio in testa, affiancato dagli altri Comuni della Garfagnana, Comunità montane, Pro loco ecc., hanno sempre avuto con le Ferrovie dello Stato un rapporto ottimo sotto tutti i punti di vista. Rapporto che — sembrerà strano ma è così — è andato anche, quanche volta, ben oltre il semplice "utilitarismo" che solitamente caratterizza questo genere di rapporti. Ne è tangibile prova la mastodontica locomotiva a vapore 740.002 che qualche anno fa, tra mille peripezie, venne portata in una piazza di Piazza al Serchio, dove il Comune della ridente cittadina collinare la volle come singolare monumento e segno d'amicizia.
All'inaugurazione del nuovo Ferrotel erano presenti il Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, insieme ai Capi degli Uffici del Compartimento; hanno assistito alla cerimonia, tra gli altri, il Sig. Waldo Pistoresi, Assessore ai trasporti della Provincia di Lucca, il Prof. Ferri, Assessore anziano in rappresentanza del Sindaco di Piazza del Serchio e i rappresentanti sindacali del personale sia locali che provinciali.

A. D'A.

FIRENZE

Per un "metrò" di superficie

In un recente incontro tra il Direttore Compartimentale di Firenze, Ing. Salvatori, il Consiglio di fabbrica del Nuovo Pignone e le Sezioni sindacali della Banca Toscana, è stata nuovamente affrontata e discussa la possibilità, già altre volte messa sul tappeto, di realizzare — utilizzando l'attuale "laccio" ferroviario — una metropolitana di superficie che collegasse rapidamente e frequentemente la Stazione di Firenze Campo Marte, a Sud della città, e quella di Sesto Fiorentino, a Nord, con successiva possibilità di espansione, rispettivamente, a Pontassieve ed a Prato.
L'assessorato al traffico e il Comune di Firenze hanno confermato la loro disponibilità ad approfondire la questione anche in relazione ai problemi di realizzazione delle infrastrutture necessarie (stazioni), di collegamenti pedonali e di viabilità in generale connessi con l'ipotizzata opera.
Le Ferrovie, essenzialmente per motivi di natura tecnica ed economica, vedrebbero il problema risolvibile in due fasi: in un primo momento verrebbe attuato un collegamento diretto, o con fermata intermedia a Santa Maria Novella, servendosi delle strutture esistenti; una seconda fase, decisamente più complessa, darebbe origine ad una vera e propria metropolitana di superficie con fermate da realizzarsi là dove il "laccio" tocca i punti più nevralgici della città.
La frequenza delle corse favorirebbe in primo luogo il rapido spostamento delle migliaia di pendolari gravanti sulle zone industriali interessate.

A. D'A.

TRIESTE

Una carrozza "trasformata"

Nella stazione di Trieste C.M., in prossimità della costruenda Cabina A.C.E.I., si è recentemente svolta una semplice cerimonia per festeggiare il termine dei lavori di trasformazione della ex carrozza Bz 30610 in un "carro di servizio".
Sono intervenuti per l'occasione il Direttore Comp.le di Trieste, il Capo Ufficio I.E. Ing. Flego, funzionari del Compartimento e rappresentanti sindacali. Il lavoro di allestimento, escludendo la revisione completa del rodiggio e la totale verniciatura esterna, è stato fatto dal solo personale del Reparto Compartimentale I.S. di Trieste nei tempi "morti" del loro lavoro.
Il perché di un "carro di servizio" che assolvesse degnamente alle necessità degli agenti del Reparto I.E. di Trieste è stato illustrato dal Capo Reparto.
Per anni — egli ha detto — il "pied a terre" del personale del Reparto, obbligato, per dovere d'ufficio, ad operare per il 90% dell'anno in trasferta, era una coppia di vecchi carri merci adattati alla meglio a refettorio, a spogliatoio e ad officina; carri merci che come si può immaginare avevano pertugi minimi per luce e aria, erano soffocanti d'estate e freddi d'inverno, freddo mitigato appena da stufe a gas permanentemente in funzione. Per questo motivo venne avvertita la necessità, vista la completa fatiscenza di uno di questi carri, di acquisire un mezzo decoroso, funzionale e duraturo.
Venne, allora, inoltrata agli organi competenti richiesta di carrozze, le meno malandate, fra il materiale rotabile in via di demolizione. Con sollecitudine venivano inviate ad Udine,

Al mare e ai monti con Jumbo Tour

Al mare a Rimini

Una serie di alberghi modernissimi a Vostra disposizione per un lieto periodo di vacanza su di una spiaggia incantevole con l'assistenza dell'Ufficio Turistico ***Jumbo Tour*** *in Viale Regina Margherita n. 109 - tel. 0541/32500.*

Quote Stagione 1982

Quote per persona per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere a 2-3-4 letti con servizi privati (escluse le camere singole in qualche caso), servizio, tassa di soggiorno, uso in comune di cabine al mare.

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE:

Hotel Regina e altri:

Bassa Stagione: L. 119.000 / Media Stagione: L. 147.000 / Alta Stagione: L. 161.000.

Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.

Per camere fronte mare aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

Residence Hotel Jumbo:

Bilocale più servizi 4-5-6 posti letto, TV, frigo, piscina, posto macchina garantito, solarium, cabine al mare, ampia terrazza.

Bassa Stagione: L. 105.000 / Media Stagione: L. 126.000 / Alta Stagione: L. 147.000.

ALBERGHI CON PISCINA

Hotel Jumbo - Susy - Airone (senza piscina) e altri:

Bassa Stagione: L. 105.000 / Media Stagione: L. 126.000 / Alta Stagione: L. 147.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali.

ALTRI ALBERGHI:

Hotel Colon e altri:

Bassa Stagione: L. 98.000 / Media Stagione: L. 119.000 / Alta Stagione: L. 140.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali

Hotel Holland (rinnovato - nuova gestione)
Hotel Montecarlo - Hotel Manola e altri:

Bassa Stagione: L. 91.000 / Media Stagione: L. 112.000 / Alta Stagione: L. 126.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali.

In tutti gli Alberghi: escluso il Residence Jumbo, **sconto** del 30% ai bambini fino ai 7 anni con aggiunta di lettino nella camera degli adulti.
Sconto del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camere a 3 o 4 letti.

Turni: (di una o più settimane con inizio e fine di **Domenica**).

Bassa Stagione: 2 maggio, 9 maggio, 16 maggio, 23 maggio, 30 maggio, 6 giugno, 13 giugno, 20 giugno, 27 giugno.

Media Stagione: 27 giugno, 4 luglio, 11 luglio, 22 agosto, 29 agosto.

Alta Stagione: 11 luglio, 18 luglio, 25 luglio, 8 agosto, 15 agosto, 22 agosto.

Bassa Stagione: 29 agosto, 5 settembre, 12 settembre, 19 settembre.

Nessuna possibilità di concedere il turno 1/8 - 15/8; pertanto il mese di agosto è suddiviso solo in due turni e, precisamente: 25/7 - 8/8 oppure 8/8 - 22/8.

In montagna

Anche per l'estate 1982, Vi presentiamo i nostri soggiorni montani, nei seguenti Alberghi:
Aprica: Hotel Urri, Hotel Villa Maria - **Caspoggio:** Residence Hotel Kennedy - **Chiesa Valmalenco:** Hotel Mitta - **Trafoi (BZ):** Hotel Posta.

Quote Stagione 1982

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere a 2-3-4 letti con servizi privati, incluso tasse di soggiorno.

Bassa Stagione: L. 98.000 / Alta Stagione: L. 133.000.

Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali

A Caspoggio la sistemazione avverrà presso il Residence dell'Hotel Kennedy, mentre i pasti saranno consumati presso il ristorante dell'Albergo stesso.

Bambini: fino a 7 anni, **sconto** del 30% (con aggiunta di lettino nella stessa camera degli adulti)

Sconto: del 10% alla terza e quarta persona adulta in camere a 3 e 4 letti.

Turni (di una o più settimane, con inizio e fine di Domenica):

Bassa Stagione: 13 giugno, 20 giugno, 27 giugno, 4 luglio.

Alta Stagione: 4 luglio, 11 luglio, 18 luglio, 25 luglio, 1 agosto, 8 agosto, 15 agosto, 22 agosto.

Bassa Stagione: 22 agosto, 29 agosto, 5 settembre, 12 settembre.

Norme per l'iscrizione

- 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. 30.000 (con assegno bancario, o assegno di conto corrente personale o vaglia postale), intestato a "**Jumbo Tour**" Rimini.
- 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.
- Specificare se si desidera il soggiorno in Alberghi sul mare - Alberghi con piscina - altri Alberghi, quest'ultimi distano al massimo 100 metri dalla spiaggia.
- I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza. È 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.
- Per altre informazioni dirette telefonare al numero 0541/32500. L'Ufficio è a Vostra completa disposizione tutti i giorni con il seguente orario: 8-12,30 - 15-21.
- È consigliabile far pervenire le richieste di prenotazione — specialmente per Luglio e Agosto — almeno tre mesi prima dell'inizio del turno desiderato.
- In caso di rinuncia forzata sarà rimborsato l'importo versato, sempre che la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.
- Nel limite della disponibilità sarà tenuto conto dell'albergo richiesto in preferenza.

luogo previsto per i lavori, due carrozze della Serie Bz.30. Una delle due carrozze, la 30610, veniva consegnata al Reparto Comp.le I.S.
Essendo il personale della locale Squadra Rialzo occupato in lavori inderogabili, il personale del Reparto I.S. si impegnava ad eseguire i lavori di adattamento che iniziavano nel mese di maggio del 1981. Superato lo scoramento dei primi giorni (caldo, sporco, fatica,... oh come costruivano bene le carrozze nel 1928! Avrebbero potuto correre per altri 50 anni!), si entrava nel vivo del lavoro: eliminazione delle strutture degli scompartimenti, apertura di due vani nelle fiancate della vettura per potervi accedere anche con attrezzi voluminosi, conseguente costruzione delle relative porte in ferro, eliminazione di una ritirata, rifacimento della soffittatura in lamiera, applicazione al soffito di nuovi fogli di faesite bianca forata, risanamento della pavimentazione, posa al suolo, nel locale d'officina, di lamiere di ferro, costruzione di pareti in lamiera e tubo profilato rivestito di faesite per ottenere l'attuale configurazione della carrozza, costruzione del salone refettorio, dello spogliatoio, dell'officina, del magazzino e di un locale doccia ricavato da una ritirata opportunamente modificata.
Si provvedeva, poi, al rifacimento delle pareti interne rovinate, alla costruzione dell'impianto di riscaldamento a gas secondo le norme in vigore, alla costruzione dell'impianto idrico e di quello elettrico, all'applicazione di pavimentazione in gomma industriale e infine alla verniciatura interna completa.
Il lavoro è stato svolto sempre con entusiasmo e gli agenti hanno collaborato e discusso, anche con accanimento, per trovare in ogni circostanza la soluzione migliore.
Il risultato ha confermato appieno le aspettative.
Il nuovo nome della carrozza è: Vadz 60 83 99-29 006-3.
La spesa viva dei materiali è stata dell'ordine di sei milioni.

A.P.Q.

CULTURA & TEMPO LIBERO

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies

CINEMA

di Piero Spila

I brutti incubi del "sogno americano"

Sempre più spesso, nel cinema americano, capita di vedere film ambientati in piccole comunità di immigrati. Dagli armeni dello splendido **America, America** di Kazan, degli anni sessanta, ai russi de **Il cacciatore** di Cimino, fino agli jugoslavi de **Gli amici di Georgia**, l'ultimo film di Arthur Penn, che può annoverarsi tra i più interessanti prodotti "made in USA" della stagione. Questa scelta di ambienti e situazioni, naturalmente, non è casuale ma risponde ad una esigenza espressiva prima che ideologica. E non solo per il fascino e la suggestione di queste comunità, etniche e culturali, che di fronte ad una società che, nel loro caso, appare ed è oggettivamente disgregatrice, si chiudono nel culto geloso delle tradizioni (le musiche, i costumi, le feste e così via). Il problema espressivo, infatti, si pone, in un altro modo. Per rappresentare la realtà contemporanea, per mettere meglio a fuoco le sue caratteristiche e contraddizioni, uno strumento valido può anche essere quello di prendere il discorso alla lontana. Ad esempio, una prerogativa di un certo cinema di fantascienza (pensiamo a **Incontri ravvicinati del terzo tipo**, ma anche **1999 Fuga da New York**) è di proiettare in un futuro più o meno prossimo, comunque in uno scenario avveniristico, emozioni, situazioni, problemi che sono invece assolutamente attuali; il risultato è di far emergere in maniera esasperata, quindi più netta ed esplicita, una realtà sociale incombente e inattesa. In altri termini, si fa spettacolo (ma anche ideologia) mettendo in scena l'"altrove", rappresentando situazioni apparentemente estranee od estreme, che tuttavia ripropongono problematiche e situazioni a noi molto vicine. Il procedimento inverso — ma volto alla stessa finalità — seguono registi come Cimino e Penn. Rappresentare una realtà sociale, denunciandone i sintomi più peculiari, attraverso il crogiolo di un microcosmo per definizione emarginato, come può essere una minoranza etnica all'interno di una metropoli americana.

L'"altrove", la "cosa dell'altro mondo" del cinema di fantascienza, nel film di Penn diventa il fatto quotidiano. La violenza, il razzismo, la corsa sfrenata al successo, il conflitto tra generazioni, temi tradizionali per il cinema americano, in **Gli amici di Georgia** sono visti con lo sguardo "vergine" di uno jugoslavo dodicenne che per la prima volta giunge a Chicago e comincia a misurarsi con il grande "sogno americano", l'"american dream" che è ormai entrato nella mitologia della cultura occidentale. Di qui il singolare effetto straniante di un film che, con una struttura narrativa a mosaico (le diverse "voci narranti"), i bizzarri salti di stile (dal tono leggero della commedia ai colpi duri dell'iperrealismo) riesce a dare una visione abbastanza inedita della società americana e delle sue cifre più significative.

Gli amici di Georgia inizia a Chicago negli anni cinquanta, quando Danilo Prozor giunge dalla Jugoslavia, insieme alla madre, per riunirsi al padre, operaio in una fonderia, emigrato durante la seconda guerra mondiale. Danilo frequenta il liceo con due amici e con Georgia, la ragazza più attraente del quartiere. I ragazzi sono tutti innamorati di Georgia (nella colonna sonora del film impazzano le note della stupenda canzone di Hoaghy Carmichael: "Georgia on My Mind"), ma fin dall'inizio si capisce che il preferito è proprio Danilo. È chiaro, però, che per il ragazzo,

Jodi Thelen e Craig Wasson in una scena de "Gli amici di Georgia"

timido e impacciato com'è, Georgia è come il "sogno americano" con cui si trova a fare i conti: difficile e sfuggente, che si ama, si insegue ma senza successo. E questo accade per tre quarti del film. Georgia, quasi per dispetto, farà un figlio con il più aitante degli amici di Danilo, poi sposerà il più brutto, infine abbandonerà il tetto coniugale per vivere alla maniera hippy con un'altra ragazza che morirà suicida. Danilo, a sua volta, si fidanza con una ragazza ricchissima. Il sogno americano sembra ormai alla portata, ma incombe la tragedia e quel sogno si trasformerà in un brutto incubo. Il giorno delle nozze, il padre della sposa, in un raptus di follia ammazza la figlia, ferisce Danilo e si uccide. Il protagonista, uscito dall'ospedale, si trascina a lungo da un posto all'altro degli Stati Uniti. Poi tutto apparentemente si aggiusta: il padre di Danilo, ormai in pensione, ritorna in Jugoslavia, e Danilo, ricomposto in qualche modo il suo conflitto edipico, entra finalmente in sintonia con il suo nuovo Paese: fa a pugni con un bellimbusto in un locale pubblico e ritrova Georgia, scoprendo (naturalmente) che lei lo ha sempre aspettato. Nell'ultima scena del film, gli amici di Danilo — tutti, più o meno, duramente toccati dalla vita — si ritrovano a parlare intorno al fuoco. Ma non è per niente un "lieto fine"! Forse la storia, narrata così, può trarre in inganno. Infatti, malgrado tutto, **Gli amici di Georgia** non è un film su un giovane che diventa adulto, sui suoi dolori, sui suoi amori, sulle cose che non sono accadute e che dovevano accadere. Il film, pur nella sua schematicità (certamente non è un modello di rigore e di stile), riesce a documentare con efficacia le vicende più significative vissute negli ultimi anni (il Vietnam, il sessantotto, il movimento Hippy, la conquista della Luna, ecc.), e testimonia i malesseri di una società che non è riuscita a ricomporre, se non in un sogno utopico, le sue contraddizioni più aspre. Ma **Gli amici di Georgia** rappresenta soprattutto, ed è questa la sua cifra migliore, un lungo viaggio percorso con la generazione che si formò negli anni sessanta, che sono stati un periodo davvero straordinario per l'America e, di riflesso, per tutto il mondo occidentale. In quegli anni tutto era più chiaro, ed i giovani non erano soltanto contro la guerra, ma volevano davvero cambiare la vita (i valori e lo stile), conoscere e conoscersi meglio. Sappiamo tutti com'è finita. E allora, il film di Penn diventa anche un viaggio attraverso l'emarginazione, cioè attraverso l'insicurezza, l'angoscia, l'infelicità diffusa del nostro tempo.

In un film imperniato sulla drammatizzazione degli eventi, e quindi sulla recitazione, spiccano le interpretazioni di un gruppo di giovanissimi attori, quasi tutti alla loro prima esperienza cinematografica: Craig Wasson, Jodi Thelen (che è Georgia), Jim Metzler e Michael Huddleston. Arthur Penn ritrova qui, in certe scelte registiche e soprattutto in alcuni risvolti narrativi, il piglio e la cattiveria dei suoi film migliori (**Furia selvaggia** e **Gangster Story**).

SEGNALAZIONI/CINEMA

"Ragtime" di Milos Forman, con Howard Rollins, Elisabeth McGovern e James Cagney.

Sul ritmo trascinante del ragtime si susseguono vicende pubbliche e private, personaggi celebri e piccoli uomini, grandi eventi e fatti quotidiani, vendette, folli amori, omicidi. Un affresco grandioso, e ridondante, dell'America fiammeggiante dei primi anni del secolo. Un film diretto da Milos Forman ("Qualcuno volò sul nido del cuculo" e "Hair") ma prodotto da Dino De Laurentiis: un produttore che ha quasi sempre condizionato (negativamente) i suoi autori. Ed ecco allora che, in certi attacchi di montaggio, in una certa grinta narrativa, si sente la buona mano di Forman, ma nei momenti peggiori, "Ragtime" assomiglia a "Mandingo" (prodotto da De Laurentiis) ed anche a "Radici".

"Cercasi Gesù" di Luigi Comencini, con Beppe Grillo, Maria Schneider, Fernando Rey e Memè Perlini.

Un film su un'ipotesi "assurda", ma fino a un certo punto: Gesù nel mondo d'oggi. Una potente casa editrice religiosa, nel lancio di una grande enciclopedia a dispense sulla vita di Gesù, si imbatte in uno strano personaggio, Giovanni, ingenuo, sprovveduto, ma soprattutto dotato di una "follia", che pare proprio "divina". Una ragazza drogata, una terrorista, un ragazzino paralitico appaiono soggiogati dal personaggio, i religiosi assai meno. Comencini mette a frutto sapientemente la sua predisposizione alle notazioni umane (è il regista del "Pinocchio" televisivo) e realizza un film divertente e gustoso.

"Buddy Buddy" di Billy Wilder, con Jack Lemmon, Walter Matthau e Paula Prentiss.

Non avremmo giurato sull'assioma che dice che, volendo, si possa ridere di tutto. Dobbiamo ricrederci davanti a un film come questo che riesce a far schiettamente ridere su killer intenti alle loro macabre funzioni, su persone che ossessivamente provano a suicidarsi, su cliniche per turbe varie e così via. Wilder, grazie anche alla collaborazione di due attori davvero straordinari (Lemmon e Matthau), riesce, ad ottant'anni suonati, a realizzare uno dei film più divertenti e giovanili della sua lunga e luminosa filmografia.

LIBRI

Quella regina

Compariva nel suo palco al balletto «portando sul capo un'immensa, vibrante aigrette, sconosciuta alle parigine che subito vollero copiarla. Si sarebbe potuto supporre che quella meravigliosa creatura fosse stata importata nei loro innumerevoli bagagli quale più prezioso tesoro dai ballerini russi». Così Proust descrive nella **Recherche** la principessa Yurbeletiev, protettrice di grandi uomini e di giovani talenti, rievocando i magici anni che videro, a Parigi, la miracolosa fioritura dei Balletti Russi. Ma la principessa Yurbeletiev altri non è se non Misia Godebska, Natanson, Edwards, Sert, o più semplicemente Misia perché le regine non hanno bisogno di un cognome e lei era appunto una regina.

Il ritratto di questa donna entrata nella leggenda ci viene oggi riproposto in due versioni: una è l'autobiografia della stessa Misia, l'altra un volume curato da due pianisti di fama mondiale, Arthur Gold e Robert Fizdale.

È interessante leggere in parallelo le due versioni perché verità e fantasia, testimonianza e rievocazione, documento e memoria, si intersecano e si dipanano incessantemente. Le memorie di Misia contengono vuoti, zone d'ombra, angoli inesplorati, quelle di Gold e Fizdale sono invece precise, documentate, circostanziate. Le ombre si dileguano, gli angoli si illuminano e quello che sembrava troppo bello, troppo miracoloso, diventa quello che effettivamente fu. Compaiono i tradimenti, le degenerazioni, la droga. Compare una regina con una corona messa un po' a sghimbescio ma pur sempre e comunque una regina, che regnò nella dolce e folle Parigi fin de siècle, che vide nascere la "Revue Blanche", che riceveva nel suo salotto Mallarmé, Gide, Cocteau, Valery, Claudel, a cui ricorrevano Strawinskij, Ravel, Satie, Debussy. Misia che cam-

Edouard Vuillard: "Misia Natanson", 1896

biava mariti come un'altra cambia i propri fazzoletti da naso, che "scoprì" Colette e Coco Chanel, Misia, soprattutto, che per tutta la vita sostenne, aiutò finanziariamente, assecondò, quell'uomo metà santo e metà demonio che fu Serge Diaghilev. E basta fare questo nome per evocare quell'invenzione fantastico-narrativa, quella miracolosa mescolanza di pittura, musica, arte, che furono i Balletti Russi, un avvenimento culturale che ha saputo cambiare un'epoca. Balletti creati da pittori come Picasso, da musicisti come Satie, da ballerini come Nijnskij, che innescarono una rivoluzione paragonabile solo a quella, di poco precedente, dell'impressionismo.

La biografia di Misia, pian piano, sia nelle pagine scritte da lei stessa, sia in quelle di Gold e Fizdale, diventa la narrazione delle vicende, delle opere, dei personaggi, che segnarono in quegli anni la storia di Parigi e d'Europa. Questa donna bellissima che si muove in mezzo a loro da prima attrice diventa lentamente una comparsa. In fondo poco le giova essere la figlia dello scultore Godebski, l'aver studiato il piano, da bambina, sulle ginocchia di Liszt, l'aver sposato prima un giovane scrittore di talento che la introduce nel cerchio fatato della "Revue Blanche", poi un vizioso miliardario capace di soddisfare qualunque suo capriccio e infine un ricchissimo pittore spagnolo. Poco le giova anche il contatto costante, giornaliero, con uomini di genio. Le pagine scorrono, tante, 350 il primo libro, 250 il secondo, ma Misia di luce propria non brilla mai. Rimane sempre nel sottofondo qualcosa di falso, di fatuo, di stonato e anche di ambiguo. Il suo splendido salotto è soffice di stoffe, tappeti, cuscini, le luci sono tenui, gli arredi preziosi e lei è lì, in un angolo, che suona il piano. Altrettanto splendida, soffice e inutile. In fondo è stata una regina davvero perfetta. Sempre coinvolta eppure sempre al di fuori delle parti, sempre sotto le luci dei riflettori eppure sempre in ombra.

Poi, fatalmente, quelle luci si sono spente, le rughe hanno segnato e poi devastato quel viso perfetto, i vari mariti e poi gli amici l'hanno abbandonata, Parigi stessa si è andata trasformando in una città diversa e ormai per Misia non c'era più posto. Il tempo declina, livella, corrompe, isola, spegne ogni fulgore, annulla ogni entusiasmo. Spariscono regine vere e sparisce anche lei, quella regina ormai vecchia, stanca e malata, alla quale, un giorno lontano, Mallarmé aveva scritto: «Ogni altro fiore non può non sapere / che Misia così dolcemente è nata».

Marina Delli Colli

Arthur Gold e Robert Fizdale — Misia — Mondadori — pp. 351 — Lire 25.000
Misia Sert — Misia — Adelphi — pp. 241 — Lire 6.500

Ritorna re Artù

Chi di noi non ha qualche dimestichezza con nomi quali re Artù, Ginevra, Lancillotto, Merlino, Galvano? Forse però non tutti sanno che la gloria immortale di siffatti eroi si deve alla fantasia di un poeta medievale che il tempo ha oscurato: Goffredo di Monmouth, il quale nel 1136 scrisse l'**Historia Regum Britanniae** in versi latini. A quest'opera, che ebbe grande fortuna presso il pubblico colto dell'epoca e fu presto tradotta in francese, diede una sistemazione pressoché definitiva il maggiore poeta del mondo romanzo predantesco: Chrétien de Troyes, vissuto alla corte di Maria di Champagne verso la fine del XII secolo. Si arrivò così, nella prima metà del secolo XIII, a stabilire un *corpus* complessivo dei romanzi arturiani. Nonostante il logorio dei secoli, all'inizio del nostro lo studioso francese Jacques Boulenger ha ricostruito con un paziente lavoro di recupero e di "depurazione" un testo che si compone in tutto di otto romanzi. Proprio questo testo ci viene ora riproposto (finalmente!) nella versione italiana curata da Gabriella Agrati e Maria Letizia Maggini.

Rendere conto di tutto l'insieme degli intrecci e delle vicende che compaiono all'interno dei romanzi richiederebbe pagine e pagine (provatevi a riassumere la *Divina Commedia* o l'*Orlando furioso*!). Si possono però evidenziare alcuni punti salienti, soprattutto quelli che sono alla base del successivo sviluppo della letteratura europea. Rispetto al ciclo carolingio, innanzitutto, la nostra opera ci appare molto più moderna e molto meno vincolata a ideali e a stereotipi che ritroviamo nella fissità dei personaggi che contornano re Carlo. Intorno a re Artù e alla sua corte si sviluppano una serie di passioni profondamente umane: amori, tradimenti, debolezze, vendette, rinunce. Non esiste l'eroe assolutamente positivo; esiste invece il "cavaliere" protagonista del suo tempo, l'uomo che attraverso le proprie imprese è in grado di esaltarsi e di distruggersi. Lancillotto tradisce il suo re possedendone la moglie, ma poi sconta il peccato con una serie di tragici avvenimenti che porteranno al reciproco annientamento di tutti i personaggi di quel mondo incantato. A proposito di incanti, ricordiamone il principe: mago Merlino, il fenomenale consigliere di re Artù, colui che rimarrà vittima della propria magia. Non potrebbe essere la storia di Merlino la più riuscita metafora con cui sia mai stato descritto l'universo letterario? E ricordiamo ancora la conquista del Santo Graal da parte di Galaad, figlio di Lancillotto; si tratta di uno dei più alti miti dell'epopea cristiana, che fa sempre da imponente contrappunto allo spirito allegramente paganeggiante diffuso in specie nella prima parte dell'opera. Appena un cenno, infine, per alcuni personaggi che pure sono essenziali nell'economia dei romanzi: dal generosissimo Galeotto che si lascia morire per amicizia all'eroe Galvano, tipico rappresentante del mondo amoroso cortese; dal traditore e subdolo Meleagant a Mordret, figlio incestuoso di Artù che tenta di spodestare il padre dal trono e che alla fine lo ucciderà e ne sarà ucciso.

Nella rassegna dei vari personaggi e delle diverse storie che si muovono nei romanzi, vediamo scorrere all'indietro il film della nostra cultura, fino ad arrivare alle sue fonti. È questo, forse, il dato più affascinante che ci viene dalla lettura dei libri arturiani; a ciò si aggiunga il piacere fantastico di ritrovarsi a convivere, per un po', con maghi, eroi, re e regine.

Claudio Giovanardi

I romanzi della Tavola Rotonda, a cura di Jacques Boulenger; edizione italiana a cura di Gabriella Agrati e Maria Letizia Maggini, Mondadori, pp. 594 - L. 12.000.

Bambini maltrattati nella famiglia in crisi

Nel febbraio scorso, la Corte di Assise di appello di Cagliari ha condannato all'ergastolo Domenica Moro, riconoscendola colpevole di aver provocato la morte, per denutrizione e maltrattamenti, del proprio figlio, Andrea, di due anni. Il fratello gemello di Andrea che, a causa delle sevizie della madre, era prossimo ad estinguersi, è stato restituito alla vita dopo una lunga degenza in ospedale.

Questo dramma cupo e senza spiragli di luce ripropone il tema (moralmente vasto ed inquietante) della violenza che, in forme più o meno esasperate e palesi, viene esercitata a danno dell'infanzia e rappresenta purtroppo una costante nella storia dell'umanità, come documenta Adriana Semenza nel suo libro: **Perché maltrattare il bambino?**.

I Sumeri, cinquemila anni or sono, avevano istituzionalizzato l'uomo con la frusta che, al minimo pretesto, batteva i fanciulli. Ben più gravi furono le condizioni dell'infanzia presso altri popoli che non esitarono a consumare stragi di bambini o ad immolarli come vittime sacrificali sugli altari delle divinità. A parte tali riti aberranti riconducibili a determinate epoche storiche, la società in tutti i tempi si è dimostrata scarsamente sensibile ai maltrattamenti dei bambini.

Inascoltati sono rimasti gli ammonimenti di quanti giustamente hanno preso posizione contro tale stato di cose. Platone esortava gli insegnanti ad educare gli allievi «non con la costrizione, ma come se stessero giocando». Sir Thomas More si gloriava di usare penne di pavone per picchiare le sue figliole, attribuendo alla punizione valore puramente simbolico. Ma l'autorità di Platone non ha impedito che, nell'ambito delle dottrine pedagogiche rimaste a lungo in auge, le percosse e gli altri castighi corporali venissero accettati come prassi normale.

Dostoevskj, l'apprendiamo dal suo "Diario", era profondamente sconvolto dai fatti di cronaca nera concernenti i maltrattamenti dei bambini. Egli affrontò ripetutamente il tema della sofferenza infantile, collocandolo nel più vasto mistero del male sulla terra e dei poteri di Dio. Trasferito su un piano metafisico, l'immeritato dolore del bambino sarà poi investigato da Ivan Karamazov in pagine d'intensa commozione e di stringente problematicità. Senza attingere le vette di Dostoevskj, la letteratura ha rappresentato in varie forme e modi le sofferenze della prima età della vita. E alcuni di quegli scrittori, in una silloge che include D'Annunzio e Victor Hugo, trovano spazio e rilievo nel libro di Adriana Semenza. L'autrice ricostruisce, poi, la graduale presa di coscienza, a livello clinico, del fenomeno degli abusi sui bambini. Fondamentale importanza riveste l'indagine di Henry Kempe che presentò nel 1962 all'Accademia americana di pediatria una comunicazione sulla "sindrome del bambino battuto". Fu l'avvio di altri studi e ricerche (non solo di carattere medico, ma anche sociologico e psicologico) che l'autrice ha ripercorso con metodo e attenzione, evidenziandone gli aspetti salienti. Purtroppo si resta in una sfera prevalentemente teorica, perché gli accertamenti concreti sulle sevizie ai bambini vengono spesso trascurati, specialmente in Italia, nelle pieghe di legislazioni e regolamenti che consentono negligenze ed omissioni.

Le forme erronee del rapporto genitori-figli costituiscono la causa primaria degli abusi sull'infanzia, nonché di molti disadattamenti e storture del carattere dei bambini, destinate a perpetuarsi per tutta la vita. Generando una nuova persona, i genitori si assumono il dovere di aiutarla a vivere un'esistenza umana. Sono perciò i primi educatori con la parola e con l'esempio. Ma debbono sapersi guardare dall'adultismo e dall'infantilismo. Il primo accorda eccessivo credito alla capacità del figlio di autodeterminarsi e, in conseguenza, svilisce la figura del genitore, privandola di qualsiasi autorità morale. Il secondo, al contrario, si estrinseca in un atteggiamento iperprotettivo che impedisce al figlio di raggiungere la sua autonomia e lo fissa in uno stato d'immaturità permanente. Il non facile equilibrio tra le due tendenze può avvenire in una famiglia che ritrovi la sua funzione di crogiolo di valori, di esperienze, sentimenti, rinnovando il dialogo tra genitori e figli che oggi è nevrotico o assente del tutto.

Queste sono in sostanza le conclusioni del libro di Adriana Semenza. Un'opera non pletorica e di agevole lettura che interesserà tutti e, in particolare, i genitori, gli insegnanti, i magistrati, gli operatori sociali in genere.

Marcello Buzzoli

Adriana Semenza — Perché maltrattare il bambino? — Casa Editrice MEB, Torino (1982) — pp. 129 - Lire 5.000

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Il tenente e il suo doppio

Già da qualche anno un secondo Colombo è ormai indissolubilmente legato all'immagine che noi abbiamo dell'America. Parliamo di quel **Tenente Colombo** interpretato da Peter Falk al quale sono dedicate alcune serie di telefilm trasmesse dalla Rete 2.

La serie che attualmente sta andando in onda la domenica, dopo il TG2 delle ore tredici, condisce molti pranzi familiari (naturalmente per quelle famiglie che non optano per l'ormai inflazionato Pippo Baudo di **Domenica in...**) con le avventure intellettuali (perché di questo si tratta) del petulante, inelegante, ma astutissimo, tenente Colombo.

Peter Falk / Tenente Colombo

Interpretati da un Peter Falk ormai, crediamo, sulla soglia di una totale identificazione col personaggio, i telefilm del **Tenente Colombo** hanno una struttura rigorosissima e ripetitiva. Cambiano i registi, ma il prodotto è immancabilmente lo stesso. Lungi dall'essere un difetto, la ripetizione del modello narrativo consente allo spettatore di affezionarsi al personaggio, di sentirsene amico e complice. Può conoscerne in anticipo gesti, atteggiamenti e partecipare in prima persona all'andamento delle indagini. Il tenente Colombo non riserva sorprese.

Questa rigida struttura che fa da contenitore è facilmente riassumibile. Prima di tutto si parte dal concepimento e dall'esecuzione dell'omicidio. Non appena l'assassino sta tirando un sospiro di sollievo, convinto di aver commesso un delitto finalmente perfetto, ecco che arriva Colombo. Tra tutti i sospettati lo individua subito. A questo punto l'assassino (e il telespettatore) non avrà tregua. Colombo smonterà pezzo a pezzo la macchina del delitto, fino a condurre felicemente in porto l'indagine.

Ma a ripetersi, nei telefilm del **Tenente Colombo**, non è solo questo livello, generalissimo, del racconto. Si ripetono anche le caratteristiche degli assassini (ecco perché li individua subito) e si ripete, ogni volta, lo strano rapporto che finisce col legarli a Colombo, il loro —

SEGNALAZIONI/TV

Involontariamente, ma insistentemente, questa nostra rubrica finisce sempre col segnalare trasmissioni della Prima e della Seconda rete TV. Per rendere giustizia alla Terza Rete, le dedichiamo questa volta l'intero spazio delle segnalazioni. In particolare, ci soffermeremo sulle "dirette". Una formula che ormai da diverso tempo la Terza Rete porta avanti con successo.

Garibaldi

Il 2 giugno prossimo, com'è noto, ricorre il primo centenario della morte di Giuseppe Garibaldi. In quella occasione la Terza Rete realizzerà in diretta un'intera serata "garibaldina". L'idea della trasmissione è quella di ripercorrere l'itinerario dei Mille, soffermandosi sulle varie tappe del viaggio che Garibaldi ha compiuto nel 1860. Liguria, Sicilia, Campania e ovviamente Sardegna sono le Sedi regionali che concorreranno alla realizzazione della trasmissione attraverso propri e specifici contributi strettamente legati alla permanenza di Garibaldi nei loro territori.

Il Festival di Spoleto

I programmi dedicati al Festival di Spoleto hanno una struttura per lo più salottiera ed informativa, la più adatta alla realtà di questo Festival: i tanti spettacoli che vi sono esibiti hanno così un'effettiva collocazione critica ed al tempo stesso promozionale. Come lo scorso anno, Beniamino Placido, Tommaso Chiaretti e Isabella Rossellini condurranno la trasmissione per la regia di Luciano Mascolo.

La Mostra del Cinema di Venezia

Quest'anno, la Mostra del Cinema di Venezia festeggia il cinquantesimo della sua fondazione. La Terza Rete dedica a questa manifestazione una programmazione ancora più intensa e spettacolare di quella dello scorso anno: vi saranno trasmissioni quotidiane non solo durante la mostra, ma prima e dopo la stessa, con previsioni ed anticipazioni, conclusioni e bilanci. Ed anche trasmissioni articolate in più appuntamenti giornalieri: insomma un facile e leggibile rotocalco sulla più importante mostra cinematografica italiana.
Anche queste trasmissioni saranno condotte da Beniamino Placido, Tommaso Chiaretti e Isabella Rossellini.

Gli altri appuntamenti cinematografici

Altre "dirette" in campo cinematografico saranno dedicate al **Myst-Fest**, il **Festival del Giallo di Cattolica**, e alle **Mostre cinematografiche di Pesaro e di Sorrento**, che rappresentano dei punti di riferimento costanti per la conoscenza e la diffusione delle cinematografie emergenti.

apparentemente innocuo — persecutore.
L'assassino (o l'assassina) è sempre di intelligenza superiore ed è simpatico. Elegante e di bell'aspetto, astuto e gentile, se uccide è per vendicare qualche offesa subita da lui stesso o da qualcuno a lui caro. Insomma, nel suo gesto si nasconde — distorta quanto si vuole — una "morale", una questione di "principio". E la vittima risulta, puntualmente antipatica, arrogante, ecc.
Colombo, invece, appare come l'"alter ego", il doppio inverso di questi "super-men" dell'omicidio. Piccolo, brutto, con un vecchio impermeabile sdrucito ormai diventato proverbiale (dov'è finito il tenebroso impermeabile di Marlowe-Bogart o quello più casareccio, ma sempre inappuntabile, di Sheridan?) ha il suo punto di forza nell'ossessività, nella perseveranza con cui persegue il suo scopo: smascherare l'assassino, col quale ingaggia fin dal primo incontro un sottile duello d'intelligenza e tenuta psicologica.
Colombo, il tenente, e l'assassino, diventano amici. Si scambiano esperienze e confessioni intime. Colombo ammira in lui il successo e le capacità creative (spesso si tratta di scrittori, sceneggiatori, attori, fotografi, ecc.), ma nascosto nel suo vecchio impermeabile — sempre in bilico tra ammirazione e invidia — lavora per distruggerlo.
Insomma, il tenente e l'assassino sono le due facce di una stessa medaglia. Opposti nella storia personale, nella psicologia e nell'aspetto fisico, trovano nell'intelligenza un punto d'incontro. E dopo aver visto decine di telefilm di Colombo (confessiamo di non amare molto Pippo Baudo) ci ha colto un sospetto. Che Colombo sia diventato un tenente solo per quel suo poco piacevole aspetto fisico, per quel vecchio impermeabile? Se fosse anche lui bello ed elegante, non starebbe meglio e più volentieri nella schiera dei suoi simpatici assassini?
Una parola va infine spesa per sottolineare certi notevoli risultati stilistici raggiunti da alcuni telefilm della serie. Tra tutti ne ricordiamo uno. Come in un gioco di specchi, tra rimandi espliciti e impliciti, citava uno dei film più importanti della storia del cinema, **Quarto potere** di Orson Welles. Dal titolo, **Rosebud**, alle inquadrature iniziali e finali, il telefilm è stato un susseguirsi di sottili riferimenti al film di Welles. Cinema nel cinema, del cinema e sul cinema. Per un telefilm "disimpegnato" non ci sembra poco. □

Luciana Turina da Goldoni a "Patatrac"

Per riferire delle perfomances di Luciana Turina, cantante-attrice impegnata in TV nello spettacolo **Patatrac** e sulle tavole del palcoscenico nella commedia di Carlo Goldoni, fin troppo facile il gioco di parole! Infatti, se nella parte di 'Costanza' è stata in un certo senso la "tradita" e la "vittima" della pièce teatrale **Un curioso accidente**, un curioso incidente (ripetitivo, ma tutto da ridere) accadeva puntualmente a Luciana Turina nel varietà televisivo condotto in studio da quella coppia di simpatici e popolarissimi attori che rispondono ai nomi di Franco Franchi e Ciccio Ingrassia. Ma bisticcio di parole a parte, come non sottolineare l'intensa attività della cantante rivelatasi nel '65 a Castrocaro e successivamente impegnata nei diversi generi di spettacolo?

Luciana Turina e Ivano Staccioli nella commedia "Un curioso accidente" di Goldoni

«Non avevo mai fatto la prosa prima di recitare Goldoni nella Compagnia teatrale diretta da Ivano Staccioli. Molti spettacoli, sì; spettacoli del cosiddetto teatro leggero, ecc. Invece, dopo l'interpretazione del ruolo di Costanza, il mio bagaglio artistico si è accresciuto, anche perché era un personaggio al quale mi sono molto affezionata».
— Una scelta coraggiosa perché si tratta di Carlo Goldoni.
«Di coraggio ne ho sempre avuto tanto perché, in un certo senso, ho sempre anticipato i tempi. A cominciare dal "genere" di canzoni che avevo scelto fin dal '65 e che canto tuttora».
— Prima della prosa era venuta l'esperienza cinematografica con Germi.
«Sì. Ma nel 1968. Con Adriano Celentano nel film **Serafino**. Credevo di non riuscirci. E lo dissi a Pietro Germi, regista di grande talento, purtroppo scomparso così presto. Mi rispose: "Tu non hai fiducia in

me e, soprattutto, non hai fiducia in te stessa!" Forse aveva scoperto in me la vis comica che io non sapevo di avere. E fu un'esperienza molto importante».

— Dopo le trasmissioni televisive e le repliche della commedia goldoniana, quali i progetti di Luciana Turina?

«Due ore di spettacolo a filo conduttore nel quale si canta, si balla e si recita: una commedia musicale, con il coreografo Enzo Paolo Turchi, che rappresenteremo nelle grandi città da maggio alla fine di settembre. Uno spettacolo che considero molto importante come impegno professionale dopo il teatro e la TV che mi hanno avvicinato al grande pubblico».

Luciana Turina, sulla scena e fuori della scena, è decisamente un "personaggio" simpatico, gioviale e dotato di un personalissimo sense of humour. Lo testimonia la risposta alla nostra ultima domanda: — Cosa non ha fatto che avrebbe voluto fare?

«La ballerina. Ma sono sempre stata troppo ingombrante!».

Gianni Boari

DISCHI

Federico re e sinfonista

L'inclinazione alla musica è un dono elargito da Dio all'uomo, senza predilezione alcuna per condizione sociale, temperamento, beni materiali e morali, aspetto fisico ed altro; si è palesata in uomini indigenti come agiati, sensibili come apatici, semplici come superbi, belli ed avventurosi come brutti e disprezzati dal sesso gentile. Tanto è imparziale la dispensa del dono da toccare anche un re, che fu chiamato grande, rampollo degli Hohenzollern, famiglia famosa per aver eccelso nell'esercizio delle armi e del potere dispotico più che in quello delle arti: Federico, re di Prussia.

A chi, sprovveduto di conoscenze della storia della musica e non prevenuto da questa premessa, accadesse di scorgere nella bottega di dischi una busta color rosso vivo (Philips 9502 057) sulla quali campeggi con caratteri dorati "Friedrich der grosse" e, subito sotto, "4 Symphonien" resterebbe sorpreso. Ed avrebbe ragione di stupirsi anche perché non in tutte le enciclopedie lo riportano come autore di ben 4 sinfonie; intendiamoci, sinfonie come erano intese nel '700: tripartite, molto brevi, alla Vivaldi tanto per spiegarci. Permeate di spirito arcadico, un po' ampollose e cerimoniose come si conviene alle corti, le sole che disponessero di sale, mezzi e strumenti per l'esecuzione; ma anche frivolo, leggero, quasi a tempo di danza. Danze del '700 ancora lontane dall'abbraccio autorizzato dall'ipocrisia delle convenienze fra dama e cavaliere; pattuglie separate dei due sessi contrapposte, marcianti le une contro le altre e sfuggentesi nel momento dell'incontro-scontro con evoluzioni e volteggi che lasciavano l'ebbrezza intensa dello sfiorarsi fugace delle mani.

Il lettore arroccato sulle sublimi vette vivaldiane o bachiane arriccerà il naso, nonostante l'allettamento della copertina. E avrebbe torto: comperi il disco e lo ascolti perché di fattura pregevole, come incisione e come esecuzione (orchestra "Pro arte" di Monaco diretta da Kurt Redel). E dopo l'ascolto, il naso si distenderà. Sono composizioni garbate destinate più a divertire che ad essere analizzate. Divertire i contemporanei, ma dilettano ancora noi. E, ad analizzarle, ci si accorgerebbe della buona preparazione musicale del monarca oltre che della sua predisposizione innata alla musica. Nella prima, seconda e quarta, opere giovanili, l'estro ha il sopravvento sulla scuola: ricchezza di temi, liberamente esposti dai soli archi e basso continuo; senza schema convenzionale e contrapposti con abilità. La terza, opera della maturità, mostra maggiori pretese stilistiche come si rileva nel gioco fra gli archi e i sei strumenti a fiato, che arricchiscono l'organico orchestrale, in un dialogo spigliato, nella struttura sonatistica dell'allegro, nello sviluppo concertistico dei due flauti nell'andante, nella modulazione di arditi passaggi di tonalità. È la sinfonia, delle quattro, più seria, più accademica, più analizzabile dal postero erudito.

Sulla facciata del contenitore del disco, una bella riproduzione del quadro di Von Manzel "A table à Sansouci".

Nella sala della villa di Potsdam, tentativo di emulazione di Versailles, intorno alla tavola, oltre al re, fra gli altri, anche Voltaire. Commenti scarni in tre lingue. Assente l'italiano.

Gianfranco Angeleri

La favola musicale dei Kiss

Un altro gruppo musicale famoso per gli inizi "duri" nello stile dell'hard-rock ha intrapreso la "via di Damasco": i Kiss. La loro formazione rinnovata (fuori Peter Criss e dentro Edwin Carr) ha prodotto un nuovo album dal titolo **The Elder** (Casablanca 6302 163, distribuito dalla Polygram); in questa ultima fatica viene definitivamente alla luce una teoria musicale diversa, per certi aspetti rivoluzionaria rispetto a quella cui eravamo abituati. In tempi di riflusso, del resto, anche i settori della musica d'assalto tendono a ripiegare verso forme musicali di più largo ascolto. Lungo questa linea di revisione i Kiss avevano cominciato a muoversi già da qualche tempo. Ora, dopo una serie di esperienze vissute separatamente, sembra che i componenti del gruppo abbiano trovato il necessario assestamento. Diciamo subito che **The Elder** è un LP ben congegnato. In esso si narra la storia fantastica di un ragazzo che deve essere iniziato alle leggi di un Ordine segreto di cavalieri erranti: l'Ordine della Rosa. Come si può capire da questi accenni, siamo in piena atmosfera di rievocazione medievale, sull'onda di una moda che va sempre più diffondendosi. I vari brani che compongono l'album sembrano concepiti per suggestionare abilmente l'ascoltatore. Un sound morbido, ricco di effetti, ma mai di effettacci; una ricerca musicale molto accurata e ben condotta dai due leaders, Paul Stanley e Gene Simmons. Anche i pezzi più rigorosamente rock, infatti, come **Dark Light** e **I** sono proposti con misura e sono molto distanti da precedenti realizzazioni. Si tratta, insomma, di un disco gradevole con il quale i Kiss rinunciano al tentativo di colpire a tutti i costi il proprio pubblico e preferiscono provare la strada della seduzione, anche a costo di rivedere radicalmente i loro convincimenti musicali.

Claudio Giovanardi

Due caratteristiche espressioni dei Kiss

PER VOI RAGAZZI

di S. Ascenzi e M. Pizzuti

Un'avventura di Garibaldi

Quest'anno si celebra il primo centenario della morte di Giuseppe Garibaldi, avvenuta a Caprera il 2 giugno 1882, e noi vogliamo ricordarvi l'Eroe dei due mondi raccontandovi una delle sue avventure sudamericane: tanto poco nota quanto interessante.

Era l'aprile del 1839. Garibaldi combatteva allora per la libertà del Rio Grande del Sud contro l'esercito brasiliano del dittatore Rosas. Si trovava, in quei giorni, con pochi uomini in una baracca che, quando scendeva a terra lasciando le sue navi alla fonda, abitava di preferenza. Non era lontana da un piccolo cantiere che aveva installato sulla costa. Era da poco sorta l'alba. Stava facendo colazione con i suoi marinai, quando arrivò trafelato un mozzo ad avvertirlo che poco lontano era sbarcato Pietro de Abreu, detto il Moringue per la sua faccia a forma di fiasco. Si trattava di un vero e proprio bandito, molto pericoloso e sanguinario, che con una masnada di accoliti spargeva il terrore dovunque. Di solito non aveva bandiera, ma allora combatteva per i brasiliani.

Giacché il Moringue era solito attaccare solo di notte, Garibaldi non si preoccupò molto del suo arrivo. Però mandò un paio di uomini in perlustrazione, che poco dopo tornarono dicendo che tutto appariva tranquillo. "Che voglia tentare un colpo di mano al cantiere? — disse Garibaldi — Il Moringue potrebbe cambiare le sue abitudini per farci onore". E spedì tutti al cantiere. Restò solo col cuoco negro.

Quel giorno doveva essere per lui di riposo. Prese un libro e si mise a leggere sotto un albero, a pochi passi dalla baracca. Ed ecco succedere il finimondo: all'improvviso, con urla selvagge, i guerriglieri del Moringue uscirono dalla boscaglia sparando all'impazzata.

Giuseppe Garibaldi in un tipico atteggiamento

Garibaldi con due salti fu dentro la baracca e vi si rinchiuse. Afferrò, uno dopo l'altro, i venti fucili che erano allineati lungo una parete e che erano sempre carichi, e cominciò a far fuoco sugli aggressori, circa settanta, con grande rapidità e precisione. In pochi minuti ne stese a terra sei o sette. Gli altri corsero a nascondersi nella macchia. Mentre lui continuava a sparare, ora da una finestra ora da un'altra, il cuoco gli ricaricava le armi alla svelta. Intanto entrambi gridavano, ridevano, cantavano, falsavano il timbro della voce per far credere di essere molti di più.

D'un tratto il Moringue in persona sbucò fuori della macchia, a cavallo e con la sciabola sguainata, urlando: "A morte!". Lo seguiva una decina di cavalieri armati di lunghe lance. Ne caddero subito due a trenta metri, poi un altro a pochi passi dalla baracca, ma gli altri si buttarono contro la porta e la abbatterono. Non riuscirono però a entrare: sulla soglia Garibaldi, a sciabolate, ne ferì e respinse un paio, mentre il cuoco scaricava sul Moringue e il resto del gruppo due enormi pistoloni.

I superstiti e il Moringue, ferito, scapparono di nuovo nella boscaglia. Improvvisamente due squilli di tromba, seguiti da una nutrita scarica di fucileria, annunciarono gli uomini di Garibaldi che accorrevano dal cantiere. In poco tempo la zona venne disinfestata dai banditi e per qualche mese non si sentì più parlare del Moringue, con sollievo anche dei brasiliani perché il guerrigliero compiva scorrerie pure ai loro danni.

Dopo quell'avventura Garibaldi poté ricongiungersi alle forze del generale Canabarro ed entrare con lui nella città di Laguna, dove conobbe colei che fu la compagna ideale della sua vita, Anita, che sposò a Montevideo nel 1842 e dalla quale ebbe i figli Menotti, Rosita, Ricciotti e Teresita.

La battaglia col Moringue ebbe una vasta risonanza, non solo in America ma anche in Italia, e contribuì a formare l'immagine dell'Eroe invincibile che, soprattutto nella mente del popolo, ancor oggi appare tutt'altro che sbiadita. □

Libri per voi

La quinta stagione è una nuova collana di narrativa per ragazzi edita dalla Società Editrice Internazionale (SEI) di Torino. Come mai questo titolo? Per il gusto del "non ancora percorso", del sentiero nuovo, inconsueto, fuori della norma: per significare la stagione dell'invenzione, della fantasia, della dimensione creativa, come ben specifica Mario Rolfo dell'Ufficio Stampa della ben nota Casa Editrice torinese. Inaugurano la collana: Piero Cao con **Tempo ordinario**, la senegalese Mariama Bâ con **Cuore africano**, Alberto Vàsquez-Figueroa, delle Isole Canarie, con il romanzo **Come un cane rabbioso**, la tunisina Huhuette Pérol con **Il leone senza corona**, l'egiziana Penelope Lively con **Il giudizio**, Alan Sillitoe di Nottingham con **L'almanacco del diavolo**. A questi si aggiungerà presto un nuovo titolo: **Vivendo Anna** di Diana Torrieri. La collana è adatta per i cosiddetti "giovani adulti", cioè per ragazzi sui 13-15 anni, ma possono trovarvi motivi di vivo interesse anche lettori di età superiore.

Josef e Aaron Agassi, Dialogo senza fine, Armando Editore, Roma 1979, p. 223, L. 8.000 —
È una storia della scienza dai greci ad Einstein, alla quale i ragazzi possono accostarsi senza difficoltà, sia per il linguaggio lineare e chiaro, sia per la forma dialogica adottata dagli Autori per svolgere tanto importante materia. Partendo dalla vecchia concezione geocentrica e antropocentrica (cioè, terra e uomo visti come centri dell'universo), tolemaica e aristotelica, essi raggiungono l'eliocentrismo newtoniano (che pone il sole al centro universale) e procedono sicuri verso i traguardi della fisica moderna camminando a fianco di Leibniz, Kant, Mach e gli altri grandi del pensiero occidentale, come Galileo, Cartesio, Oersted, Faraday, Maxwell. Si tratta, insomma, di un'opera di rigorosa e chiara divulgazione scientifica che può essere di considerevole aiuto, non solo ai ragazzi ma anche agli insegnanti, in questo settore culturale. (Età: 14 anni e oltre).

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

Il 19 febbraio le Poste hanno emesso un francobollo commemorativo di **Niccolò Paganini** nel 2° centenario della nascita, del valore facciale di £ 900. La vignetta riproduce il ritratto del violinista tratto da un disegno di Ingres. Nel francobollo sono riportate anche le date della nascita e della morte (1782-1840). Novità assoluta e interessante è la tiratura. Tre milioni di esemplari, comunque sufficienti a soddisfare le esigenze dei collezionisti.

Il 2 marzo è stato emesso un francobollo ordinario dedicato ai **"Problemi del nostro tempo" — "La lotta contro il fumo".** La vignetta che riproduce il valore facciale di £ 300, è ispirata al tema della lotta contro il fumo e raffigura la morte che accende una sigaretta collegata

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%

16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(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 15 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani
Grande Enciclopedia Universale
AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 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 - 83.68.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, **IL MONDO DOMANI** Grande Enciclopedia Universale

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive** di L. 18.000

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.**

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap. .....

Via ..... N. .....

ad una bomba messa nei polmoni di un fumatore.
Tiratura: quindici milioni di esemplari, giustamente è stato tenuto conto del valore propagandistico del francobollo.

San Marino

Il 19 febbraio le Poste della Repubblica hanno emesso due serie composte ciascuna da un francobollo.
La prima per ricordare il **Centenario dei primi interi postali sammarinesi** che furono posti in vendita il 1° luglio 1882.

Sul francobollo, che richiama la forma di un intero, è stato prodotto l'annullo postale in uso il giorno di emissione dei primi interi ed il simbolo ufficiale di "San Marino 82". Questa Manifestazione internazionale avrà luogo dal 1° al 5 settembre e riunirà nel Palazzo dei Congressi, oltre i cultori del settore, molte Amministrazioni Postali Estere che, accogliendo l'invito dell'Amministrazione Sammarinese, parteciperanno con la presentazione di materiale espositivo o con uno stand di vendita. Inoltre la manifestazione, posta sotto l'alto patronato dei Capitani Reggenti, con la partecipazione dell'Unione Postale Universale, sarà completata da una esposizione di interi postali a concorso per i collezionisti dell'area italiana ed a invito per quelli esteri. Tiratura del francobollo del facciale £ 200: n. 550.000 esemplari.
La seconda per ricordare il centesimo anniversario della fondazione del più antico Istituto di credito della Repubblica che risale al gennaio 1882 **"La Cassa di Risparmio"**
Per richiamare l'attenzione sulla funzione sociale del risparmio e della previdenza, il bozzetto è ispirato ad una antichissima e famosa favola di Esopo: la cicala e la formica.
Valore facciale: £ 300 e tiratura di 550.000 esemplari.
Tiratura delle due serie ridotta di 50.000 pezzi rispetto a quelle dello scorso anno. Auguriamoci che la politica filatelica intrapresa dalle Poste sammarinesi — portare le tirature alle effettive necessità filateliche — dia quei risultati che tutti speriamo.

Vaticano

Con notevole ritardo l'Ufficio Numismatico della Città del Vaticano porrà in vendita il giorno 22 marzo la serie di monete del millesimo 1981 corrispondente al **Terzo anno del Pontificato di Giovanni Paolo II.**

La serie è composta da sei monete che riproducono nel diritto: il profilo, volto a sinistra, di sua Santità Giovanni Paolo II; sul rovescio: per il valore da £ 500: lo stemma del Papa; per gli altri tagli le "opere di misericordia corporale" e precisamente (seppellire i morti: £ 200) (dar da mangiare agli affamati: £ 100) (vestire gli ignudi: £ 50) (alloggiare i pellegrini: £ 20) (dare da bere agli assetati: £ 10).
Costo della serie: £ 19.000.

LETTERE A VOCI

Il ritardo di "Voci"

Spett. Direzione,
credo di non aver scoperto l'America, ma comunque ve lo dico anch'io: le notizie che pubblicate sono molto vecchie, già sapute e dimenticate.
Ad esempio, siamo già a marzo avanzato ma il numero di gennaio non è ancora pervenuto.
Mi saprete dare una spiegazione della presente lamentela?
Io penso che un giornale a carattere di periodicità mensile debba sì attendere acché trascorra il mese intero per poi riportare le notizie, ma queste notizie devono apparire tempestive nell'immediato mese successivo. In altre parole tutto quello che accade nel mese di gennaio deve essere riportato a febbraio, quello che accade in febbraio a marzo, e così via. Se così non fosse anche i periodici che si comprano nelle edicole, di certo non verrebbero venduti in quanto non desterebbero alcun interesse. Gradirò un vostro riscontro in merito, non abbiatevene a male, rimango sempre un vostro abbonato e ben distintamente vi saluto.

Carlo Elleri
- Trieste

La sua lettera ci offre proprio l'occasione giusta per spiegare e chiarire ai nostri lettori le cause dei gravi ritardi verificatisi negli ultimi mesi.
Dunque, i ritardi effettivamente ci sono stati e ci sono tuttora, ritardi che non dipendono però da "Voci" ma da una serie di contrattempi per così dire "tipografici". Gliene elenchiamo solo alcuni: agitazioni interne del personale, una serie di gravi guasti tecnici ai macchinari, vari disguidi nella fase della distribuzione.
Come vede sono motivi che esulano dalla nostra volontà e di fronte ai quali siamo assolutamente impotenti.
Lei, comunque, ha perfettamente ragione, una notizia per essere valida deve essere innanzitutto tempestiva; passato del tempo anche la notizia più sconvolgente non desterà proprio alcun interesse.
Comunque, inutile piangere sul latte versato.
Ora le macchine sono state riparate, la distribuzione è stata riorganizzata e non si prevedono ulteriori agitazioni del personale, "Voci" ha quindi deciso, anche per recuperare in parte il tempo perduto, di far uscire un unico numero marzo/aprile. Il numero mancante verrà poi recuperato nei mesi estivi.
Forse non è l'optimum ma certamente è tutto quanto potevamo fare. Deludere i lettori, in fondo, è deludere noi stessi e infatti, pur incolpevoli, ci sentiamo colpevolissimi. Ci sembra quasi di aver tradito la vostra fiducia e, perché no?, il vostro affetto. Noi sappiamo bene quanto e come ci seguite, a parte le lettere, il nostro telefono non fa che squillare e le domande sono sempre le stesse: "Perché Voci non è arrivato?", "Quando arriverà?", "Perché questi ritardi?".
Ora ci auguriamo che la situazione si sia normalizzata e che il giornale arrivi e arrivi con puntualità. Il nostro impegno, credeteci, è completo e totale come completo e totale è l'interesse di cui ci avete dato prova anche in quest'occasione.

Informazioni e ritardi

Gent. Direttore,
sono figlio di un ferroviere e molto spesso mi capita di leggere "Voci". Mi sono deciso a scrivervi perché sul vostro giornale, proprio nella rubrica delle lettere, trovo frequentemente delle critiche. Non che abbia nulla contro le critiche, anzi, ben vengano se sono costruttive ma una volta tanto voglio spezzare una lancia in favore di queste tanto bistrattate ferrovie raccontandovi un episodio capitato a me personalmente.
Alcuni giorni fa sono partito da Milano alle 16,50 con il Trans Europa Express, diretto a Roma. Bel treno, posto prenotato, nessun problema. Mi disponevo a un viaggio comodo e confortevole, simile a tanti che avevo fatto (abito a Roma ma per lavoro devo raggiungere frequentemente Milano). D'improvviso, in una galleria dell'Appennino, ci siamo fermati, si avvertiva un acre odore di fumo ed i viaggiatori cominciavano ad entrare in agitazione. Finalmente siamo ripartiti e siamo arrivati a Firenze con circa un'ora e mezzo di ritardo. Quando il treno ha lasciato il capoluogo toscano abbiamo sentito all'altoparlante la voce del capotreno che spiegava le cause dell'improvvisa fermata e del ritardo — c'era stato un riscaldamento ai freni e una vettura era stata esclusa dalla frenatura — e si scusava con i viaggiatori.
Prima di arrivare a Roma, con un ritardo di un'ora e un quarto, di nuovo abbiamo ricevuto le scuse delle Ferrovie dello Stato.
Devo dire la verità, sono rimasto piacevolmente sorpreso e la cosa più importante è che i miei compagni di viaggio, inizialmente nervosi e preoccupati, sono rimasti altrettanto piacevolmente sorpresi e hanno accettato con molta comprensione lo spiacevole incidente. Comprensione che molto probabilmente non ci sarebbe stata senza quell'altoparlante e quella voce. Noi tutti abbiamo avuto la sensazione di essere stati trattati con rispetto, come delle persone e non come dei pacchi postali, e questo mi sembra importantissimo. Anzi, dalle reazioni dei miei compagni di viaggio posso affermare che è davvero importantissimo e quello che mi auguro è che questo episodio non resti un caso sporadico ma diventi la norma di ogni giorno e di ogni treno.
Grazie

Claudio Brandi - Roma

Grazie a lei per questa lancia spezzata in favore della nostra Azienda. Quando qualcuno ci scrive per segnalarci qualche episodio positivo a noi fa naturalmente molto piacere, e non solo come ferrovieri ma anche come cittadini. Non vogliamo adesso tessere un peana in lode delle ferrovie però siamo contenti, ci consenta il gioco di parole, della sua contentezza. Inoltre l'episodio che lei racconta ci sembra molto significativo perché abbiamo sempre ritenuto, e in svariate occasioni l'abbiamo anche scritto, che l'informazione al pubblico è un servizio importantissimo. Ritardi, guasti tecnici, agitazioni, possono sempre verificarsi e la responsabilità non è di nessuno, però il pubblico deve essere informato, deve sapere perché il treno si ferma in una galleria o perché si accumula un'ora di ritardo. Poi, proprio come ci conferma la sua lettera, accetterà tutto con maggiore tranquillità e minor nervosismo.
Insieme a lei non possiamo che augurarci che l'episodio citato non resti un caso sporadico ma diventi invece normale routine di una normale giornata di lavoro. Stia certo che, come giornale, ogni iniziativa in questo senso avrà la nostra più completa collaborazione e il nostro più incondizionato appoggio.

LETTERE A VOCI

Grazie ai donatori

Con la presente desidero esprimere la mia profonda riconoscenza al Gruppo donatori di sangue "Villa Patrizi" che ha messo a mia disposizione ben cinque flaconi di sangue necessari a mia madre per sottoporsi a un delicato e urgente intervento chirurgico.
Grazie all'esistenza di tale Gruppo, al quale mio marito ha aderito, ho avuto il conforto di appartenere a una grande famiglia che mi ha aiutato a superare un momento tanto difficile.
Mi auguro che un sempre maggior numero di colleghi ferrovieri comprenda l'importanza della suddetta iniziativa a Villa Patrizi e che vi aderisca numeroso senza esservi spinto dall'urgenza di casi personali.

Ida De Cesare

L'importanza dei Gruppi donatori è davvero notevolissima e non solo a Villa Patrizi ma in tutti i Compartimenti. Molti di questi Gruppi si rivolgono a noi per essere pubblicizzati e per segnalarci l'attività svolta ma, purtroppo, non sempre ci è possibile accontentarli.
Pubblicando questa lettera cogliamo l'occasione per tornare sull'argomento, un argomento, ripetiamo, davvero importante, su cui noi tutti dovremmo meditare un attimo e non solo nel momento in cui ci troviamo coinvolti in prima persona. In ogni modo, tutti gli interessati che desiderino avere informazioni precise su tali Gruppi possono rivolgersi ai nostri Uffici Sanitari Compartimentali.

Passa la banda

Siamo un gruppo di ferrovieri che facevano parte della ex-banda musicale delle F.S. esistente nel Compartimento di Milano, unica del genere in ambito nazionale. Ci rivolgiamo a "Voci della rotaia" allo scopo di vedere pubblicata sulla vostra rivista questa foto che rappresenta i componenti della banda nell'anno 1973, che fu il penultimo prima della sua scomparsa. La banda musicale delle F.S. vanta un trentennio di attività durante il quale ha meritato numerosi attestati di merito e simpatie, con concerti dati anche all'estero presso le consorelle Ferrovie Europee.
Non solo per un fatto affettivo ci rivolgiamo a Voi, bensì per suggerire la ricomposizione della banda musicale nel Compartimento di Milano, ove è tuttora custodito un notevole patrimonio di strumenti e partiture pregevoli.
Il nostro gruppo è rimasto fedele ai principi culturali e sociali che hanno per un trentennio ispirato il D.L.F. di Milano per la sponsorizzazione della banda musicale, che non ha mai deluso, per questa ragione auspichiamo l'interessamento di "Voci della rotaia" per la sua ricostituzione.

Seguono le firme dei componenti la banda

Senza voler entrare nel merito della questione, sappiamo che vi sono state, in passato, notevoli difficoltà. Vi sono stati problemi di fondi — costo delle divise, sostituzione di strumenti fuori uso, manutenzione generale — problemi di reclutamento degli elementi, problemi inerenti difficoltà di servizio quando in qualche impianto si verificava la contemporanea assenza, sia pure di poche ore, di più agenti. Comunque, l'idea della banda ci piace molto, ci mette allegria, ricordiamo ancora che vederla passare, quando eravamo bambini, era sempre una festa. E essendo certi che molti la penseranno come noi, ci auguriamo che tutti questi ostacoli possano essere superati. Qualunque iniziativa ci troverà, dunque sempre al vostro fianco.

Un vero amico

Sig. Direttore,
mi consenta di esprimere, attraverso questo nostro meraviglioso giornale, un grazie di cuore alla Direzione Generale della Banca Nazionale delle Comunicazioni, la quale ancora una volta ha voluto essere vicina ai ferrovieri nel momento del bisogno, proprio come fa un vero amico. Mi riferisco ai sussidi straordinari che la nostra Banca ha voluto generosamente erogare a favore di quei ferrovieri (io sono uno dei tanti che ne ha beneficiato) che hanno subito danni a causa del sisma che ha colpito la Campania e la Basilicata.

Giuseppe di Lorenzo
- Terzigno (NA)

Siamo invece noi che ringraziamo lei per la gentile lettera. La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha promosso e promuove svariate iniziative a favore dei suoi soci e "Voci" cerca sempre di dar loro il giusto rilievo. Se poi tali iniziative hanno buon esito ne prendiamo atto e naturalmente ce ne rallegriamo.
Come ci rallegriamo per l'aggettivo "meraviglioso" con cui lei ha voluto definire il nostro giornale. Forse proprio meraviglioso non è però sicuramente, allo stesso modo della Banca, cerca di essere un vero e sincero amico per tutti i suoi abbonati.

Un esempio da seguire

Alcuni giorni fa ebbi a subire abrasioni con ferite al viso per una caduta provocata da un dissesto non segnalato nella pavimentazione, in adiacenza della stazione Termini.
Recatomi all'ambulatorio FS pronto soccorso, ebbi le cure del caso praticate con una competenza, un interessamento e una sollecitudine che mi hanno lasciato ammirato e riconoscente.
Ho constatato inoltre il perfetto ordine, la pulizia e lo straordinario comportamento umano.
Desidererei perciò che questa mia esperienza venisse divulgata e citata come esempio.

Ing. Edgardo Tassinari
- Roma

E noi la divulghiamo e la citiamo come esempio. Però dobbiamo anche confessare che ogni volta che ci troviamo di fronte a una lettera del genere proviamo sempre uno strano imbarazzo, ci sembra quasi di "lodarci addosso". E invece è giusto che i nostri lettori tra qualche voce di protesta possano anche ascoltare qualche voce di assenso.
Prendiamo dunque atto che il Pronto soccorso FS di Roma Termini è pulito e efficiente e ci auguriamo, qualora ce ne fosse bisogno, che questo possa essere anche per gli altri Compartimenti un esempio da seguire.

La banda musicale FS di Milano in una foto del 1973

UNA FOTO, UN TRENO

Publifoto:
"Dopoguerra a Milano Centrale"

La guerra è finita. Dalla stazione centrale di Milano i primi convogli ferroviari, formati con materiale rotabile salvato dalle bombe, trasportano gitanti fuori città per le vacanze di ferragosto.
Questa volta la fotografia non porta il nome del fotografo che l'ha scattata ma il nome dell'agenzia che l'ha "canalizzata" nei mezzi d'informazione. È la "Publifoto-notizie" di Milano, fondata nel 1927 da Vincenzo Carrese che, da Castellammare di Stabia, dove nasce nel 1910, emigra a Milano chiamato da suo zio Ferdinando D'Amora che dirige in quegli anni "La Domenica del Corriere", una delle pochissime testate che utilizza già la fotografia. Al "Corriere della sera", invece, neppure l'ombra. Il foglio milanese, infatti, sarà l'ultimo giornale a cedere alla notizia fotografica. Quando questo accadde, nel 1934, verrà affidato proprio a Carrese il compito di dirigere il settore fotografico.
Dal 1927 ad oggi, in cinquantacinque anni di continua attività, la "Publifoto" (in origine si chiamava "Keystone" come la consorella londinese) è diventata una delle maggiori agenzie fotografiche d'informazione. Nata quando ancora era lontano il giorno del "rotocalco" ("Omnibus" di Leo Longanesi nasce nel 1937 e "Tempo illustrato" di Alberto Mondadori nel 1939) ha seguito, con fotoreporters e corrispondenti, tutti gli eventi più importanti, in particolare quelli della seconda guerra mondiale. L'occupazione e la liberazione di Milano, l'episodio di piazzale Loreto, il dopoguerra e la nascita del cosiddetto "benessere", sono documenti visivi di grande rilievo che hanno fatto il giro del mondo ed ingrossato un archivio tuttora aggiornato ed efficiente, malgrado una morte improvvisa abbia colto il suo fondatore nell'ottobre dello scorso anno.
Chi era, in realtà, Vincenzo Carrese? Non un fotografo in senso stretto (fotografava solo in casi d'emergenza) ma certamente un uomo di fotografia, un uomo che era sempre vissuto di "pane fotografico". In un momento in cui la figura del fotografo nasce dal nulla e in un mondo dove l'informazione stava in piedi a mala pena e su basi precarie, Carrese rappresenta un po' il simbolo dell'imprenditorialità e dell'artigianato spontanei. L'assenza di strutture organizzate non gli impedì comunque di far circolare migliaia di foto dando lavoro a molti fotografi o addirittura "inventando", in quegli anni di eroici furori, quella notissima figura di libero poverocristo che sarebbe poi diventato il fotoreporter, evocato come "paparazzo" da Fellini e da lui stesso definito "l'avvoltoio del fotogramma proibito".

a cura di
Piero Berengo Gardin

Con la nostra assicurazione auto:

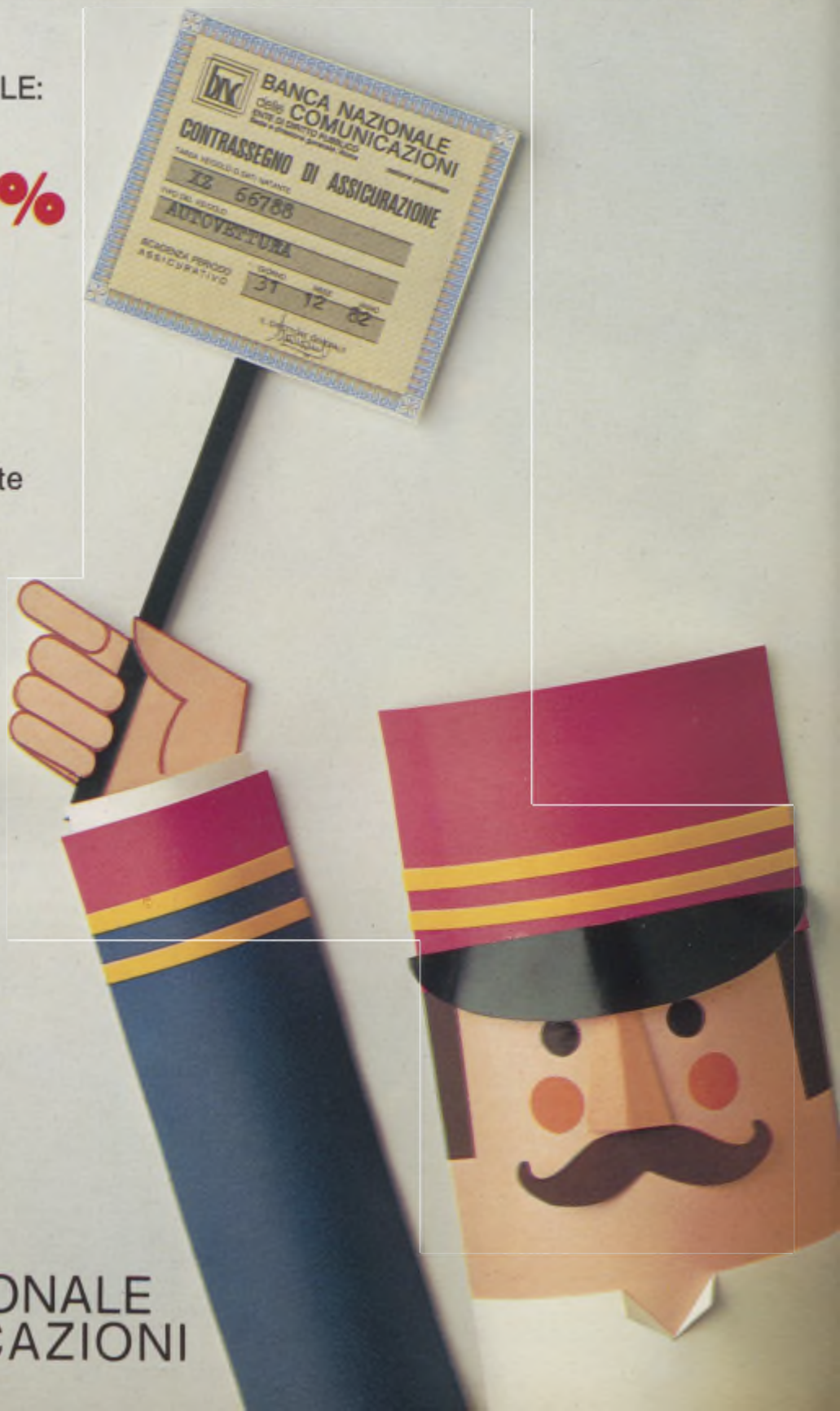
RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente
ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con
trattenute sullo
stipendio



*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 5 / maggio 1982

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

La «Garibaldi» scende in mare

A pagina 10

Con il nostro conto corrente:

Interessi a tasso agevolato

Nessuna spesa per tenuta di conto

Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze

Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia
Anno XXV n. 5/maggio 1982

La «Garibaldi» scende in mare

Il momento fatidico del varo. La bottiglia augurale si infrange sullo scafo e la "Garibaldi" scende in mare.
(Foto di Anastasio Grillini)

Il contratto nazionale dei ferrovieri, che ha impegnato la categoria in una lunga e difficile vertenza, è finalmente una realtà. Una realtà che in prospettiva può e deve diventare anche una concreta "base di lancio" per l'attesa e auspicata Riforma dell'Azienda. A questi temi abbiamo dedicato il servizio d'apertura, con una serie di dichiarazioni e valutazioni politiche del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, e dei Segretari Generali delle Organizzazioni Sindacali di categoria.
Intanto la fase preliminare del potenziamento delle ferrovie italiane è già stata avviata. Con un articolo sulle novità introdotte dal Programma Integrativo in merito ai rapporti tra Azienda ed Enti locali, continua la nostra inchiesta sulle caratteristiche e le strategie che contraddistinguono il piano di investimenti.
Ma per le FS non è solo tempo di "programmi e prospettive", questo è anche un momento di realizzazioni. Come è il caso della nave traghetto "Garibaldi", l'ultima nata della flotta FS. Una nave "tutta merci" che integrerà i collegamenti tra Civitavecchia e Golfo Aranci, molto spesso nell'occhio del ciclone. Da pag. 10 un ampio servizio sulla "Garibaldi", sul varo avvenuto nei Cantieri navali di Palermo e un breve excursus storico sulla nostra flotta.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	L'APPROVAZIONE DEL NUOVO CONTRATTO	
10	LA "GARIBALDI", UNA NAVE "TUTTA MERCI"	*A. Gargiulo-C. Vitiello*
14	PROGRAMMA INTEGRATIVO: UNA RETE PIÙ MODERNA ED EFFICIENTE/2	*Marcello Buzzoli*
17	ALLA SCOPERTA DELLE NOSTRE LINEE: LA CONEGLIANO-PONTE NELLE ALPI	*Laura Facchinelli*
21	CASA NOSTRA Ricordi / Amici in pensione / Notizie per il personale / Modi di dire / Ferletture / DLF / Tuttarete	
33	QUESTA STAZIONE NON È PIÙ QUELLA	*Cinzia Pafi*
34	LA CARTA DI CREDITO	*Piero Spila*
36	PANORAMARETE	
41	MARE NOSTRUM Flaubert, Dumas, Trouville e Deauville / Le "Corralas" di Madrid / Niccolò Paganini, un fenomeno irripetibile	
49	LETTERE A VOCI	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Francesco Causarano

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, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1057.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Più veloci e più puntuali

La Direzione aziendale ha disposto la revoca delle limitazioni di velocità che erano state imposte due anni fa ai treni espressi e rapidi. Per i primi la velocità massima era stata ridotta a 130 chilometri orari mentre per i rapidi il limite era stato stabilito in 140 chilometri l'ora, anche in quei tratti di linea lungo i quali sarebbero state consentite velocità sensibilmente superiori. Unica eccezione a questa drastica disposizione limitativa era consentita per il "Settebello" e per alcuni elettrotreni di tipo moderno, i quali potevano viaggiare sino alla velocità massima di 180 orari.

La limitazione di velocità, che a suo tempo suscitò una certa sensazione, fu provocata dal fatto che, alle elevate velocità, si era constatato un anormale surriscaldamento dei cuscinetti a rullo delle ruote delle carrozze e il fatto apparve strano perché interessati a questo fenomeno erano i veicoli di più recente costruzione come le vetture tipo unificato e quelle cosiddette "gran confort". In realtà questo fenomeno non aveva nulla di misterioso. Si trattava semplicemente di un difetto di costruzione dei cuscinetti fabbricati da una ditta straniera nei quali la gabbia racchiudente i rulli di rotolamento era sigillata mediante chiodature anziché essere saldata.

In poco più di due anni le aziende italiane specializzate nella riparazione e nella revisione del materiale rotabile, sono riuscite a sostituire oltre trentamila cuscinetti a tutte le vetture "incriminate" che, peraltro grazie alla sosta nelle officine, sono state in buona parte anche rinnovate nell'arredamento interno.

Anche gli orari a partire dal 23 maggio sono stati modificati in considerazione della revoca dei limiti di velocità e di questo se ne avvantaggeranno in particolare le comunicazioni tra Milano, Roma e Napoli e fra Torino, Genova e Roma.

Più che nella diminuzione delle percorrenze di alcuni tra i più importanti convogli in circolazione, l'aspetto saliente dell'abolizione dei limiti di velocità consisterà nel fatto che sarà possibile recuperare entro certi limiti i ritardi che possono accumularsi per cause varie durante il viaggio. Di conseguenza sarà più facile tornare al rispetto dell'orario.

Transito notturno in una stazione. Sono state recentemente revocate le limitazioni di velocità imposte ai treni espressi e rapidi

Movimenti nell'Alta Dirigenza

Con Decreto ministeriale 22 aprile 1982 n. 804 il Ministro dei Trasporti, sentito il Presidente del Consiglio dei Ministri, ha attribuito la funzione di Vice Direttore Generale delle F.S. ai Dirigenti Generali, ing. Arnaldo D'Alessio e dott. Aldo Bonforti.

In pari data, la dirigenza del Servizio Lavori è stata assunta dal Dirigente Generale ing. Gabriele Ruoppolo, mentre il Dirigente Generale prof. Giovanni Coletti ha assunto la dirigenza del Servizio Personale.

Infine, il Dirigente Generale dott. Enrico Cardegari è stato nominato Direttore del Centro Elettronico Unificato (CEU).

Le figure dei funzionari menzionati sono talmente conosciute e circondate dalla stima dei ferrovieri che riteniamo di non doverne riportare le note biografiche e le benemerenze di servizio.

L'ing. D'Alessio e il dott. Bonforti affiancano l'ing. Misiti e il dott. de Campora. Si realizza così un'integrazione delle strutture di vertice conforme a quella delle più importanti Reti europee. Per le F.S., il provvedimento è stato reso indispensabile dalle maggiori e diversificate necessità tecniche derivanti dall'attuazione del Programma Integrativo, nonché dall'esigenza di un più efficace coordinamento funzionale delle complesse attività dell'esercizio e del traffico, delle infrastrutture, del materiale rotabile e dell'amministrazione, intesa nella più ampia accezione, comprensiva della gestione del personale, di quella patrimoniale, contabile e finanziaria e dell'attività contrattuale e delle forniture.

Sul piano strettamente giuridico, l'incarico conferito all'ing. D'Alessio e al dott. Bonforti non comporta alcun ampliamento della consistenza numerica dell'organico dei Dirigenti in quanto è stata operata soltanto una modifica dei posti di funzione, ai sensi della legge 396/74, ferme restando le dotazioni organiche.

A tutti i funzionari che hanno assunto i nuovi incarichi "Voci" porge i migliori auguri di buon lavoro, che estende al Dott. Giovanni De Chiara, nominato di recente Direttore del Servizio Movimento.

Via al collegamento Roma-Fiumicino

Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda ha dato parere favorevole al progetto predisposto dalla Società Aeroporti di Roma per il collegamento ferroviario tra l'aerostazione di Fiumicino e la città ed è già stata indetta la relativa gara d'appalto. Per la realizzazione dell'infrastruttura, che sarà completata in circa due anni, è prevista una spesa di 15 miliardi di lire che graverà sui fondi stanziati per il Programma Integrativo.

Pochi chilometri per tante tonnellate

Il progetto esecutivo del nuovo raccordo ferroviario che unisce alla rete nazionale le banchine portuali di Monfalcone è stato recentemente presentato alle forze politiche, sindacali ed economiche. «È un'opera molto attesa, 6.300 metri di raccordo, con uno sviluppo di 11.500 metri di binari che darà allo scalo la possibilità di corrispondere a molte richieste fatte nel passato e che ancora oggi ci vengono rivolte sia da parte degli operatori del legname che del siderurgico» ha affermato il Dott. Franco Batrina, dirigente del consorzio per lo sviluppo industriale di Monfalcone. L'investimento è di 15 miliardi, i tempi tecnici di realizzazione di 36 mesi, che però diventano 60 mesi tra appalti, collaudi, ecc.

Le industrie friulane che operano nella siderurgia si sono rivolte spesso a Capodistria perché Monfalcone non aveva la possibilità di inoltrare rottami di ferro attraverso un adeguato raccordo ferroviario poiché l'attuale è completamente insufficiente. Si parla di circa 50 mila tonnellate all'anno di siderurgico, nonché parecchie migliaia di tonnellate di legname proveniente dall'Austria e destinate al Nord-Africa. Ora, il nuovo raccordo consentirà una potenzialità minima di 10 tradotte al giorno da 30 vagoni l'una, pari a circa 6 mila tonnellate giornaliere per un totale di oltre due milioni di tonnellate annue. L'opera, secondo quanto ha affermato l'assessore Regionale ai Porti e ai traffici, Rinaldi, sarà finanziata con apposita legge regionale.

IN BREVE DALL'ESTERO

Belgio

Una nuova locomotiva elettrica "serie 27" è stata presentata dalle Ferrovie Belghe (SNCB). Essa è la prima di una "commessa" di due serie di trenta unità ciascuna. Sessanta locomotive, la cui consegna, in ragione di una ogni settimana lavorativa, si protrarrà sino al novembre '83 e che andranno ad arricchire il parco della SNCB e permetteranno di compiere notevoli passi avanti sulla via della elettrificazione.
Queste nuove motrici, di una potenza nettamente superiore alla maggioranza delle locomotive tutt'ora in servizio sulla rete ferroviaria belga, saranno impiegate essenzialmente, almeno in un primo tempo, alla trazione degli espressi "pesanti" sulla direttrice Ostenda-Bruxelles-Liegi-Aix-la-Chapelle.
Attualmente questi treni sono trainati da locomotive della serie 22 o 23, di potenza 1880 Kw (2.560 ch) utilizzate al limite estremo delle loro possibilità, e con velocità non superiore ai 130 Km orari, laddove la velocità consentita sulla più gran parte di queste linee è invece di 140 Km orari e sarà anzi portata, nei prossimi anni, a 160 Km orari.
Con una potenza di 4150 Kw (5650 ch) ed una velocità potenziale di 160 Km orari, la nuova "serie 27" troverà dunque una opportuna utilizzazione poiché potrà trainare senza alcun problema treni viaggiatori di 600 tonnellate (che è l'equivalente di tredici vetture internazionali) oppure convogli merci fino a 2000 tonnellate, ai limiti di velocità consentiti.

Bangladesh

Le ferrovie del Bangladesh (BRB) comprendono 2873 Km di binari dei quali 1910 Km a scartamento ridotto e 964 a scartamento normale. Il secondo piano quinquennale entrato in vigore nel luglio 1980 è piuttosto ambizioso: esso prevede infatti un rammodernamento delle linee, la costruzione di fabbriche locali per la produzione di materiale rotabile, la introduzione della trazione elettrica, l'adeguamento alle più moderne tecniche delle segnalazioni e delle telecomunicazioni, la produzione sul posto di traversine di cemento, ecc..
Le ferrovie del Bangladesh prevedono di ristrutturare in tal senso 970 chilometri di tratte, da qui al 1985. Attualmente esse hanno a disposizione 197 locomotive a vapore e 202 locomotive diesel. L'acquisto di nuove locomotive diesel potrà consentire la sparizione della trazione a vapore entro il 1985. Durante questo periodo è previsto l'acquisto di 44 locomotive per lo scartamento normale e di 22 locomotive a scartamento ridotto e di 1057 vagoni a scartamento normale e 565 a scartamento ridotto. Se oggi le BRB impiegano 342 treni viaggiatori e 54 treni merci, al giorno, per poter far fronte alla domanda globale dovranno poter contare, entro il 1985, su almeno 500 treni viaggiatori al giorno.

Le nuove locomotive della "serie 27" allineate come per una parata

Stati Uniti

Forse una nuova era, un'era di rinascita, per così dire, sta per aprirsi nel futuro delle ferrovie USA, per quanto concerne il servizio viaggiatori. Sotto lo stimolo concorrenziale del famoso Tokaido (Giappone) e dei super treni rapidi europei (TGV in testa), un ardito ed ambizioso piano è allo studio nella grande Confederazione americana. E come tutte le cose USA avrà il sapore del Kolossal.
Per cominciare, dopo il 1977, la direzione dei trasporti ferroviari dell'Ohio (ORTA) ha posto allo studio due linee, la prima da Cleveland a Cincinnati, via Columbus, la seconda che congiunge Toledo, Cleveland e Yougstown. Il 65% della popolazione dell'Ohio (dieci milioni di abitanti) risiede in un raggio di meno di 50 Km da questi due percorsi che possono così soddisfare le esigenze di una vasta clientela e che si distendono per oltre 900 Km. Queste linee saranno ovviamente elettrificate e la velocità di esercizio sarà di circa 260 Km orari, con treni costruiti di materiali leggeri ma assai confortevoli e funzionali. Per propagandare questa nuova "era del treno" sono stati girati e proiettati un po' dovunque in USA film che mostrano le grandi linee veloci in esercizio in Giappone, Gran Bretagna Francia e Germania Occidentale. Questi film hanno ottenuto un grosso successo di pubblico. Già si teorizzano i vantaggi del treno: su determinati percorsi, infatti, i tempi di viaggio via treno sono addirittura più convenienti (e comodi) di quelli per aereo.
Quindici anni di tempo ci vorranno per portare a compimento queste nuove iniziative ferroviarie in USA: e molti posti di lavoro saranno creati per la loro realizzazione. E già gli Stati vicini si sono associati alle autorità dell'Ohio per studiare insieme le possibilità di penetrazione nel loro territorio di treni a grande velocità.

Gibuti

Cambiano le strutture della Ferrovia Gibuti-Addis Abeba. Una nuova società, denominata "Ferrovia Gibuti-Etiopia" (C.D.E.) sotto il duplice controllo delle repubbliche di Gibuti e d'Etiopia, rimpiazzerà l'antica società. I posti di presidente e di vice presidente della nuova società, la cui sede è stata fissata ad Addis Abeba saranno ricoperti dai Ministri dei Trasporti dei due Stati contraenti. La prima questione urgente esaminata dal nuovo Consiglio di amministrazione della società è il rinnovamento della linea e la sostituzione del materiale rotabile.

Taiwan

Nel quadro dei lavori della messa in scartamento di m. 1.067 della linea della costa dell'est, è stato inaugurato di recente un nuovo tunnel lungo 2.356 metri. Si tratta di un manufatto sottofluviale, il primo del genere su quest'isola, per il quale sono occorsi tre anni di lavori e 352 milioni di yuans (circa 2 miliardi e mezzo di lire). La volta ha uno spessore di 80 cm.-1 metro, condizione necessaria per resistere alle inondazioni ed agli eventuali terremoti. Le ferrovie di Taiwan prevedono lo stanziamento di altri 200 milioni di yuans per l'acquisto di trenta locomotive diesel destinate a questa linea.

Canada

Il satellite in aiuto del treno.... vedremo anche questa. Un satellite, su orbita stazionaria, a 35.400 Km sopra l'Equatore sarà utilizzato dalle ferrovie Canadesi per assicurare le telecomunicazioni in una zona compresa tra Ravelstoke e Golden (Columbia britannica) in una regione dove le comunicazioni sono talvolta interrotte dalle valanghe.

Il nuovo contratto e le prospettive della Riforma

La vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro dei ferrovieri è finalmente chiusa. Venerdì 2 aprile il Consiglio dei Ministri ha infatti approvato il relativo disegno di legge, confermando, senza apportarvi alcuna modifica, l'intesa a suo tempo siglata da Azienda e Sindacati. Il disegno di legge, malgrado alcuni ulteriori temporeggiamenti, è stato poi trasmesso al Parlamento. Si è dunque conclusa una vertenza che ha avuto un iter indubbiamente troppo lungo e faticoso. Esprimendo la sua soddisfazione, il Ministro Balzamo, all'uscita da Palazzo Chigi, ha dichiarato tra l'altro che: «la decisione del Consiglio dei Ministri consente al Ministero dei Trasporti e ai Sindacati del settore di procedere più speditamente per il recupero dell'efficienza e della produttività dell'Azienda ferroviaria».
Molte sono le attese che circondano l'attuazione di questo contratto. Per la prima volta, infatti, agli accordi contrattuali i Sindacati hanno allegato un codice di autoregolamentazione del diritto di sciopero. Inoltre, da molte parti si ritiene — e si augura — che il contratto possa rappresentare una concreta "base di lancio" per l'attesa Riforma dell'Azienda.
Un contratto, dunque, che per importanti e diversi motivi, è diventato un punto di riferimento fondamentale per lo sviluppo e la programmazione della futura politica ferroviaria e dei trasporti in generale.
Sulle prospettive che l'approvazione del nuovo contratto ha aperto, oltre a una dichiarazione del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, abbiamo chiesto ai Rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali di categoria, una serie di interventi che pubblichiamo qui di seguito.

LUCIO DE CARLINI

Segretario Generale FILT-CGIL

È importante e positivo che il Consiglio dei Ministri abbia varato il disegno di legge per il contratto '81-'83 dei ferrovieri.
Si è finalmente interrotto quel penoso "surplace" fra Tesoro e Trasporti che rischiava di prolungare intollerabilmente i tempi già lunghissimi dell'iter realizzativo del contratto.
Dobbiamo ora garantirci che rapidamente il Parlamento approvi il disegno di legge: un'altra stazione di quel calvario burocratico-legislativo che da sempre accompagna i rinnovi contrattuali dei ferrovieri.
Anche se la lentezza dei tempi rischia di svalorizzarne il grande risultato politico-sindacale, questo contratto resta un dato positivo non solo per i ferrovieri.
È, infatti, il primo contratto che si realizza mentre le resistenze e i "no" globali della Confindustria (ma anche nel pubblico impiego) bloccano oggi tutti i fronti contrattuali pubblici e privati.
Dopo il contratto i ferrovieri sono al crocevia di una stagione di grandi opzioni: o imboccare coraggiosamente la strada del cambiamento, della riforma, della professionalità e della produttività, o rifluire

nel viottolo delle protezioni corporative, dell'assistenzialismo improduttivo, delle normative da pubblico impiego.
Noi siamo per la prima scelta. Le F.S. possono rappresentare una delle grandi modernizzazioni che mutano la struttura produttiva italiana (insieme all'elettronica, alla energia, alle telecomunicazioni) solo se il loro "prodotto trasporto" viene realizzato in termini "industriali", cioè se si esce da uno stato di stanca sopravvivenza garantita e si crede, si opera, ci si trasforma per competere realmente con altri vettori presenti nel mercato dei trasporti.
Una condizione fondamentale per combattere questa battaglia produttiva i ferrovieri l'hanno completata con l'ultimo contratto: abbiamo percorso, con grande successo, quell'iter perequativo salariale per raggiungere i trattamenti medi nel settore dei trasporti.
Non ci è più possibile piangere o lamentarci su salari e stipendi di tipo assistenziale. Oggi un ferroviere, sia nell'esercizio come nelle officine, non è pagato peggio di un operaio FIAT o di un autista del trasporto urbano.
Cosicché da salari e stipendi assistenziali e da pubblico impiego siamo passati a trattamenti professionali e produttivi.
Se questo è vero (e lo è, inoppugnabilmente) dobbiamo da un lato agire sulle classificazioni, per farle combaciare con prestazioni che indirizzino F.S. e ferrovieri verso rese produttive dirette e di massima utilità sociale, e dall'altro lato lottare per una riforma che trasformi e rimodelli le F.S. come una grande azienda produttrice e non più — oggi è così — come un affaticato gestore statale di un servizio che bisogna fornire senza vincoli, standards, controlli produttivi e di qualità.

SANTE BIANCHINI

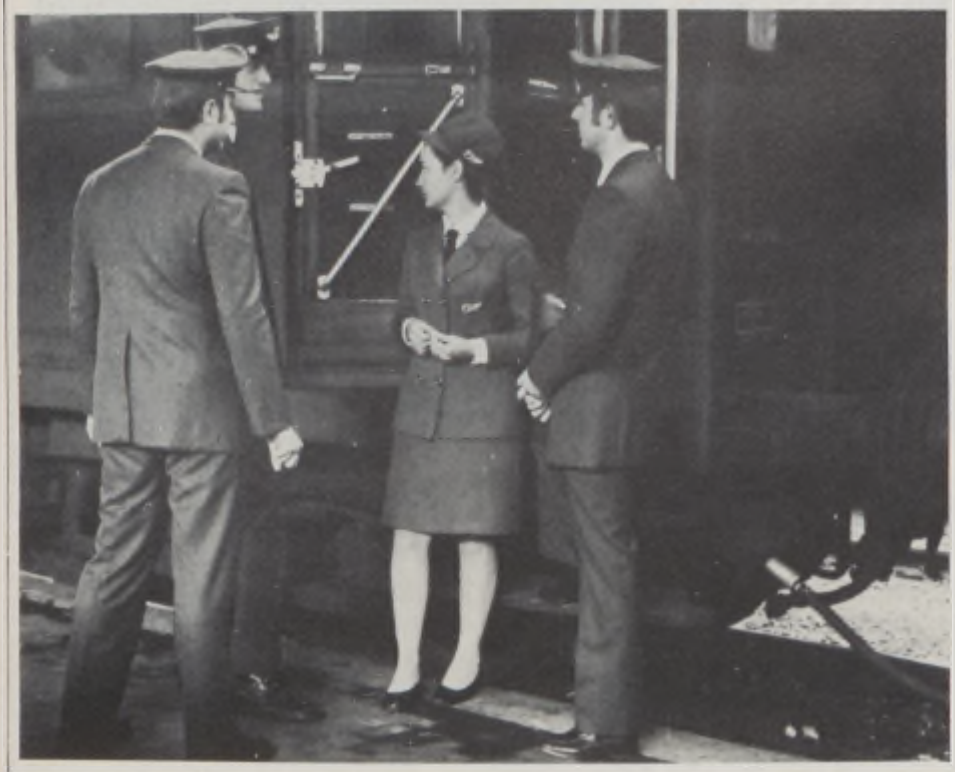
Segretario Generale SAUFI-CISL

Diamo un giudizio positivo sull'approvazione, da parte del Governo, del disegno di legge relativo al contratto '81-'83, anche se è stato necessario proclamare uno sciopero di 24 ore perché venisse mantenuto l'accordo sottoscritto e terminasse il balletto dei rinvii.
Al Governo chiediamo ora di lavorare perché l'iter parlamentare sia celere e consenta ai ferrovieri di percepire i benefici conquistati sin dai prossimi mesi. Invitiamo l'Azienda a predisporre da subito i conteggi relativi alle spettanze di ogni singolo ferroviere per evitare ulteriori ed ingiustificati ritardi.
Riteniamo positivo, inoltre, che sia stato battuto l'ennesimo tentativo di collocare i ferrovieri in un accordo generale riguardante tutto il Pubblico Impiego. Si è in tal modo confermata la validità delle scelte fatte con le Confederazioni per l'inserimento della nostra categoria nel settore omogeneo dei trasporti.
È invece necessario impegnarci di più, agendo con fermezza nei confronti del Governo e dello stesso Ministro dei Trasporti, per sganciare i dirigenti dell'Azienda dalla legge 748 e realizzare il contratto unico di tutti i ferrovieri.
Questo contratto prosegue nella linea sindacale intrapresa con i due precedenti contratti. Il punto di arrivo è costituito dalla riforma e dal rilancio delle ferrovie che restano, quindi, l'obiettivo fondamentale.
Sul piano economico il contratto dà risalto a due contenuti da non sottovalutare: il completamento del riconosci-

Messaggio del Ministro ai Ferrovieri

Con l'approvazione, da parte del Consiglio dei Ministri, del disegno di legge relativo al nuovo contratto dei ferrovieri, il Governo ha compiuto tutto il suo dovere nei confronti di questa importante categoria di lavoratori. Taluno potrà ancora tentare di utilizzare il contratto dei ferrovieri per fini politici o demagogici: resta il fatto che con esso si è regolarizzata una situazione insostenibile, che collocava i ferrovieri stessi all'esterno del sistema del pubblico impiego, in una posizione iniqua e foriera di forti spinte conflittuali, essendo l'unica categoria di lavoratori da ben due anni senza contratto.
Sono personalmente soddisfatto dei risultati ottenuti, sia perché una palese ingiustizia è stata sanata e sia perché con la firma del contratto sono diventati esecutivi il protocollo di regolamentazione dei rapporti tra l'Azienda F.S. e i sindacati e l'autoregolamentazione degli scioperi ad esso allegata.
Si tratta di conquiste democratiche, importanti anche perché costituiscono la prima concreta risposta del sindacato a ogni ipotesi di regolamentazione dello sciopero per legge. Se gli impegni saranno — come tutti si augurano — mantenuti, sarà una dimostrazione di grande maturità sindacale. Sono convinto che per questa strada sarà possibile anche battere il fenomeno della microconflittualità, che in effetti negli ultimi mesi si è andato man mano attenuando.
Ora i ferrovieri puntano ad un'altra conquista: la Riforma dell'Azienda cui è affidato lo sviluppo tecnologico e funzionale delle ferrovie italiane. Anche per questa necessaria e indilazionabile Riforma il mio impegno è totale. Lo scopo che tutti perseguiamo è quello di dare al nostro Paese un sistema di trasporti moderno e produttivo. Lavorando tutti insieme lo costruiremo.

Vincenzo Balzamo



mento delle anzianità ed il ritorno agli aumenti di stipendio calcolati in percentuale.
Si tratta di due contenuti ai quali il Sindacato ferrovieri della CISL attribuisce grande importanza: se il primo sana una vecchia disputa, il secondo costituisce una risposta agli eccessivi appiattimenti.
Ma la vertenza non è affatto chiusa. Nonostante le promesse dei vari Ministri, le autorevoli assicurazioni dall'On. Spadolini, le numerose audizioni presso la X Commissione Trasporti, il d.d.l. di riforma dell'Azienda continua a non procedere.
La riforma è indispensabile per dare un senso ai contratti impostati con logica di tipo industriale e per avviare un processo di rilancio produttivo delle ferrovie. La riforma non può quindi essere merce di scambio, né sul piano delle acquisizioni salariali, né tanto meno su quello del consenso politico.

FRANCESCO SALERNO

Segretario Generale SIUF-UIL

Il laborioso iter legislativo al quale soggiacciono tutti i contratti delle categorie del p.i. rende sempre travagliata l'acquisizione dei benefici derivanti dagli accordi Governo/Sindacati.
Venerdì 2 aprile '82, con l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del d.d.l. riguardante il contratto dei ferrovieri '81-'83, si è registrato un ulteriore passo avanti.
Auspichiamo che le successive fasi legislative siano tali da permettere il rispetto degli impegni presi con la categoria.
Dobbiamo tutti insieme operare (Governo - Azienda - Sindacati) perché i ferrovieri possano riscuotere le spettanze maturate entro il mese di giugno '82.
I Sindacati unitari dei ferrovieri hanno affrontato il rinnovo contrattuale in un momento particolarmente difficile per la situazione economica esistente nel Paese.
Pur in presenza di queste obbiettive difficoltà, va sottolineato il grado di responsabilità, di coerenza e di fermezza con cui il Governo è stato costretto al rigoroso rispetto delle intese raggiunte il 20 gennaio '82, malgrado all'interno dello stesso si fossero più volte manifestati inconcepibili contrasti che tendevano finanche al blocco della contrattazione. Ribadiamo che il contenuto economico per gli anni '81-'83, mentre è rispettoso dei valori prefissati dallo stesso Governo nella misura massima del 16% e del 13% al fine di contenere la crescita dell'inflazione, avvia un processo di recupero economico, avente per obiettivo il superamento dell'appiattimento oggi esistente.
Così come confermiamo attraverso questo contratto l'impegno per un giusto recupero della produttività attraverso una nuova organizzazione e combinazione dei fattori produttivi.
A chiusura di queste brevi note va sottolineato l'interesse e l'impegno con cui il Sindacato sollecita la riforma F.S., che deve costituire lo strumento per attuare una struttura meno vincolata e burocratica attraverso il decentramento decisionale e gestionale dei fatti aziendali.
Si tratta dunque di un contratto complessivamente volto non alla conservazione ma al cambiamento sul piano dell'organizzazione, della produttività e dell'efficienza oltre che della valorizzazione professionale dei lavoratori.
Per tutti questi buoni motivi il Sindacato ha ritenuto di revocare lo sciopero programmato per il 5 aprile '82 e di mantenere viva l'attenzione della categoria per il conseguimento degli obiettivi individuati.

CASSIO PIETRANGELI

Segretario Generale FISAFS

A quanto pare, l'iter che il contratto ferrovieri 1981/1983 dovrà fare, prima della sua trasformazione in legge, si preannuncia piuttosto difficoltoso. C'è voluta la decisa presa di posizione dei ferrovieri e dei loro Sindacati e l'impegno del Ministro perché lo schema di disegno di legge fosse approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 Aprile, come preventivato, dopo lo slittamento di una settimana.
Secondo quanto riferisce la stampa di informazione l'approvazione è stata tutt'altro che tranquilla. Si sono confrontate (o scontrate?) due linee: l'una ragioneristica (quella del Ministro del Tesoro), l'altra basata sulla realtà effettiva in cui si è venuta purtroppo a trovare rispetto al restante personale statale la categoria dei ferrovieri. A svolgere il ruolo di portavoce ufficiale del Tesoro è il quotidiano economico "Il Sole 24 Ore", che più volte ha contestato l'accordo faticosamente raggiunto tra il Ministro dei Trasporti Balzamo ed i Sindacati ferroviari. E ciò perché gli aumenti contrattuali sarebbero stati eccessivi rispetto alla linea di contenimento della spesa pubblica assunta dal Governo. La contrattazione fu abbastanza aspra e fu condotta certamente col "placet" del Governo nel momento della sua conclusione, per cui non ci si aspettava che in sede di Consiglio dei Ministri sarebbero riemersi contrasti che si aveva buon motivo — per quanto avanti detto — di ritenere superati. Ma tant'è ciò si è verificato e non sono mancati dubbi che sulla pelle dei ferrovieri si stesse giocando ben altra

partita! Il ragionamento che la FISAFS fece fin da principio al Presidente Spadolini ci autorizzava a nutrire un'aspettativa positiva, come in effetti è stata la conclusione. Quanto accaduto poi il 2 Aprile nel Consiglio dei Ministri ci autorizza comunque a pensare che la trasformazione in legge del contratto sarà più una corsa ad ostacoli che una corsa piana. Anche per questo motivo i ferrovieri, come la FISAFS-CISAL va ripetendo, debbono restare mobilitati e seguire attentamente le vicende parlamentari per prendere le decisioni che il caso richiederà. Ma ci sono anche altri motivi per cui questo contratto deve tenere sveglia l'attenzione della categoria. Esso, come è noto, è un accordo aperto, nel senso che lungo la sua validità occorrerà fissare ulteriormente la 2ª fase di riparametrazione in conto 1982, nonché addivenire alla formulazione di un secondo D.P.R. ed all'approvazione di una legge di copertura per i contenuti economici 1983.

Inoltre, dovrà convenirsi con l'Azienda una nuova scala classificatoria del personale, senza considerare che nel corso del triennio l'Azienda ed i Sindacati saranno impegnati a redigere un ulteriore D.P.R. che formuli una specie di testo unico delle disposizioni attinenti allo stato giuridico del personale, nonché adottare un riesame delle strutture aziendali e studiare misure intese al recupero della produttività aziendale, senza considerare che, dopo due anni di trattative e di attesa, è ancora insoluto il problema N.O.L. del personale viaggiante e di macchina.

Insomma, siamo di fronte ad un grosso impegno verso il quale la FISAFS sta preparandosi, per evitare che i ferrovieri abbiano a subire provvedimenti a senso unico e comunque tali da rimettere in discussione, tra l'altro, quei diritti che sono stati faticosamente acquisiti.

Nonostante tutto ciò, la categoria, almeno per quanto concerne il contratto, può dichiararsi soddisfatta, se pure ben pronta a far valere quanto durante 13 mesi di trattativa è stato conquistato tra mille difficoltà e numerosi scioperi.

Una notazione finale. La FISAFS, che certamente non è tra i più tranquilli sindacati del mondo dei trasporti, resta in una posizione di verifica costante sull'andamento dei rapporti con il Ministro e con l'Azienda. Col consenso dato ad essa dai ferrovieri in moltissime assemblee, ha formulato la propria tesi di autodisciplina dell'esercizio del diritto di sciopero, basata essenzialmente sulla reciprocità di chiari ed impegnati comportamenti con la controparte ministeriale e aziendale.

Tale impegno, entrato per la prima volta in funzione con le festività della Pasqua, avrà altre occasioni per essere messo alla prova.

Noi ci auguriamo che tutte le prove vengano superate.

Intervista all'Ing. Lanni, Segretario Generale SINDIFER

"Perché non firmiamo"

V.d.R.: *La piattaforma rivendicativa relativa al rinnovo del contratto dei ferrovieri per gli anni 1981-1983 fu presentata al Ministro dei Trasporti nell'aprile del 1981 unitariamente dal SINDIFER e dalla Federazione FILT - SAUFI - SIUF.*
Per quali motivi il Sindifer non ha invece firmato l'ipotesi di accordo sul rinnovo contrattuale, contrariamente a quanto fatto dalla Federazione Unitaria?

Ing. LANNI: Perché negli sviluppi della trattativa e più ancora nell'ipotesi finale di accordo, il Sindifer ha constatato il progressivo allontanamento dall'obiettivo politico sul quale si fondava la piattaforma rivendicativa unitaria dei ferrovieri, ossia la realizzazione di un primo vero contratto-riforma.

In cosa consisterebbe questo allontanamento dagli obiettivi iniziali?

L'ipotesi di accordo, al di là dei contenuti economici che giudichiamo soddisfacenti, in relazione alla situazione generale del Paese, per la parte dei ferrovieri disciplinati dalla legge 42/79, deve essere interpretata, a nostro parere, più come una sequenza di contratti ponte e non come un vero e proprio contratto triennale; per il 1981 esistono oneri ed istituti certi, mentre permane una piena indeterminatezza per gli anni '82 ed '83 sia sulla certezza degli oneri che degli istituti da disciplinare.

Inoltre l'ipotesi di accordo non contiene — salvo accenni che difficilmente porteranno a risultati tangibili — nulla di innovativo per quanto riguarda l'organizzazione interna dell'Azienda ed un modo diverso di lavorare dei ferrovieri. Essa quindi ha lasciato cadere l'occasione di recepire in anticipo i contenuti ispiratori della Riforma aziendale.

Inoltre si ribadisce la frattura decennale tra ferrovieri e dirigenza: quest'ultima rimane ancora collocata di fatto come un "cappello burocratico" sull'intera struttura aziendale. Il Governo intende infatti lasciarla nel quadro generale della P.A., privando i dirigenti di qualsiasi tavolo di trattativa, e sottraendo, quindi, sia al Sindacato che al Ministro dei Trasporti ogni intervento che attenga lo "status" normativo ed economico dei dirigenti F.S.

Tutto ciò è conseguenza di una precisa volontà politica che ha bloccato in sede legislativa la Riforma dell'Azienda.

La nostra mancata firma deve quindi interpretarsi come precisa condanna a tutte quelle parti, politiche e sociali, che con l'accordo del 20 gennaio hanno nei fatti dato respiro ai nemici della Riforma, subendone il rinvio.

In questa situazione quale sarà la linea di azione futura del Sindifer?

Gli organi statutari del Sindifer nell'approvare l'operato della Segreteria hanno ritenuto, in coerenza con gli indirizzi politici congressuali, di dover rinnovare l'impegno relativo alla Riforma, anche per verificare quali reali volontà o quali effettivi ostacoli esistano sulla strada del disegno riformista, in contatto con le organizzazioni sindacali unitarie dei ferrovieri e con le confederazioni CGIL - CISL - UIL.

Gli stessi organismi non hanno escluso, in relazione all'obiettivo del contratto unico, la ricerca alternativa di altre sedi contrattuali diverse dal Ministero dei Trasporti

(continua a pag. 40)

Con la Garibaldi una nave "tutta merci"

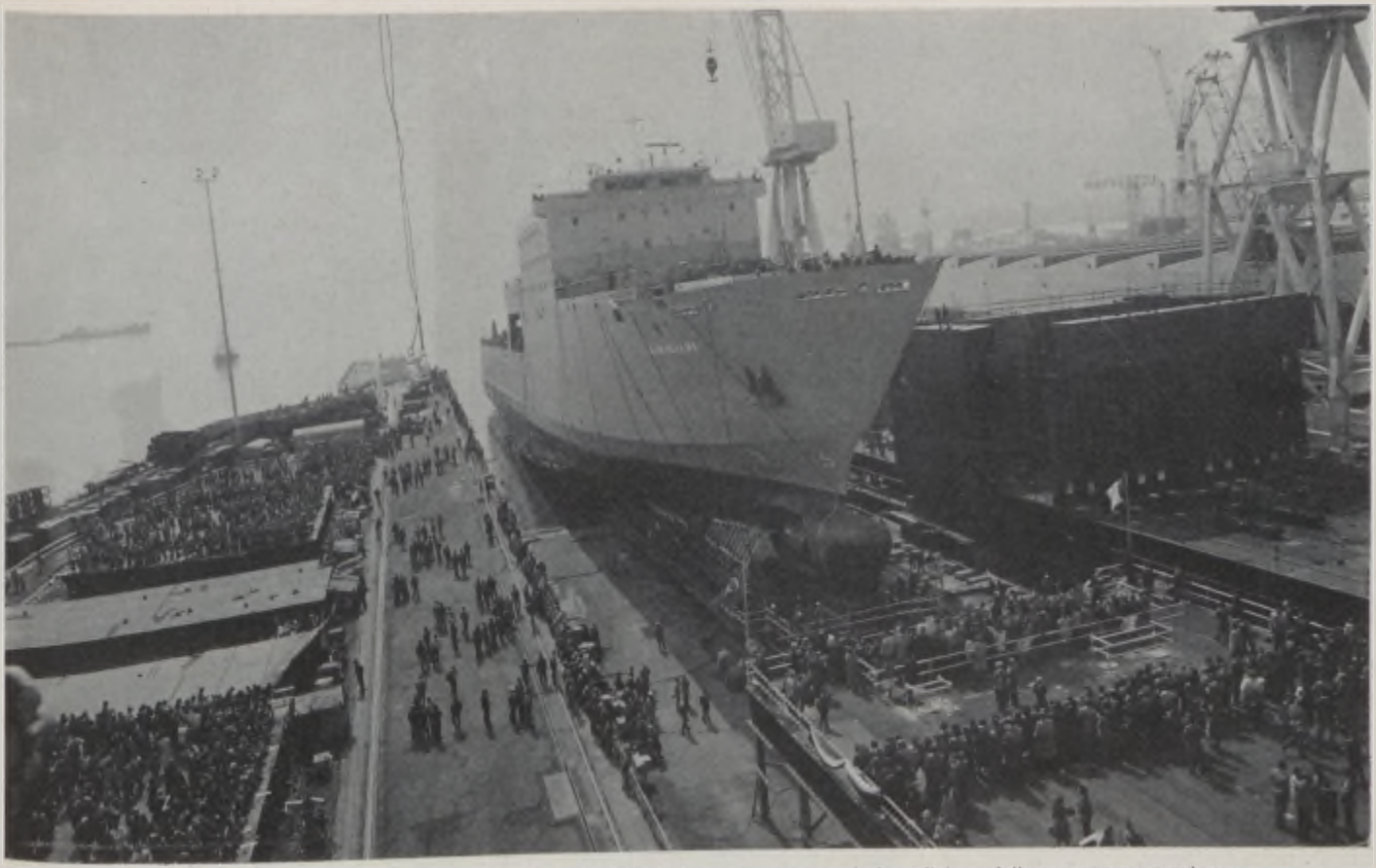
di A. Gargiulo e C. Vitiello

La cerimonia del varo

Alla presenza del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, del Presidente della Regione Siciliana, On. D'Acquisto, del nostro Direttore Generale, Dott. Semenza, del Presidente della FinCantieri, Basiricò, dei Direttori Compartimentali di Palermo, Cagliari e Reggio Calabria, Ingg. Colombo, Gagliardo e Bitto, nonchè di Autorità civili, militari e religiose il 3 aprile scorso è stata varata nei Cantieri navali di Palermo la N/T "Garibaldi", 17ª della flotta della nostra Azienda.
Essa affiancherà le quattro che collegano la Sardegna al Continente.
È stata una cerimonia semplice e suggestiva. Dopo la benedizione dello scafo da parte dell'Arcivescovo della Diocesi, Cardinale Salvatore Pappalardo, la Madrina del varo, Sig.ra Maria Semenza, consorte del nostro Direttore Generale, ha dato il via alle delicate operazioni di varo.
La N/T Garibaldi, che con l'entrata in vigore dell'orario estivo dei treni sarà impiegata sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci, è in grado, per la sua notevole capacità, di trasportare 80 carri ferroviari e 24 containers per corsa ed apporterà sensibili vantaggi sia al traffico viaggiatori che merci.
È prevista l'effettuazione di due corse giornaliere fra le due sponde. Ciò sarà possibile per la notevole velocità di crociera che consentirà alla nuova N/T di effettuare l'intera traversata in appena sette ore e di eseguire le operazioni d'imbarco e di sbarco dei rotabili e dei containers soltanto in cinque ore. Tutto questo sarà possibile grazie ai sofisticati accorgimenti tecnici che ridurranno al minimo la durata delle operazioni. I ponti elevatoi, ancora, saranno in grado di trasportare nei ponti inferiori e superiori due carri per volta della lunghezza di metri 10,58 oppure uno di metri 21,70.
Tutte le operazioni, infine, sia nei porti di Civitavecchia che in quello di Golfo Aranci saranno seguite a distanza da un calcolatore che piloterà tutte le fasi di manovra.

Giuseppe Giambanco

Il 3 aprile scorso è stata varata la nuova nave traghetto della flotta FS: la Garibaldi. L'ultima nata si aggiungerà alle più anziane sorelle: Tyrsus, Hermaea, Gennargentu, Gallura e farà servizio sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci.
L'ulteriore incremento del traffico, ed in particolar modo quello estivo, hanno fatto apparire come non più rinviabile la costruzione di una quinta nave da immettere permanentemente sulla linea sarda.
La nostra Azienda ha provveduto quindi alla stesura di un primo progetto di massima relativo ad una nave con portata di 63 carri su due ponti da realizzare in versione tutta merci o mista per trasporto carri e mezzi gommati.
Prima di operare una scelta definitiva sono stati condotti studi su un analogo servizio istituito sul Mar Baltico tra la Germania Federale e la Finlandia con la nave traghetto "Railship 1".
Questa nave ha una portata di circa 120 carri caricati su tre ponti serviti da montacarichi. L'elevato numero di carri trasportati richiede terminali adeguati all'accoglimento ed allo stazionamento dei rotabili in attesa di imbarco o smistamento.
Nell'impossibilità di ottenere spazi liberi in corrispondenza dei preesistenti approdi, è stata condotta un'indagine tendente alla individuazione di nuovi terminali, in acque convenientemente protette e con entroterra atti alla realizzazione dei piazzali e delle altre indispensabili infrastrutture ferroviarie.
I risultati delle ricognizioni intraprese hanno messo in evidenza che il problema si presentava di non facile soluzione per la molteplicità delle condizioni da soddisfare ed in particolare perché, a parte i finanziamenti necessari, le possibilità scelte (P. Torres-La Spezia, Cagliari-Civitavecchia) avrebbero comportato percorsi marittimi doppi di quello attuale.



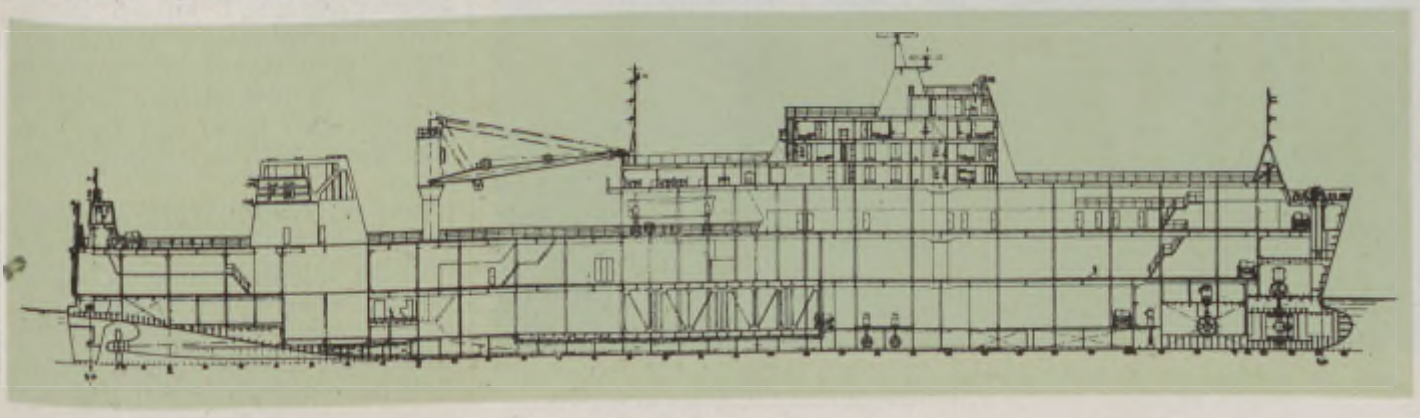
Il momento del varo. Sotto, la sezione longitudinale della "Garibaldi". Nella pagina accanto la benedizione della nuova nave traghetto

Inoltre i tempi di realizzazione dei nuovi terminali tra sopralluoghi, accordi con gli altri Dicasteri ed Enti vari interessati, approvazione ed esecuzione lavori, si sarebbero prolungati per circa otto anni, quasi il doppio ed anche il triplo del tempo necessario alla costruzione della nave.

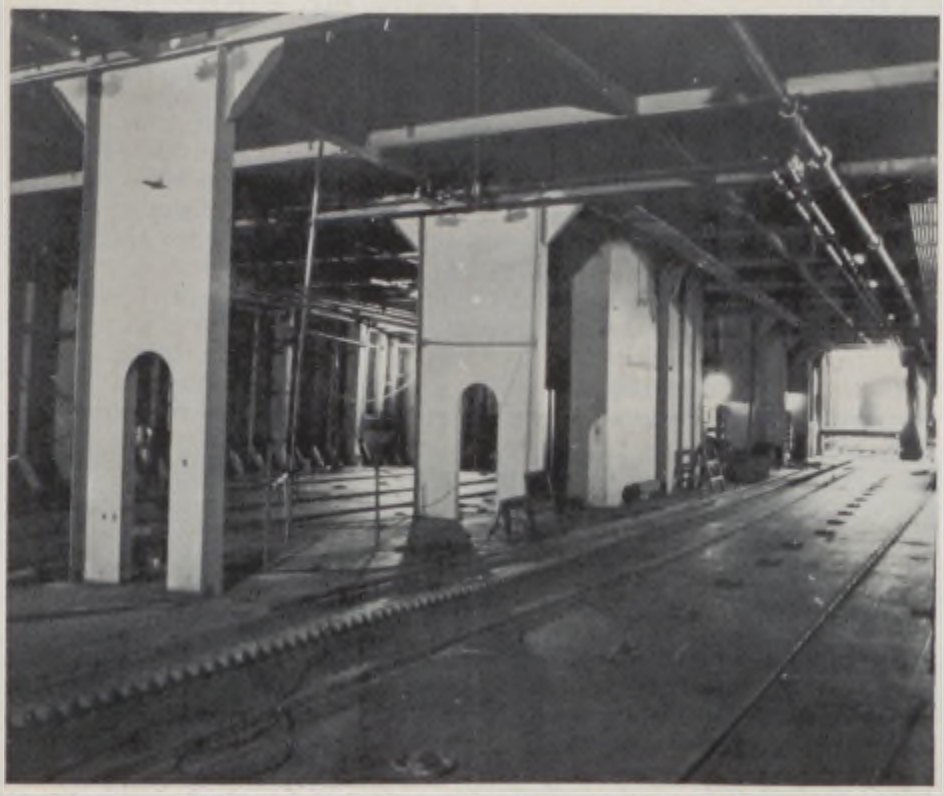
È emersa quindi l'opportunità e la convenienza di adottare per la nuova unità una soluzione più realistica consistente nel prevedere dimensioni e portata massima compatibili con l'utilizzazione degli esistenti terminali di Civitavecchia e Golfo Aranci, i quali offrono il vantaggio di minor percorso marittimo e possono essere, con tempi e spesa modesti, adattati alle esigenze connesse con l'im-

Scheda tecnica

Lunghezza massima: *m. 146 (massima compatibile con la ristrettezza delle acque portuali di Civitavecchia)*
Larghezza massima: *m. 19,20 (massima compatibile con le dimensioni delle invasature)*
Immersione massima: *m. 5,70*
Binari: *n. 2 sul ponte superiore, n. 4 sul ponte principale, n. 4 sul ponte di stiva*
Altezza galleria binari principali: *m. 5,25*
Portata lorda; *tonn. 3710*
Portata in carri ferroviari da m. 10,58: *n. 80*
Portata in contenitori da 20' (in aggiunta ai carri): *n. 24*
Dislocamento a pieno carico: *tonn. 9200*
Velocità di crociera: *nodi 19,3*
Velocità massima: *nodi 20,3*
Potenza continuativa dell'A.M.: *C.V. 12.000*
Potenza massima: *C.V. 15.000*
Portata in passeggeri: *n. 12*



missione in servizio della nuova nave.
Per ottenere un consistente miglioramento del trasporto dei carri, principalmente nel periodo estivo, quando le navi miste vengono dedicate al servizio di traghettamento auto e viaggiatori, l'Azienda, ha indirizzato la propria scelta sul tipo di nave "Tutta merci" che in aggiunta ai carri ferroviari potrà imbarcare un certo numero di containers.
Una nave che consentirà dunque di ottenere un'elevatissima potenzialità di traghettamento con la Sardegna anche in previsione di un ulteriore incremento del traffico merci e che inoltre permetterà il ritorno della "S. Francesco di Paola" sullo Stretto di Messina o comunque conferirà al servizio quella elasticità necessaria alla regolarità dell'esercizio.
Per ottenere la massima estensione del ponte di stiva da utilizzare per il carico, si è pensato, per la "Garibaldi", di contenere per quanto possibile la lunghezza dell'apparato motore. A tal fine è previsto un unico locale A.M. con i motori di propulsione alla ordinaria altezza del ponte di stiva mentre i gruppi elettrogeni sono sistemati, nello stesso locale, su un copertino ad adeguata altezza.
La nave è dotata di macchinari che renderanno possibile l'effettuazione delle operazioni di carico e scarico nei tempi previsti per la sosta nei porti terminali.
Sono stati quindi installati, a centro nave, in corrispondenza dei binari centrali, due montacarri a due piani che potranno sopportare ognuno due carri a due assi o uno a quattro assi.
Sul ponte di stiva sono stati sistemati due carrelli trasbordatori ciascuno dei quali servirà uno dei binari laterali del ponte di stiva. Per il movimento dei carri su ciascuno dei binari del ponte di stiva e di quello superiore, si sono utilizzati appositi paraurti mobili motorizzati in grado di estrarre i carri dal montacarri e di agganciarli ad una struttura fissa al termine del binario.
Dal prossimo autunno la "Garibaldi" entrerà in servizio effettivo. Lo straordinario sviluppo turistico che ha interessato la Sardegna in questi ultimi anni aveva portato ad invertire quello che era il ruolo istituzionale delle ferrovie che in origine era finalizzato al solo trasporto merci. Ormai si era arrivati al punto che, nei periodi di alta stagione, il trasporto dei carri veniva addirittura sospeso per alcuni giorni.
Oggi, grazie alla "Garibaldi", questo inconveniente verrà evitato, viaggeranno i turisti e viaggeranno anche le merci.
Forse è davvero giunto il momento in cui lo slogan "La Sardegna è più vicina" non è più solo uno slogan. □



La stiva della nave traghetto "Garibaldi": può contenere 80 carri e 24 contenitori

I traghetti FS verso le isole

La storia dei traghetti sia per la Sardegna che per la Sicilia è una storia lunga, che risale molto indietro nel tempo.
Mentre il traghettamento di carri ferroviari tra la Sicilia e il continente ebbe origine sin dalla fine del secolo scorso, la possibilità di estendere l'impiego delle navi traghetto a percorsi di mare più lunghi, ed in particolare al collegamento tra la penisola e la Sardegna, fu esaminata a più riprese in Italia nel periodo tra le due guerre mondiali.
Nel 1928 le Ferrovie che avevano necessità di rinnovare il materiale rotabile ormai antiquato della Sardegna, e che in precedenza si erano servite per trasporti del genere di navi ordinarie, con difficoltà tecniche ed oneri rilevanti, effettuarono un primo esperimento di impiego delle navi traghetto dello Stretto di Messina per i trasporti tra la penisola e la Sardegna. A tale esigenza provvide in periodo estivo la N/T "Messina" che, distolta temporaneamente dall'ordinario servizio dello Stretto, effettuò alcune traversate tra Civitavecchia e Terranova Pausania, dove erano stati approntati degli approdi provvisori, muniti di ponti mobili.
L'anno successivo, in seguito al risultato soddisfacente dell'esperimento, con l'impiego della stessa unità, fu eseguito durante l'estate, in soli 70 giorni, il ricambio completo del materiale rotabile dell'isola che potè essere attuato con una spesa dell'ordine del 10% di quella che

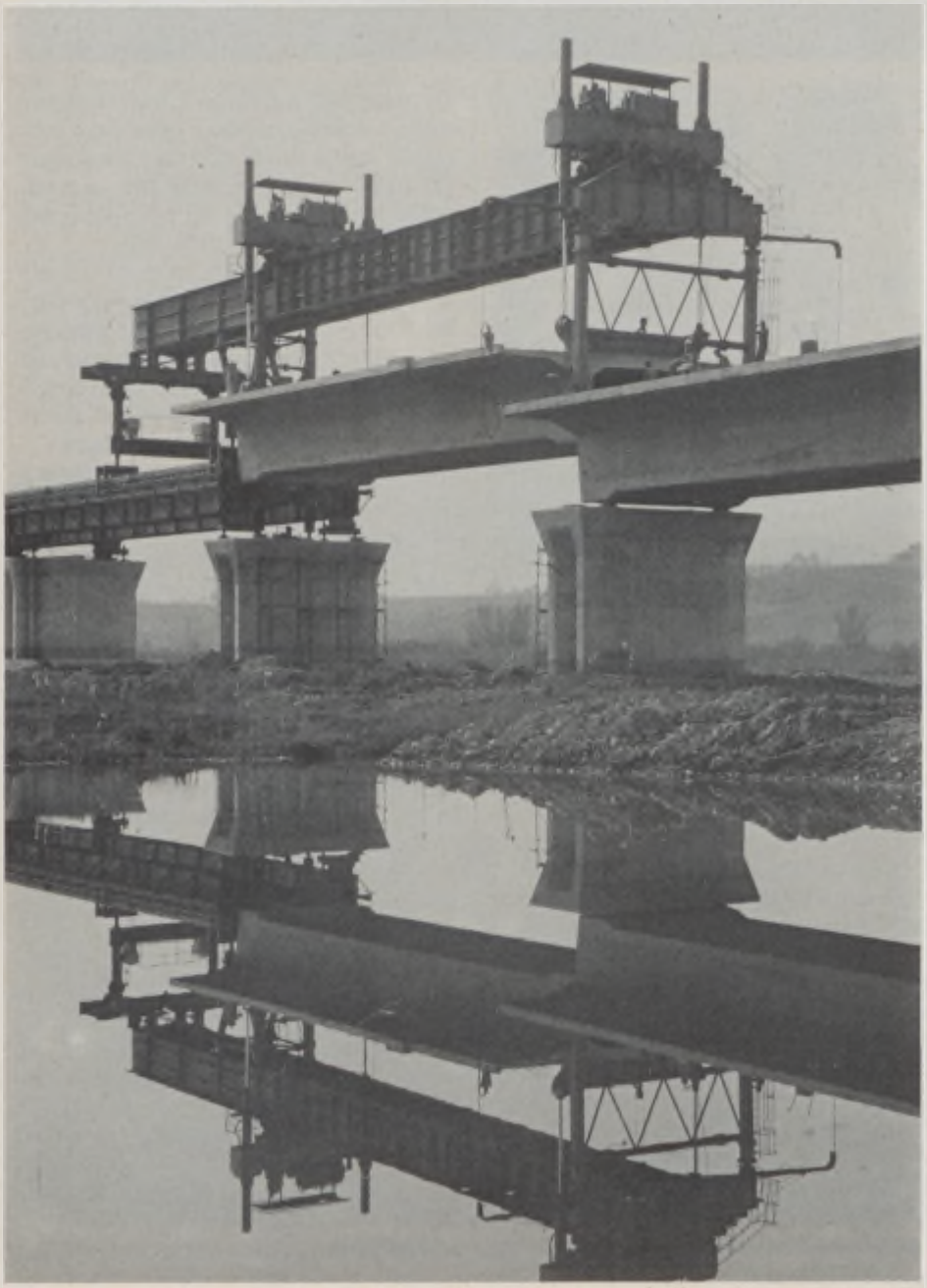
Veduta aerea dell'invasatura di Villa San Giovanni. Sopra, la "Reggio", la "Sibari" e l'"Iginia" attraccate nel porto di Messina

sarebbe stata necessaria impiegando navi ordinarie.
Il favorevole risultato tecnico ed economico del trasporto, sia pure ottenuto in stagione favorevole e per una esigenza temporanea e del tutto particolare, pose in evidenza la possibilità della istituzione di un servizio di traghetto a carattere permanente con la Sardegna.
Rispetto al trasporto con le navi tradizionali, l'impiego delle navi traghetto si presentava in primo luogo vantaggioso per la soppressione delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci nei porti terminali, elemento questo particolarmente importante per le derrate deperibili e per i manufatti delicati.

Altro elemento in favore della istituzione del servizio di traghetto era rappresentato dalla economia di spesa realizzabile sugli imballaggi, grazie alla soppressione delle manipolazioni portuali ed il possibile inoltro delle merci a carro completo.
Per contro, pur essendo vero che i trasporti per via d'acqua sono in generale più economici, le navi traghetto presentano, nei confronti delle navi mercantili tradizionali recanti le merci nelle stive, l'evidente svantaggio del trasporto dei veicoli il cui peso incide praticamente fino al 50% sulla portata utile delle navi ed entra in gioco sfavorevolmente con l'aumentare delle distanze da percorrere.
La convenienza economica del trasporto via mare delle merci con le navi traghetto sussiste quindi quando il percorso è contenuto entro limiti tali da compensare vantaggiosamente le spese per la manipolazione delle merci nei porti terminali richieste dal naviglio ordinario.
Il problema dell'istituzione di un servizio di traghetto con la Sardegna si ripresentò nel dopoguerra in seguito alle pressioni delle autorità regionali che chiedevano che gli utenti sardi potessero usufruire di un traffico merci in condizioni di parità con quelli delle altre regioni d'Italia.
Le previsioni di un forte incremento del traffico conseguente allo sviluppo delle attività sia agricole che industriali, convinsero della necessità di un servizio di traghetto permanente con l'Isola.
Si diede quindi inizio alla costruzione delle prime due navi, la "Tyrsus" e la "Hermaea", che entrarono in servizio tra gli anni 1961-1962 a cui ne seguirono altre due, la "Gennargentu" e la "Gallura".
Inoltre per i mesi di maggior traffico, fu distaccata sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci la "S. Francesco di Paola" inizialmente adibita al traghettamento sullo Stretto di Messina.
Queste navi hanno svolto prevalentemente servizio di traghettamento di carri ferroviari (circa 30 al giorno in ciascun senso) ovviamente dando la precedenza ai trasporti urgenti che avrebbero dovuto, invece, essere sospesi.
Sempre in coincidenza dei periodi di maggior traffico, è stato anche sperimentato il nolo di navi della flotta privata, che però ha comportato oneri economici tali da sconsigliarne l'ulteriore utilizzazione. □

Più moderna ed efficiente la rete F.S.

di Marcello Buzzoli



Scavano le fondamenta di un edificio di quaranta piani. Nel cartellone sulla palizzata del cantiere è indicato in quale anno, mese, giorno, l'edificio sarà inaugurato. E non accade mai che la data debba essere modificata. Tutto prestabilito, computerizzato, calcolato al minuto secondo.

Così, all'incirca, scrive su un grande quotidiano un giornalista reduce da un viaggio in Giappone. Un Paese che nelle formule giornalistiche più correnti è diventato il simbolo della efficienza e della produttività. Anche se non è tutto vero, il confronto con quanto avviene in Italia lascia la bocca amara.

Da noi le previsioni in campo edilizio sono talmente labili che meglio varrebbe chiedere lumi all'aruspicina. Si dà inizio alla costruzione di un edificio e vattel'a pesca come e quando sarà completato.

Purtroppo non fanno eccezioni le opere pubbliche. E anche le più importanti e necessarie, come le infrastrutture ferroviarie, diventano talvolta campo di manovre e di contrasti che si protraggono per mesi ed anni.

Il sindaco del più piccolo Comune (tanto per fare un esempio) può bloccare a tempo indeterminato la costruzione o il raddoppio di una linea. Basta che alzi un dito per dire no e si ferma tutto. Chiudono i cantieri. Tacciono le gru, le trivelle, le betoniere. Gli operai o cambiano Ditta o vanno in cassa integrazione. Quando è pronto un nuovo progetto, con un nuovo tracciato della linea, il sindaco può ancora dire no. Può arroccarsi su un rifiuto sistematico, come quel personaggio di "Natale in casa Cupiello" di Eduardo De Filippo.

Noi non siamo di quelli che battono le mani ai Governi accentratori. Al contrario, crediamo che tra Autorità centrali e periferiche debba esservi un dialogo permanente. Per trovare un punto d'incontro è però necessario che da entrambe le parti vi sia la volontà di servire l'interesse pubblico e non le oscure consorterie o i campanilismi.

Non mancano, poi, ostacoli di altra natura. Proviamo ad elencarne qualcuno, mettendo le mani in questo paniere di vipere. Le pratiche espropriative delle aree e dei terreni. Il benestare delle varie Sovrintendenze (ce ne sono quattro, rispettivamente per i monumenti, l'archeologia, la protezione delle bellezze naturali, la tutela delle cose d'interesse artistico).

Il nulla-osta delle Autorità militari. Gli accordi con altre Amministrazioni pubbliche (ANAS, ENEL, ecc.). S'intende che non sempre occorre consultare tutti gli Enti elencati, né d'altra parte le FS vogliono eluderne la competenza o il legittimo intervento, laddove necessari. Però le lungaggini e le opposizioni bizantine, queste sì, bisognerebbe evitarle.

Nella fisiologia e nella patologia delle opere pubbliche, troviamo infine il capitolo dei rapporti con le Ditte appaltatrici che possono filare lisci come l'olio o dar luogo a vertenze, tanto più rare e improbabili, quanto maggiore è l'affidabilità dell'aggiudicatario.

C'è comunque una questione di fondo che potremmo definire di natura psicologica, prima ancora che tecnica. Alludiamo al dualismo tra progettista e costruttore. È noto che quando un costruttore si trova tra le mani un progetto già confezionato dall'a alla zeta è portato in certa misura a modificarlo, ad "interpretarlo" a suo modo e maniera. Altro è l'atteggiamento, invece, se il costruttore ha potuto preliminarmente pronunciarsi sul progetto o se ne è addirittura l'autore.

Accelerare l'iter lento e tortuoso che contrassegna l'esecuzione dei lavori. Aumentare la capacità operativa e di spesa dell'Azienda FS. Assicurare, al di là del garantismo formale, l'ottimale svolgimento delle gare d'appalto, selezionando preliminarmente il mercato dei potenziali concorrenti. A queste esigenze, ha cercato di dare una risposta la legge 17/1981 che autorizza il Programma Integrativo. Essa stabilisce al suo articolo 10 che la progettazione di massima delle opere ferroviarie e l'accertamento di compatibilità con le norme urbanistiche debbono essere fatti d'intesa con le Regioni interessate le quali sono tenute a loro volta a sentire preventivamente gli Enti locali. Invece di una miriade di interlocutori, le FS ne hanno uno solo: la Regione. Il cambiamento è importante, ma rimarrà lettera morta se la Regione non è in grado di sintetizzare le istanze locali nel superiore interesse della collettività.

Il sistema delle "prestazioni integrate"

L'articolo 11 della legge menzionata autorizza l'Azienda FS ad includere negli appalti delle opere anche le pratiche espropriative connesse all'esecuzione dei lavori. Queste faranno carico al concessionario per consentirgli un'unità d'azione che comunque dovrà sempre essere convalidata e, se occorre, sostenuta dalle FS.

Fin qui si tratta di rimedi parziali la cui efficacia può essere variamente influenzata da molteplici realtà di fatto. A fronte dei grandi impegni del Programma Integrativo, che destina 8.800 miliardi di lire agli impianti fissi, è sembrato necessario aprire nuove prospettive nella gestione vera e propria dei lavori. Per comprendere il tenore delle innovazioni, vediamo in due parole con quali criteri e attraverso quali fasi si svolge attualmente l'attività dell'Azienda F.S. nel settore in discorso.

Progettazione: tranne pochi casi di affidamento a terzi, l'Azienda vi ha finora provveduto direttamente. Tale pratica, consolidata dalla tradizione, richiede peraltro un rilevante impegno di personale tecnico per elaborare il progetto e poi condurlo in porto, percorrendo la trafila delle trattative con gli Enti territoriali comunque interessati. Una volta definito, il progetto esecutivo (insieme con il contratto e il prezzo) viene posto a base della gara a licitazione privata. Vincitore è il concorrente che offre il maggior ribasso.

In alcuni casi, si adotta l'appalto-concorso nel quale, come sappiamo, i concorrenti sono tenuti a presentare il progetto esecutivo e ad indicarne il prezzo. Prevale l'offerta che risulta più conveniente non soltanto in termini di costo, ma anche di qualità e di tempo.

Fermo restando il ricorso alle cennate forme di affidamento, si è ritenuto di non rinunciare ad esplorare altre strade, in considerazione della grande mole dei lavori del Programma Integrativo e delle scadenze da osservare. Si è così deciso di dare spazio ad una procedura che è nuova per le F.S. ma abbastanza usuale all'estero e ormai si sta affermando anche nella nostra pubblica amministrazione. Si tratta, in sostanza, di affidare simultaneamente la progettazione e la costruzione ad un unico soggetto (concessione di prestazione integrata).

La legge 17/1981 attribuisce all'Azienda F.S. la facoltà di appaltare la progettazione. D'altra parte, nessuna disposizione impedisce che l'elaborazione del progetto esecutivo e la successiva realizzazione vengano affidati alla stessa persona giuridica, quando questa, beninteso, sia in possesso dei requisiti per entrambe le attività.

Il nuovo procedimento, che è dunque le-

gittimo in termini di diritto, suscita nondimeno un interrogativo: come possono i concorrenti avanzare l'offerta economica, cioè indicare il prezzo dell'opera, prima ancora di averne elaborato la progettazione esecutiva? La difficoltà è stata superata nel modo migliore. Con la lettera d'invito, è l'Azienda F.S. a fornire alle Imprese concorrenti una relazione descrittiva delle caratteristiche tecnico-funzionali dell'opera da realizzare e degli indirizzi generali per l'inserimento della stessa nel territorio. Lo schema di convenzione, l'importo presunto orientativo del complesso delle prestazioni, i capitolati speciali, i regolamenti da osservare nell'esecuzione dei lavori, i limiti di tempo, le tariffe dei prezzi unitari e altri importanti e dettagliati elementi completano l'informativa. Entro queste coordinate, l'appalto assume la sua precisa ed inequivocabile fisionomia, quella che gli viene impressa dall'Azienda.

La scelta dell'aggiudicatario avviene sulla base dell'offerta più vantaggiosa, determinata in rapporto al prezzo e al tempo di progettazione e di costruzione. Penalità per i ritardi e premi per l'anticipata esecuzione dei lavori sono fissati a termini di contratto.

Oltre ad evitare il dualismo tra progettista e costruttore, la concessione integrata diminuisce gli impegni degli organi aziendali, senza impedirne l'azione decisionale e di controllo nei suoi momenti più significativi.

Altro vantaggio sta nella possibilità di proseguire i lavori, ove occorra, anche con finanziamenti successivi. È questo un aspetto non secondario, giacché la gradualità degli stanziamenti impone altrettanta gradualità negli interventi maggiori (raddoppi di linee, costruzione di grandi impianti, gallerie, ecc.) la cui realizzazione avviene solitamente per tappe o fasi funzionali.

In quali casi si applica il sistema di "prestazioni integrate"? Nei complessi di opere di grande rilievo la cui entità, e l'esigenza di coordinare la progettazione in settori diversi, fanno ritenere tale forma di affidamento la più idonea a contenere il cósto globale, soprattutto con la riduzione dei tempi di realizzazione. Invece i complessi di opere, da eseguire prevalentemente non in presenza dell'esercizio, anche a carattere interdisciplinare, possono formare oggetto di concessione di sola costruzione.

Ovviamente si tratta di orientamenti, non di dogmi.

Facciamo ora il punto della situazione.

Le Unità speciali e il Servizio Lavori, ciascuno per le opere di competenza, sono impegnati a predisporre gli elaborati delle gare d'appalto. Intanto, si sta provvedendo alla qualificazione delle Imprese da invitare alle gare stesse.

Le esigenze di affidabilità necessarie per l'assegnazione delle commesse del materiale rotabile vengono qui a riproporsi, ovviamente in un contesto diverso.

Ancora una volta dobbiamo richiamarci all'onnipresente legge 17/1981. La quale, per i lavori che richiedono specifica competenza ferroviaria, o debbono essere eseguiti sotto esercizio, prevede che gli inviti siano riservati alle Ditte riconosciute in possesso di speciali requisiti, previo esame di un'apposita commissione. Con il decreto ministeriale 30 gennaio 1982 n. 175 sono stati fissati gli anzidetti requisiti (capacità economico-finanziaria e capacità tecnica dei concorrenti) ed è stata nominata la commissione. Questa è presieduta dal Direttore Generale F.S. ed è composta da alti funzionari dell'Azienda, nonché dai rappresentanti delle maggiori organizzazioni degli imprenditori e delle cooperative di produzione e di lavoro.

A questi importanti atti amministrativi, altri ne sono seguiti. In data 11 marzo 1982, la *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato due bandi di qualificazione, predisposti dall'Azienda, concernenti rispettivamente:

— le opere da affidare in concessioni di prestazioni integrate;

— le opere da affidare in concessioni di sola costruzione.

Si tratta di interventi prioritari e di grande rilievo che interessano tutta la rete.

Alla qualificazione possono concorrere con domanda debitamente documentata ditte singole o raggruppate in forma di associazione temporanea. Per i complessi di opere di importo superiore ai 40 miliardi sono ammesse soltanto associazioni o consorzi d'imprese.

Il 30 aprile 1982 è scaduto il termine per la presentazione delle domande che sono ora all'esame della commissione presieduta dal dottor Semenza.

La qualificazione viene effettuata specificamente per ogni complesso di opere. In tal modo, non appena qualificato un complesso, si può far luogo alla relativa gara di appalto, senza attendere che la commissione porti a termine i suoi lavori.

Da quanto abbiamo cercato di esporre, nella presente nota e in quella precedente, emerge che, districando un difficile groviglio di adempimenti tecnico-burocratici, è stato assicurato il migliore avvio al Programma Integrativo, e sono state poste le premesse perché questo possa essere realizzato nel migliore dei modi, nell'interesse del sistema di trasporto ferroviario e per corrispondere alle aspettative e alle legittime esigenze della collettività nazionale. □

(2 - Fine)

Da Conegliano a Ponte nelle Alpi

di Laura Facchinelli / *Foto di Tonino Bortoletto*

La stazione di Ponte nelle Alpi. La cittadina del bellunese costituisce la porta d'accesso dell'arco alpino dolomitico

Lasciando la stazione di Conegliano, il convoglio accelera la sua andatura sobbalzando sugli scambi, i binari a fianco del treno scivolano uno sull'altro abbracciandosi. Alberi dal tronco nodoso scorrono veloci, i loro rami spogli sembrano sfiorare le alture che si increspano all'orizzonte.

Il tratto di ferrovia che, dalla stazione di Conegliano, conduce a Ponte nelle Alpi si snoda nel paesaggio ridente delle Prealpi, là dove le colline si susseguono l'una all'altra, adagiandosi d'un tratto nell'ampia, luminosa vallata che racchiude il lago di Santa Croce. Sono quaranta chilometri di binario che, più volte incuneandosi nelle viscere della montagna, congiungono la linea Mestre-Udine-Tarvisio alla Padova-Calalzo, mettendo in comunicazione diretta la provincia di Treviso con il Bellunese. Un secondo collegamento ferroviario fra le due province si estende, più a ovest, passando per Montebelluna e Feltre, con un percorso assai più lungo e accidentato; eppure fu proprio quest'ultimo l'itinerario prescelto, sul finire dell' '800, per legare i bellunesi al resto del Paese.

L'idea di costruire un tronco ferroviario Treviso-Belluno era nata già durante la dominazione austriaca, ma la concreta realizzazione era stata sempre rinviata; la questione venne riproposta con decisione nell'anno 1873, e quello stesso anno venne approvato un progetto di legge che prevedeva concessioni governative all'industria privata per la costruzione di sette nuove linee, fra le quali la Conegliano-Vittorio.

La convenzione per questo ramo di ferrovia venne stipulata nel '77 con la "Società Veneta": a questa il Governo concedeva la costruzione e l'esercizio per un periodo di 90 anni, della strada ferrata tra le due stazioni, impegnandosi a corrispondere alla Società, per 35 anni, una sovvenzione corrispondente all'importo "risparmiato" dallo Stato in conseguenza del declassamento della strada di Alemagna da nazionale a provinciale. Il Governo si riservava la facoltà di riscattare la concessione dopo 20 anni.

L'opera prese rapido avvio. Su progetto di massima dell'ing. Federico Gabelli venne elaborato ed approvato il progetto definitivo; quindi si passò all'esecuzione, che venne compiuta entro i termini prefissati nel "Capitolato di concessione".

La cerimonia di inaugurazione si svolse il 16 aprile 1879. Due anni fa, a ricordo di questa ferrovia centenaria, si è svolta una simpatica manifestazione alla quale sono intervenute autorità di Governo, delle ferrovie, dei Comuni e un folto pubblico (si rilegga, in proposito, la

Dati tecnici della linea

Fasi della costruzione:
— Tratta Conegliano-Vittorio V.: inaugurazione 16.4.1879
— Tratta Vittorio V.-Ponte nelle Alpi: inaugurazione 26.9.1938

Caratteristiche:
— Lunghezza: km. 40
— Tracciato: linea a semplice binario, non elettrificata
— Stazioni e fermate: Soffratta, Vittorio Veneto, Nove, S. Croce del Lago, Stazione per l'Alpago, Cadola-Soccher
— Pendenza massima: 24‰ (fra Vittorio V. e S. Croce del Lago)
— Raggio minimo curva: m. 294
— Peso assiale ammesso: 18 tonn., con limitazione velocità
— Velocità max tracciato: 80 km/h
— Velocità max d'orario: rango A km. 50 km/h, rango B 70 km/h
— Passaggi a livello: 22 (dei quali 2 sono privati)

Regime di esercizio:
— Da Conegliano a Vittorio Veneto (km. 14): blocco automatico
— Da Vittorio Veneto a Ponte nelle Alpi (km. 26): Dirigenza Unica

Interventi in corso di realizzazione:
— ACEI di Vittorio Veneto (già ultimato), posa cavo telefonico e blocco contaassi sulla tratta Conegliano-Vittorio, automatizzazione di 4 P.L. (3 a Soffratta, 1 in località Scomigo) e protezione di tutti gli altri

Interventi finanziati col Piano Integrativo:
— Verrà realizzato il C.T.C. da Conegliano a Ponte nelle Alpi con posto centrale a Belluno; si provvederà inoltre al rinnovo dell'armamento su alcuni tratti allo scopo di consentire l'aumento del peso assiale

cronaca pubblica su "Voci" nel mese di giugno 1979).
Compiuto il primo passo, si doveva proseguire. Già nel maggio 1878, in un ampio progetto di legge elaborato dai Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze (progetto che prevedeva la costruzione di circa 3.700 chilometri di nuove linee ferroviarie), era previsto il completamento della comunicazione Treviso-Belluno attraverso Conegliano. Ma l'immane impresa suscitò non poche discussioni e quando, dopo un esame particolareggiato compiuto in ben cinquanta sedute, finalmente si giunse all'approvazione, il collegamento fra le nostre due province risultò modificato: all'itinerario via Conegliano, infatti, si era preferito, per ragioni di ordine militare, quello via Feltre, attraverso la valle del Piave. Questa linea venne ultimata nel 1886.

Dopo la parentesi del conflitto mondiale

Passarono gli anni; la ferrovia andava assumendo un ruolo sempre più incisivo nella vita economica e sociale del nostro Paese. Per questo, all'inizio del nuovo secolo, si decise il passaggio allo Stato di gran parte della rete esistente: nel contempo si costituì un Ufficio Speciale con compiti di alta vigilanza sulle linee rimaste all'industria privata le quali, comunque, vennero a poco a poco inglobate nella gestione statale.
La Società Veneta conservò la gestione della ferrovia Conegliano-Vittorio per oltre un trentennio dopo la costituzione dell'Azienda di Stato. Intanto, nel 1911, essa aveva ricevuto incarico dalle province di Venezia e Treviso riunite in Comitato, di studiare la soluzione per il prolungamento della linea fino a Ponte nelle Alpi (quest'ultimo centro stava per essere congiunto al capoluogo bellunese con un tratto di ferrovia che venne aperto all'esercizio nel successivo 1912). Il disegno venne elaborato ma non ottenne l'approvazione.
Consapevole dell'importanza del collegamento, il Ministero dei Lavori Pubblici dette allora incarico al Servizio delle Costruzioni ferroviarie di un nuovo progetto, che venne finalmente approvato nel 1915.
Il momento storico, però, non era certamente propizio a imprese di tale portata; infatti lo scoppio del conflitto mondiale condizionò dapprima pesantemente l'e-

Vittorio Veneto: un Comune dinamico

La graziosa stazione di Vittorio Veneto pavesata dal tricolore

C'erano una volta, ai piedi delle Prealpi venete, due piccole città: Céneda, a sud, e Serravalle, più a nord, capoluoghi di Comune. I territori di questi due Comuni erano tra loro vicinissimi, tanto che, con l'entrata del Veneto nel Regno d'Italia, nel 1866, si ritenne opportuno riunirli in una sola città, che prese il nome di "Vittorio" in onore del re di allora, Vittorio Emanuele II (l'attuale denominazione "Vittorio Veneto" verrà attribuita alla città dopo la Grande Guerra, a particolare ricordo della famosa battaglia).

Per saldare i due centri urbani furono costruite, in posizione intermedia, la stazione ferroviaria, il nuovo palazzo municipale e altri importanti edifici pubblici che, via via, funzionarono da polo di attrazione della vita contadina.

Nel grande, luminoso edificio sede del Comune si respira aria di giovinezza, sia per la sobria, fresca eleganza delle linee architettoniche della costruzione sia, soprattutto, per l'entusiasmo manifestato dai giovanissimi amministratori.

Il Sindaco, Giorgio Pizzol, è poco più che trentenne, suo coetaneo il Vicesindaco, Ottavio Pasquotti, un ferroviere che presta servizio nella locale stazione. Assieme stanno vivendo, da qualche anno, un'esperienza esaltante, quella di "modellare" la città a misura dei suoi abitanti.

Molteplici iniziative sono state avviate in questi ultimi anni in diversi settori della vita economica e sociale del Comune; fra queste vogliamo ricordare, per l'organicità del disegno d'insieme, il cosiddetto "Piano per gli insediamenti produttivi", elaborato al fine di dare impulso agli insediamenti industriali e, al tempo stesso, di indirizzarli e coordinarli logisticamente all'atto del loro inserimento nella realtà del territorio.

Il Piano regolatore generale prevede una zona industriale in località S. Giacomo di Veglia, confinante con il Comune di Conegliano a sud e tangente alla ferrovia Conegliano-Calalzo ad ovest. La zona, facilmente accessibile dalle vicine arterie interregionali, si trova geograficamente in posizione baricentrica rispetto a Vittorio Veneto-Conegliano-Sacile, cosicché su di essa potrebbero gravitare numerosi Comuni. La zona stessa, inoltre, presenta una notevole potenzialità di espansione.

Numerosi insediamenti sono già in atto, altri in programma; per garantire la funzionalità dell'accesso agli stabilimenti si sta realizzando una rete viaria riccamente articolata. Ma, riguardo alle comunicazioni, è soprattutto sulla ferrovia che si conta. L'adiacenza dell'area alla linea ferroviaria, la consistenza e il tipo di industrie hanno indotto infatti i progettisti all'individuazione di uno spazio adatto alla funzione di scalo ferroviario. Più precisamente, si pensa alla costituzione di un "Centro raccolta merci" attrezzato con tutti i servizi relativi al trasporto su gomma e raccordato con la ferrovia.

Anche per le merci, dunque, gli amministratori vittoriesi puntano sul coordinamento gomma-rotaia, dimostrando, in fatto di trasporti, di saper guardare al futuro.

L. F.

secuzione dei lavori, e poi ne determinò la sospensione.

Si ricominciò nel '21, con qualche modifica nel tracciato. Alla nuova linea si guardava, ora, con rinnovato impegno: nell'entusiasmo della ripresa post-bellica, essa pareva costituire un collegamento ottimale fra il Porto di Venezia e l'Europa centrale, tanto che — come informa una pubblicazione ufficiale dell'epoca — fu deciso di eseguire «sin dall'inizio a doppio binario le espropriazioni, le opere d'arte maggiori e le gallerie di lunghezza superiore ad un chilometro».

I lavori furono portati a compimento nel 1937, con una spesa complessiva di 130 milioni. In vista dell'attivazione della nuova linea, il Governo riscattò il vecchio tronco Conegliano-Vittorio e ne curò la sistemazione e il potenziamento in rapporto alla nuova funzione.

La Conegliano-Ponte nelle Alpi è oggi una linea a carattere regionale che, come abbiamo visto, svolge essenzialmente una funzione di allacciamento fra due arterie, l'una a carattere interprovinciale

Il nuovo apparato ACEI di Vittorio Veneto

(la Padova-Castelfranco-Belluno-Calalzo), l'altra appartenente alla rete fondamentale, che pone in relazione il nostro Paese con l'Austria e l'Europa nord-orientale.

A semplice binario, non elettrificata, la linea è percorsa attualmente, in tutto o in parte, da 14 treni nel senso Ponte nelle Alpi-Conegliano e 13 nel senso inverso, ai quali si aggiungono 3 e 6 autocorse, rispettivamente nell'uno e nell'altro senso.

Sulla tratta Conegliano-Vittorio Veneto è in atto, da tempo, un esperimento di coordinamento treno-autobus realizzato in accordo tra le FS e la locale azienda responsabile del servizio pubblico automobilistico. Il servizio prevede alternativamente il treno o il mezzo stradale a seconda delle esigenze che si presentano nelle diverse ore della giornata, con benefici in termini di funzionalità e di spesa.

Riguardo alle merci, lungo questa linea abbiamo tre sole stazioni abilitate al servizio di trasporto a carro: le due stazioni estreme, e, una intermedia, Vittorio Veneto. In quest'ultimo centro, per la ve-

La stazione di Conegliano. La posa in opera del cavo telefonico consentirà prossimamente l'installazione del blocco automatico

rità, il traffico è piuttosto limitato (nell'anno appena trascorso sono arrivati nello scalo vittoriese 102 carri per un totale di 2728 tonnellate di carico, dal medesimo sono partiti 86 carri per complessive 676 tonnellate), tuttavia la situazione dell'economia locale si sta evolvendo positivamente, grazie anche alla dinamica opera di programmazione intrapresa dagli amministratori comunali, cosicché si può prevedere un futuro sensibile incremento di traffico.

Nel dicembre scorso è stato inaugurato il nuovo apparato ACEI di Vittorio Veneto; si è compiuto, così, il primo passo per la modernizzazione della linea. Si tratta di un impianto di tipo nuovo, congegnato per poter essere telecomandato da un posto centrale (è il primo apparato di questo tipo installato nel Compartimento di Venezia).

La linea Conegliano-Ponte nelle Alpi, nelle progettazioni compiute in sede compartimentale e confluite nell'ambizioso Piano Integrativo, si trova inserita nel complesso dei collegamenti che interessano il Bellunese. Tutto il tracciato da Castelfranco a Calalzo, unitamente alla linea in esame, che in quella si innesta in corrispondenza della stazione di Ponte nelle Alpi, verranno infatti attrezzate con il sistema di Controllo Centralizzato del Traffico (CTC). Tutte le stazioni lungo l'itinerario saranno dotate di apparati analoghi a quello testé installato a Vittorio Veneto.

A Belluno verrà installato, invece, l'apparato centrale, con quadro luminoso e pulsanti per il comando di tutti i segnali, deviatoi, passaggi a livello delle varie stazioni. Il Dirigente Centrale Operatore potrà seguire, istante per istante, la circolazione dei treni sulle linee di giurisdizione e sarà in grado di prendere tempestivamente tutte le decisioni necessarie per la regolazione del traffico; sarà lui stesso ad impartire i relativi comandi oppure a chiedere l'effettuazione delle operazioni ai dirigenti movimento delle eventuali stazioni presenziate. Con la massima rapidità il D.C.O. potrà intervenire in caso di circolazione perturbata per spostare incroci e precedenze prefissate in orario.

Con il D.C.O. una linea potenziata

Quanto alle singole stazioni, esse saranno di due tipi: presenziabili e non presenziabili. Mentre quest'ultime saranno permanentemente telecomandate, quelle presenziabili saranno in grado di funzionare in tutt'e due i regimi. Il presenziamento, opportuno nelle ore di punta, potrà rendersi necessario in caso di manovre da effettuarsi in stazione o durante le interruzioni programmate per lavori: in tali circostanze, l'intervento dei dirigenti locali consentirà di alleggerire i compiti del D.C.O. Durante il presenziamento si avrà una gestione a dirigenza locale.

I vantaggi del regime futuro rispetto all'attuale sistema a Dirigenza Unica si prospettano rilevanti in termini di scioltezza della circolazione e, quindi, di potenzialità della linea. Si pensi che, mentre l'attuale D.U. non può avere sott'occhio la situazione della circolazione-treni in tempo reale ma deve invece ricostruire la situazione mediante le notizie telefoniche che gli pervengono da tutte le stazioni; mentre, ancora, la movimentazione dei treni è regolata esclusivamente mediante contatti telefonici con gli operatori di stazione e le manovre degli scambi vengono effettuate manualmente, il futuro regime consentirà il rilevamento immediato dell'esatta posizione del convoglio e il comando a distanza di tutte le manovre di stazione.

Per il complesso degli interventi in programma è stato disposto un finanziamento di 14 miliardi.

Nel frattempo è stata realizzata un'ultima tranche di lavori previsti e finanziati nel Piano Interventi Straordinari del '76. Oltre all'ACEI di Vittorio Veneto, del quale abbiamo parlato, si è provveduto alla posa in opera del cavo telefonico da Conegliano a Vittorio; questo cavo, oltre che al miglioramento delle comunicazioni telefoniche, consentirà quanto prima l'installazione del blocco automatico contaassi e la protezione dei passaggi a livello di linea.

Sta inoltre per entrare in funzione l'automatizzazione di quattro passaggi a livello, prima manovrati manualmente.

Riguardo ai passaggi a livello, le soluzioni adottate nel Vittoriese, senz'altro positive sul piano della sicurezza e della circolazione stradale, sono tuttavia destinate ad essere presto superate, per la programmata, graduale eliminazione dei passaggi a livello stessi, previa costruzione di opportune opere sostitutive.

Per raggiungere tale traguardo sono in corso da tempo trattative con le locali amministrazioni comunali e, grazie anche alla sensibilità di quest'ultime, qualche risultato, in questi ultimi anni, è stato ottenuto. □

RICORDI

La ferrovia della Val Gardena / 1

La costruzione e l'esercizio nella prima guerra mondiale

Ormai così lontani nel tempo, i fatti della prima guerra mondiale conservano un interesse che supera l'attenzione rivolta solitamente ai grandi avvenimenti storici. La bellezza dei luoghi in cui si svolsero, i ricordi ancora presenti nelle cose, le trincee, le gallerie, i reticolati, si intrecciano con i racconti degli anziani e le letture scolastiche.
Molte mulattiere e sentieri di guerra sono oggi apprezzati percorsi turistici e non si può non pensare al contrasto fra la serenità di luoghi ormai solo di svago e le sofferenze e le fatiche di allora, sopportate per anni da milioni di persone.
Oltre ai grandi fatti militari: gli attacchi frontali, l'impiego massiccio di artiglierie, armi automatiche e gas, la guerra di posizione impose l'esecuzione di lavori imponenti, per le fortificazioni, per la protezione e l'alloggio di uomini e materiali, per l'afflusso dei rifornimenti. Si pensi alle migliaia di gallerie ancora oggi esistenti ed alle frenetiche perforazioni per le reciproche offese della guerra di mine.
Tutto questo impose una grandiosa organizzazione di trasporto per le quantità di uomini e materiali che occorreva far affluire in continuazione.
Da ambedue le parti il treno rappresentò il sistema fondamentale a cui faceva capo tutta una serie di attività secondarie, dall'autocarro al mulo, dalle teleferiche ai portatori (e spesso erano le donne ad assicurare i rifornimenti alle prime linee).

In questa gara di retrovie l'Italia era avvantaggiata dalla natura dei terreni. Dal lago di Garda a Monfalcone il fronte aveva la forma di un gigantesco ferro di cavallo, all'interno del quale la pianura veneta, ricca di strade e di ferrovie, consentiva rapidi spostamenti.

Al contrario la zona di operazioni austriaca, all'interno dell'arco, era svantaggiata da comunicazioni difficili per la natura dei luoghi e da maggiori distanze.

La ferrovia della Val Gardena è un esempio molto interessante dell'organizzazione austriaca di trasporto nella guerra di montagna.
La linea del fronte correva, prima di Caporetto, ad una distanza variante dai dieci ai trenta chilometri, in linea d'aria, dalla ferrovia del Brennero e da quella della Val Pusteria.
A sud vi era anche la ferrovia della Val Sugana, utilizzata nel tratto iniziale.
Da queste linee era necessario far affluire i rifornimenti alle zone di operazione. La zona più difficile da servire si rivelò quella che andava dalla Marmolada al Col di Lana-Lagazuoi dove la guerra infuriò fin dall'inizio.
Le strade di accesso ai passi presentavano pendenze molto forti, d'inverno erano gelate in permanenza e non potevano quindi consentire il passaggio di autocarri. Si rese quindi indispensabile la rapida costruzione di una ferrovia che giungesse il più vicino possibile ai passi del Sella e del Gardena.
Per accelerare i tempi il Comando austriaco utilizzò parte di un progetto che risaliva al 1904, non potuto realizzare per difficoltà economiche, di una ferrovia alpina fra la valle d'Isarco e Cortina attraverso le valli ladine Gardena, Badia e Livinallongo.
Il progetto, impostato sulla trazione elettrica e lo scartamento metrico, venne adattato alle esigenze di una rapida costruzione. Per la trazione elettrica sarebbe stato necessario attendere troppo tempo per i materiali necessari visto che le industrie esistenti erano già molto impegnate in produzioni belliche.
Il Comando austriaco ricorse perciò alla trazione a vapore ed allo scartamento di 76 cm, già in uso presso le ferrovie militari austriache. Malgrado la fretta i lavori vennero però impostati con lungimiranza. Il progetto

Lavori di costruzione della stazione di Chiusa

venne rispettato nelle sue caratteristiche principali di ferrovia turistica. Nella costruzione delle gallerie si previde una luce compatibile anche con la trazione elettrica; l'andamento del tracciato così come la stessa larghezza delle traversine, consentivano senza ulteriori lavori lo scartamento metrico.
L'ordine di iniziare i lavori era stato impartito il 12 settembre 1915. Dopo circa un mese questi ebbero inizio. Alla costruzione della linea vennero impiegati circa 10.000 uomini di cui 6.000 prigionieri di guerra (per la maggior parte russi), 3500 soldati (la 29ª Compagnia Ferrovieri ed un reparto Carpentieri) ed inoltre 500 civili.
Uomini e materiali vennero concentrati lungo il percorso in quattro cantieri, ognuno dei quali era servito da 25 autocarri.
Da ognuno di questi cantieri i lavori vennero avviati contemporaneamente nelle opposte direzioni. Dove si rendevano necessari manufatti (ponti, viadotti e muri di sostegno) vennero temporaneamente approntate costruzioni in legno. In attesa che le gallerie venissero terminate, il tracciato venne deviato sul fianco della montagna su viadotti in legno. Tutti questi accorgimenti consentirono di inaugurare la linea il 15-2-1916, dopo solo quattro mesi di febbrile lavoro nelle peggiori condizioni climatiche. Contemporaneamente all'attivazione del traffico venivano sistemati i terrapieni, aperte le gallerie, costruiti i ponti in cemento ed in ferro con un susseguirsi di miglioramenti tutti tesi a completare il progetto originale.
Molto interessante la costruzione della stazione di Chiusa, a fianco di quella già esistente sulla linea del Brennero. L'uscita dalla stazione e l'inserimento sul fianco della valle avveniva, per guadagnare quota, con un tracciato a spirale. Il treno partiva in direzione sud, prendeva velocità in un tratto di leggera discesa, piegava a destra poco dopo, sorpassando la stazione su un viadotto di circa 100 metri (ancora oggi visibile) per riprendere definitivamente la direzione sud attraverso un rapido pendio sul versante orientale della valle dell'Isarco verso la bassa Val Gardena.
La stazione di Chiusa venne dotata di magazzini, deposito locomotive con propria officina, un grande piano caricatore e binari a doppio scartamento raccordati con la stazione principale.
Due parole sul tracciato: il primo tratto, seguendo una pendenza pressochè uniforme (40‰) si inerpicava per 15 chilometri, come abbiamo già detto, lungo la valle dell'Isarco per raggiungere la Val Gardena in località Pontives. È il tratto che ha richiesto la maggior parte delle opere d'arte (sette gallerie e ventisette fra ponti e viadotti). Dopo un tratto brevissimo di discesa, la linea riprendeva a salire ma in modo diseguale. La valle, di tipica origine glaciale, è conformata a gradoni. Il superamento di quei gradoni costituiva la peculiare attrattiva della ferrovia perché richiedeva fitte giravolte in corrispondenza delle località di Ortisei e S. Cristina, dove venne perforata anche una galleria a tornante di 200 metri.
Dopo questa galleria c'era il tratto più panoramico del tracciato con scarse difficoltà tecniche e bellissime vedute sui gruppi dolomitici posti alla testata della valle.
Nel difficile periodo iniziale il servizio era svolto con locomotive di varia provenienza con prestazioni assai differenti per prestazione e stato di manutenzione. Entro il 1916 vennero però fornite, dagli stabilimenti Krauss di Linz, le locotender a quattro assi accoppiati, dotate di grande aderenza e capacità di affrontare agevolmente anche curve a raggio strettissimo. Le loro caratteristiche principali provenivano dalla conformazione del telaio a guisa di serbatoio, accorgimento che le rendeva particolarmente robu-

Scheda tecnica della linea

Itinerario: Stazione di Chiusa (m. 520) - km. 6,760 Stazione di Laion (m. 780) - km. 13, 037 Stazione di S. Pietro (m. 1035) - km. 17,166 Fermata di Roncadizza (m. 1140) - km. 19,935 Stazione di Ortisei (m. 1123) - km. 23,506 Fermata di So Plases (m. 1340) - km. 25.102 Stazione di S. Cristina (m. 1396) - km. 26,989 Fermata di Castel Gardena (m. 1460) - km. 28,204 Fermata La Pozza (m. 1492) - km. 29,918 Fermata di Selva (m. 1559) - km. 31,398 stazione di Plan (m. 1591).

Scartamento: m. 0,760. **Dislivello:** m. 1072. **Massima pendenza:** 49‰. **Raggio minimo di curvatura:** 35 metri. **Gallerie:** 9 per metri 999. **Viadotti:** 3 per metri 149. **Stazioni d'incrocio:** 4 con modulo di 100 metri. **Peso delle rotaie:** 18 kg/m. **Passaggi a livello:** n. 14, incustoditi. **Rifornimento idrico:** in tutte le stazioni.

La stazione di S. Cristina, al 25°chilometro della linea. In alto, la ferrovia della Val Gardena in una pianta del 1916

ste, compatte basse di baricentro e di facile manutenzione (1). Con queste locomotive il servizio si normalizzò. Il traffico venne organizzato a gruppi di treni, una coppia nella stessa direzione ogni dieci minuti fino ad un massimo di dieci treni per volta.

Il ritorno del materiale vuoto avveniva con lo stesso sistema. Ogni treno aveva una composizione di 40 tonnellate di carico rimorchiato. Organizzando il traffico a gruppi di treni si riuscì ad assicurare un invio di 20/30 treni al giorno (700 tonnellate complessive di carico utile).

Da Plan partivano due linee di teleferiche, una a nord del Sella per il Col di Lana, una a sud del Sella per la Marmolada.

Per il funzionamento delle teleferiche erano state costruite a Plan due centrali elettriche: una termoelettrica ed una idroelettrica, utilizzando i corsi d'acqua che scendono dai passi Sella e Gardena. Lo sviluppo di queste teleferiche era impressionante, copriva tutto l'arco del fronte dalla Val Contrin, presso Canazei, fino al monte Vallon Bianco nel gruppo dei Fanes (presso Cortina).

La ferrovia della Val Gardena svolse il suo compito di ferrovia militare a pieno ritmo fino all'ottobre 1917, quando lo sfondamento del fronte a Caporetto costrinse l'Esercito Italiano al ripiegamento dall'intero fronte dolomitico per attestarsi sulla linea del Piave e del Grappa.

Da quel momento dobbiamo ritenere che il suo interesse militare fosse molto ridotto, probabilmente limitato al ritiro, dalle trincee non più presenziate, di materiali riutilizzabili altrove.

Questo spiegherebbe anche perché, all'arrivo delle truppe italiane nel novembre 1918, la linea non fosse stata ancora terminata specialmente per quanto riguarda alcuni ponti, muri di sostegno e di rivestimento.

Renzo Pocaterra

(1-continua)

(1) Gli assi (tipo Klein-Linder) erano cavi e consentivano lo spostamento radicale dei due assi accoppiati estremi, limitando così il passo rigido ai due soli assi centrali.

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Corrispondenza con i lettori

Questo mese dedico lo spazio interamente ad argomenti sollecitati direttamente dai miei interlocutori, dando la precedenza a quelli che investono problemi di più ampia portata.

La precedenza va data al tema posto dagli amici **Guido Andria** da Padova, **Carmelo Bizzoco** da Foggia (2 lettere), **Sergio Pruneti** da Grosseto e **Silvio Zanghi** da Verona perché riguardante la generalità dei lettori di questa rubrica. Si tratta della disparità di trattamento che man mano si viene a determinare fra i pensionati delle diverse epoche, fenomeno comunemente noto col termine di "pensioni d'annata", con particolare accenno agli esodati ex combattenti.

Invero, fra tutti gli esodati con le norme per gli ex combattenti, nell'arco di nove anni di applicazione delle medesime, si è prodotto un diverso trattamento di quiescenza (ovviamente più vantaggioso per il personale cessato con l'ultimo contingente del 1-1-1980).

È questo un argomento ulteriore in favore della rivalutazione delle pensioni, dato che i criteri applicativi della legge n. 336 hanno aggiunto ingiustizia ad ingiustizia, danneggiando in molti casi dipendenti meno anziani collocati a riposo prima di altri più anziani. Una tale sperequazione di così notevoli dimensioni, forse, non era prevista nemmeno dal legislatore; comunque, è un fatto che il dipendente ex combattente, se avesse previsto che una legge — nel caso la L. n. 177 del 1976 — avrebbe offerto, sotto l'ipocrita etichetta del "senso di giustizia perequativa", la possibilità di cancellare il passato ed attuare norme peggiorative ai fini della riliquidazione periodica delle pensioni pubbliche, non se ne sarebbe andato.

Tutto è successo con l'entrata in vigore nel 1976 della legge n. 177, salutata, purtroppo, come una conquista dei pensionati pubblici. L'art. 2 di questa legge prevedeva che con successivo D.P.R. avrebbero dovuto essere stabiliti i criteri per la determinazione annuale dell'indice di incremento delle retribuzioni da applicare alle pensioni "con riguardo ai trattamenti economici dovuti con carattere di generalità alle corrispondenti categorie in attività di servizio". In attesa di detto provvedimento, e in ogni caso non oltre l'anno 1978, si sarebbe provvisoriamente fatto ricorso all'indice ISTAT valevole per l'aggancio alla dinamica salariale delle pensioni del settore privato gestito dall'INPS. Si trattava, in fondo, di pazientare un anno o due; poi sarebbe venuta la nuova rivalutazione annuale che traeva origine unicamente dalla necessità di abbreviare i tempi richiesti per le riliquidazioni individuali, disposte di volta in volta da apposite disposizioni legislative, con riferimento ai nuovi livelli retributivi delle corrispondenti posizioni di attività di servizio.

Invece, quella che doveva essere la provvisoria applicazione delle norme del settore privato a quello pubblico, è divenuta definitiva in sede di approvazione della L. n. 33 del 1980, che, disattendendo quanto previsto dall'art. 2 della L. n. 177, ha reso permanente l'applicazione della legge n. 160 del 1975, regolante la perequazione automatica annuale delle pensioni INPS.

In relazione a quanto finora rappresentato, è evidente che il problema della disparità di trattamento può risolversi soltanto pervenendo, dapprima, all'allineamento delle pensioni in atto e, poi, alla fissazione di un nuovo sistema di perequazione automatica più congruo rispetto a quello attuale, rivelatosi del tutto inefficace.

Purtroppo, anche il provvedimento preordinato alla prima fase dell'allineamento delle pensioni cosiddette d'annata, di cui avevo parlato nell'aprile dello scorso anno, è stato approvato dal Consiglio dei ministri in forma riduttiva e travolgendo tutti i principi contenuti nel testo predisposto dall'apposita Commissione ministeriale. Peraltro, poiché il disegno di legge dovrà essere discusso ed approvato dal Parlamento, si spera che in quella sede possa essere profondamente modificato, essendosi mobilitate, a tal fine, tutte le associazioni dei pensionati pubblici civili e militari.

Gli amici **Giuseppe Boschi** da Verona e **Michele Gibiino** da Roma stigmatizzano il ritardo con cui le Direzioni provinciali del tesoro aggiornano il rateo mensile delle pensioni allorché un provvedimento migliorativo interviene successivamente alla liquidazione della pensione originaria e chiedono se, nelle suddette ipotesi, vi sia la possibilità di ottenere il pagamento degli interessi legali e della rivalutazione monetaria, di cui la stampa ha parlato con riferimento a decisioni giurisdizionali intervenute nell'ambito del pubblico impiego.

Effettivamente, la giurisprudenza amministrativa di recente si è evoluta nell'affermare che anche ai pubblici dipendenti competono gli interessi legali sulle somme dovute per il ritardato pagamento, nonché la rivalutazione monetaria della medesima somma in base agli indici ISTAT (Consiglio di Stato, ad plen., dec. n. 2 del 7-4-81 e dec. n. 7 del 30-10-81).

Tutto questo, però, non significa che ad ogni pensionato competono automaticamente tali integrazioni nel caso di ritardata corresponsione di somme loro spettanti, perché le decisioni, come del resto le sentenze, non sono disposizioni legislative che si applicano direttamente nei confronti di tutti, bensì esse riguardano esclusivamente coloro che hanno partecipato al giudizio. Tuttavia, il nuovo indirizzo consente, a chi ne ha i mezzi per affrontare le inevitabili spese iniziali, di adire l'autorità giurisdizionale

competente, che per i pensionati ritengo debba essere il Pretore come giudice del lavoro, dato che i medesimi, essendo ormai interrotto il rapporto d'impiego, non ricadono più nella giurisdizione amministrativa dei T.A.R. e che la controversia non rientra fra quelle devolute alla Corte dei conti.

È pure auspicabile che, ove i giudizi del genere dovessero aumentare in modo notevole, il problema possa porsi potentemente all'attenzione del Governo o del Parlamento, per una soluzione amministrativa mediante la riorganizzazione ed il potenziamento degli Uffici preposti al settore delle pensioni ovvero per iniziative legislative che prevedano la corresponsione degli interessi legali per ritardata definizione della posizione pensionistica (quest'ultima soluzione è già operante nel sistema dell'INPS).

Invero, una soluzione amministrativa del problema è già in embrione con il disegno di legge governativo, presentato al Senato il 30-9-81, che prevede la semplificazione e lo snellimento delle procedure in materia di stipendi, pensioni ed altri assegni, la riorganizzazione delle direzioni provinciali del tesoro e l'istituzione della direzione generale dei servizi periferici del tesoro.

In tale contesto ben potrebbe avverarsi l'auspicio formulato dal sig. **Giorgio Vinciguerra** da Palermo per l'accreditamento diretto, a richiesta, dell'importo della pensione al conto corrente bancario intestato al pensionato. Infatti, in base all'art. 1 del succitato disegno di legge, il Governo dovrebbe essere autorizzato ad emanare, entro un anno, norme aventi valore di legge, che provvedano a rivedere, integrare e coordinare le disposizioni e gli ordinamenti contabili attualmente in vigore in materia di ordinazione e pagamento degli stipendi e delle pensioni. Del resto, una modifica in tal senso era già contenuta in altro disegno di legge governativo, pur esso presentato al Senato il 16-6-1977, che, però, non ha completato l'"iter" parlamentare.

Le notizie che seguono sono indirizzate al cav. **Augusto De Vincentiis** da Cava dei Tirreni, con il quale, prima di tutto, devo scusarmi per il ritardo accumulato nei suoi confronti: 1) premesso che il compenso combattenti, siccome emolumento di attività, va richiesto durante il rapporto d'impiego, faccio presente che nel caso prospettato tale compenso non era dovuto in quanto difettava il requisito obiettivo della permanenza minima per tre mesi ed un giorno nella zona di operazioni (chiamato alle armi il 15-4-1918, il servizio è stato prestato presso il Deposito del I Reggimento Genio in Messina); 2) la maggiorazione di due anni di anzianità nella qualifica rivestita alla data del 31-12-1954 è stata estesa agli ex combattenti della guerra 1915-18 dall'art. 6 della L. n. 37 del 1962, ma il beneficio era subordinato alla duplice condizione di possedere lo "status" di ex combattente e di essere in servizio alla data di entrata in vigore di quest'ultima legge (6 marzo 1962). Ora, è evidente che nel caso di specie mancavano entrambi i requisiti e, cioè, il possesso della qualifica di combattente, per non aver prestato servizio in territorio dichiarato in stato di guerra, e l'essere in costanza d'impiego, per l'avvenuto anticipato collocamento a riposo a datare dal 24-2-1962; 3) ribadisco che la riliquidazione della pensione decorrente dal 1°-9-1971 risulta correttamente determinata (lo stipendio pensionabile virtuale è stato individuato tenendo conto della carriera percorsa e di ogni variazione intervenuta durante il suo svolgimento e la durata complessiva del servizio utile ammonta ad anni 43); 4) non è possibile ottenere i benefici concessi dalla L. n. 336 del 1970 sia perché la cessazione dal servizio è avvenuta anteriormente alla data limite del 7-3-1968 stabilita dalla citata legge e perché la militarizzazione, cosiddetta facoltativa, ai soli effetti penali e disciplinari, cui erano assoggettati i ferrovieri durante il conflitto 1940-45, non dà titolo alla qualifica di ex combattente.

Finalmente la liquidazione della pensione riguardante il sig. **Pietro Moccia** da Francavilla Fontana è in via di avanzata definizione. Il ritardo è dipeso dalla lunga istruttoria resasi necessaria in rapporto alla posizione assicurativa esistente nell'assicurazione generale obbligatoria. Peraltro, tale ritardo, durante il quale l'interessato ha percepito la pensione provvisoria, ha fatto sì che il trattamento di quiescenza sia stato ora determinato in modo completo e definitivo con un unico provvedimento, in cui è stato tenuto conto sia dell'aliquota massima di pensionamento che della posizione tabellare relativa alla legge n. 885 del 1980.

Informo il sig. **Doroteo Spada** da Candia Lomellina che in sede di liquidazione della sua pensione è stata utilizzata una parte del servizio non di ruolo, pari ad anni 7 e giorni 10, per i quali l'Azienda ha dovuto richiedere in restituzione all'INPS i relativi contributi versati per tale periodo. Se, dopo l'annullamento dell'anzidetto periodo, la posizione assicurativa rimasta presso l'INPS ammonta ad almeno 780 contributi settimanali (fra obbligatori e volontari), è chiaro che l'interessato usufruisce di una pensione autonoma di categoria Vo, con diritto alla integrazione al minimo per effetto della sentenza costituzionale n. 34 del 1981, da richiedere alla competente Sede provinciale, ove non sia stata già ripristinata d'ufficio.

Comunico al sig. **Umberto Pinzari** da Roma che con provvedimento in corso di perfezionamento il di lui trattamento di quiescenza viene modificato elevando il servizio utile da 33 ad anni 37, a seguito della valutazione del servizio pre-ruolo nel limite sufficiente a fare conseguire la percentuale massima di liquidazione.

Rassicuro la sig.ra **Genoveffa Lavagnoli** da Vicenza che la sua questione presto sarà risolta. A tal proposito, ho interessato il reparto competente dell'Ufficio Personale Compartimentale di Verona al fine di condurre ogni ricerca idonea a verificare se il rateo della rendita d'infortunio del dicembre 1978 sia stato o meno riscosso e, ove risulti confermata la segnalazione dell'interessata, di provvedere a corrispondere sollecitamente quanto dovuto.

Il sig. **Gaetano Antonacci** da Firenze ha titolo alla retrodatazione della sua pensione di riversibilità al 18-11-1977; in tal senso, pertanto, il competente Ufficio del Servizio Personale sta procedendo a rettificare il precedente provvedimento di quiescenza approvato con decreto n. 2 del 2-1-1982.

Il decreto ministeriale che approva la liquidazione della pensione privilegiata concernente il sig. **Giorgio Carchini** da Marina di Carrara si trova (al momento di scrivere queste note) alla firma dell'On. Sottosegretario di Stato, all'uopo delegato dall'On. Ministro. Nella durata del servizio non è stato compreso il periodo di un anno e tre mesi derivanti dalla domanda di ricongiunzione che l'interessato afferma di aver presentato in base alla legge n. 29 del 1979. Ove tale circostanza risponda al vero, il servizio utile — ora determinato in anni 34 (a. 34 m. 4 e g. 28) — verrà successivamente elevato ad anni 36.

Allo stato giurisprudenziale attuale non mi rimane che invitare il sig. **Giuseppe Giordani** da Ferrara a leggere quanto ho avuto modo di scrivere nei precedenti numeri di gennaio e di luglio-agosto 1981 di questa rivista in ordine all'applicazione dell'art. 2 della legge n. 336 con riferimento all'ordinamento introdotto dalla legge n. 42 del 1979. Peraltro, poiché non è prevedibile l'eventuale evoluzione della giurisprudenza, l'interessato, ove lo ritenga opportuno, può cautelarsi proponendo ricorso alla 3ª Sezione giurisdizionale (pensioni civili) della Corte dei conti, conformemente alle conclusioni cui sono pervenuto nella risposta del luglio-agosto 1981 sopra ricordata.

Ho avuto assicurazioni dall'Ufficio Personale Compartimentale di Verona, da cui l'ing. **Giovanni Di Stasi** da Venezia dipendeva al momento della cessazione dal servizio, che entro il mese di aprile testè decorso sarebbe stato portato a termine il lavoro di riliquidazione delle buonuscite, con la valutazione della tredicesima mensilità nella base retributiva, nei confronti dei cessati dall'attività nell'anno 1978; così stando le cose, l'interessato potrà riscuotere quanto spettantegli entro la fine del corrente anno.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio OM del Servizio Personale

Utilizzazione del Personale

Con lettera circolare P. 10.0.S.2./22148 del 20 febbraio 1982, sono state rilevate le difficoltà che si presentano quando, per esigenze di servizio, sono richiesti spostamenti di personale, da un settore ad un altro, ai quali non si può dar luogo in quanto i dipendenti eventualmente interessati vengono ritenuti "indispensabili" ai fini della continuità nello svolgimento delle mansioni cui sono preposti.

Pertanto, viene sottolineata la necessità che qualsiasi attività abbia un corretto e integrale svolgimento evitando che rimanga confinata nella sfera lavorativa di un solo dipendente. È quindi ipotizzata una maggiore *mobilità del personale* che potrà essere adeguatamente preparato mediante corsi di aggiornamento professionale organizzati, in un prossimo futuro, dal Servizio Personale.

* * * * *

Con lettera circolare P.10.0. S.2/21395 del 17 febbraio 1982, è stato disposto che gli Ispettori Capo Aggiunti, vincitori del concorso di avanzamento mediante accertamento professionale, che non hanno trovato collocazione in posto di organico, siano posti a disposizione del Capo Divisione e del Dirigente di Unità superiore.

Piante organiche — Consistenza del personale

Nella circolare P.10.0.S.1/785 del 25 febbraio 1982, viene instaurato un sistematico confronto tra le dotazioni organiche, comprensive dell'oltre organico, e l'effettiva situazione del personale di ruolo, allo scopo preciso di rendere possibili le necessarie operazioni per il calcolo delle vacanze e per la determinazione, in sede compartimentale e centrale, della disponibilità per le assunzioni, per gli accertamenti professionali nonché per i trasferimenti.

Con D.M. 25 febbraio 1982, n. 335 sono state stabilite le dotazioni organiche del personale del Settore Autonomo della Navigazione e del Centro Elettronico Unificato.

Assunzioni gennaio-febbraio 1982

Personale del settore Uffici	55
Personale dei settori dell'Esercizio	252
	307

Trasferimenti

Nella circolare P.2.1.6/775 del 9 gennaio 1982 sono riportate le ultime disposizioni emanate dal Direttore Generale, in materia di trasferimenti "a domanda"; le più importanti novità al riguardo sono:

— possibilità per tutto il personale, qualunque sia il tempo trascorso dall'assunzione, di fare domanda di trasferimento e di essere inserito nelle relative graduatorie;

— individuazione per profilo, Compartimento e località dei posti disponibili riservati ai trasferimenti nel contesto della programmazione generale riguardante accertamenti, assunzioni e trasferimenti;

— le domande di trasferimento possono essere proposte solo per le località individuate; nella domanda gli interessati possono indicare, in ordine di preferenza, due località della stessa Sede Compartimentale;

— non sono più previste distinte graduatorie per movimenti in ambito compartimentale e extra Compartimento, ma graduatorie uniche;

— formulazione delle graduatorie a mezzo di elaborazione elettronica;

— effettuazione dei trasferimenti entro il 31 ottobre dell'anno a cui si riferisce la graduatoria.

Per l'anno 1982 sono in corso di individuazione i posti da riservare ai trasferimenti.

* * * * *

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 6 della Legge 564/81, si è reso necessario procedere ad una nuova regolamentazione del settore concernente i "traslochi temporanei" a domanda del personale.

In relazione a ciò è stata emanata la circolare P.2.1.6/781 del 5 febbraio 1982, nella quale è previsto che suddetti traslochi vengano concessi con provvedimento del Direttore del Servizio Personale per il personale appartenente alle prime cinque categorie e del Direttore Generale per gli appartenenti alle restanti categorie.

Ai fini dell'adozione del provvedimento, i Direttori dei Servizi, per i dipendenti delle Sedi centrali, e i Capi degli Uffici Comp.li od Unità equiparate, per quelli delle Sedi periferiche, qualora rilevino l'esistenza di elementi che potrebbero far luogo all'invocato provvedimento, inoltreranno al Servizio Personale formale proposta di concessione del trasloco temporaneo.

Dette proposte dovranno essere corredate, oltre che della domanda e relativa documentazione prodotta dall'interessato, della situazione del personale degli Impianti cedente e ricevente, dei periodi di assenza dalla sede di lavoro maturati negli ultimi due anni, della certificazione degli Organi Sanitari aziendali (se trattasi di richiesta motivata da ragioni di salute) nonché dell'esplicita adesione dell'Ufficio o Unità ricevente che il traslocando potrà colà trovare proficua utilizzazione.

Va altresì ribadito che la concessione del beneficio di cui trattasi dovrà essere, comunque, *limitata a casi di particolare gravità e per periodi brevissimi.*

Assenza giustificata per genitori di handicappati

In considerazione delle numerose richieste pervenute circa le assenze giustificate da concedersi ai ferrovieri genitori di handicappati, il Servizio Personale, con lettera circolare P.2.2.2/A.S/21643 del 18 febbraio 1982 inviata a tutti i Capi U.P.C., ha chiesto di conoscere, a corredo delle domande avanzate e per una più equa valutazione, quale impegno per l'assistenza richieda l'handicap del proprio congiunto e se gli interessati godano o meno, e in che misura, di forme assistenziali.

Assenza dal lavoro per cariche pubbliche amministrative

Con circolare P.2.2.2/A.S/ 787 del 27 febbraio 1982, il Direttore Generale ha richia-

NOTIZIE INAF

Accelerati i tempi di liquidazione delle pratiche d'infortunio e di ricovero ospedaliero

Tale agevolazione è prevista per le pratiche d'infortunio che si risolvono in sola "temporanea" e per quelle di ricovero ospedaliero, purché tali pratiche siano denunciate e completate nel rispetto dei termini di polizza.

A pratica definita, **l'assicurato riceverà direttamente l'assegno circolare,** senza dover preventivamente ricevere, firmare e restituire l'atto di quietanza.

Consentito il raddoppio dell'indennità giornaliera nelle polizze infortuni

Sottoscrivendo una seconda delega, e quindi raddoppiando la trattenuta a ruolo, la diaria passa da L. 3000 a L. 6000 per ogni giorno d'infortunio ed, inoltre, si raddoppiano i massimali per incidente mortale ed invalidità permanente.

mato all'attenzione tutta la preesistente normativa — risalente al 1967 — in materia di assenze giustificate per cariche pubbliche amministrative ed ha fissato il limite massimo di 2 giorni settimanali entro il quale contenere dette assenze, nella giusta considerazione che il pubblico impiego rimane pur sempre la principale attività del dipendente stesso.
Nella suddetta circolare sono state inoltre impartite precise disposizioni sia ai Direttori dei Servizi e Unità equiparate che ai Direttori Compartimentali perché prendano contatti diretti con le Autorità locali competenti al fine di riuscire a conciliare la funzione primaria di dipendenti F.S. con quella inerente la carica pubblica amministrativa.

Inidonei — Rifiuto di visita medica

In considerazione del fatto che alcuni Uffici Personale Compartimentali hanno lamentato il verificarsi di numerosi casi di dipendenti i quali, chiamati a visita medica di revisione, rifiutano di ottemperare, il Servizio Personale ha emanato la lettera circolare P. 2.2/23646 del 26 febbraio 1982, con la quale si dispone che i citati dipendenti siano perseguiti ai sensi dell'art. 113 h) dello Stato Giuridico.
Ovviamente il procedimento disciplinare di cui sopra si riferisce ai dipendenti che manifestino il comportamento considerato *mentre sono in servizio.*
Altresì, per quei dipendenti assenti per *malattia,* o in posizione di *infortunio,* che, chiamati a visita, non si presentino, dovrà essere comminata la decadenza ai sensi dell'art. 159 d) S.G.P.
Nel caso in cui i dipendenti di cui sopra non si presentino a visita, adducendo l'impossibilità a recarsi presso gli Uffici Sanitari per il citato stato di malattia, gli Organi Sanitari medesimi dovranno intervenire con visite domiciliari.

Responsabilità amministrativa patrimoniale

In data 28 gennaio u.s. è stata emanata l'Istruzione P.0.1/P.M.151 Ter/A concernente le disposizioni di attuazione della legge 4 marzo 1981 n. 67 (Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato).

Tale legge, istitutiva fra l'altro del "Fondo di solidarietà", ha colmato il vuoto legislativo intervenuto in materia con la pronuncia di incostituzionalità (sentenza della Corte Costituzionale n. 201 del 15 luglio 1976) dell'art. 25/2° comma della legge n. 429/1907 e successive integrazioni, nella parte in cui tali norme disponevano che i funzionari e gli agenti delle F.S. rispondevano direttamente all'Amministrazione dei danni ad essa arrecati per loro colpa o negligenza e che le autorità competenti a pronunciarsi al riguardo potevano rivalersi delle somme messe a loro carico mediante ritenuta da praticare sui loro stipendi o paghe e — valutate le circostanze — avevano il potere di ridurre, o anche di non applicare, l'addebito per il danno subito.

Per effetto di tale citata sentenza il personale ferroviario si era trovato ricondotto nell'area di competenza della Corte dei Conti cui è affidata, ai sensi dell'art. 103 — secondo comma — della Costituzione, la giurisdizione nelle materie di contabilità pubblica e nelle altre specificate dalla legge, con le conseguenze che il personale in questione non godeva più di alcuna limitazione legislativa di responsabilità.

Con la legge n. 67/1981 si è inteso rinnovare la precedente normativa sotto due profili, l'uno strettamente giuridico, l'altro eminentemente sociale.
Sotto il primo profilo l'innovazione è consistita nell' aver introdotto una diversa configurazione della responsabilità dell'agente ferroviario — fatti salvi anche i rapporti già esauriti per effetto della portata retroattiva della legge stessa (21 luglio 1976) — il quale sarà chiamato a rispondere per i soli danni cagionati *per dolo o colpa grave.*
Sotto il secondo profilo l'innovazione è consistita nell'aver data una risposta alla domanda di sicurezza dell'agente stesso con l'istituzione del *Fondo di solidarietà,* avente il compito di assumere a proprio carico gli importi patrimoniali dei danni cagionati per colpa grave dal personale delle categorie e dei profili professionali appartenenti ai settori stazioni, viaggiante, macchina, tecnico di tutti i servizi e navi traghetto di cui al quadro n. 2 annesso alla legge 6 febbraio 1979 n. 42, nonché del restante personale che pur non appartenendo alle categorie e profili professionali dei settori predetti sono chiamati a svolgere operazioni o ad assolvere compiti inerenti alla circolazione dei treni o attività a questa direttamente connesse.
Il fondo, che sarà amministrato dall'O.P.A.F.S., è finanziato con contributi mensili del personale interessato, di cui all'art. 1. L. 67/81.

Equo indennizzo

Le domande di equo indennizzo presentate a tutto il 31 dicembre 1981 sono state, per l'intera rete F.S., 8.843, con punte massime di 1.408 per Firenze (Compartimento e Uffici del Servizio Materiale e Trazione), e di 1.341 per il Compartimento di Napoli; nel breve periodo intercorso fra l'entrata in vigore della legge 564/81 e la fine dell'anno (poco più di due mesi) le nuove domande presentate sono state 971, pari al 12,33% del totale relativo all'intero decennio precedente.
Si sta, pertanto mettendo a punto un piano per lo smaltimento dell'ingente lavoro arretrato nel più breve tempo possibile, anche con l'ausilio di moderne attrezzature elettroniche.
Tuttavia la procedura prevista dalla legge, pur notevolmente più semplice rispetto a quella in vigore per gli altri dipendenti dello Stato, imponendo l'emanazione di atti formali da sottoporre al controllo della Corte dei Conti, non consentirà di ridurre i tempi tecnici oltre determinati limiti di compatibilità richiesti dai necessari adempimenti istruttori, dalle visite mediche, dalla redazione dei provvedimenti, dall'acquisizione del parere obbligatorio del Consiglio di Amministrazione e dalle successive operazioni di esecuzione.
Nonostante ciò, nel corso del mese di febbraio sono stati approvati decreti di concessione per un ammontare complessivo di lire 8.937.985, mentre sono state già inoltrate, per l'ulteriore corso, altre 9 proposte comportanti un impegno di spesa pari a lire 56.689.981, da aggiungere agli impegni già assunti nei precedenti mesi di dicembre e gennaio (lire 70 milioni 152.742).

Assistenza sanitaria all'estero

È stata sottoposta al parere del Consiglio di Amministrazione la proposta di affidare al Servizio Personale l'attuazione delle recenti norme (emanate con D.P.R. 31.7.1980 n. 618) riguardanti il diritto all'assistenza sanitaria spettante ai dipendenti F.S. inviati dall'Azienda in Paesi esteri per motivi di servizio (assistenza estesa anche ai familiari che li seguano o li raggiungano nella località di missione).
Poiché tali nuovi compiti richiederanno complessi adempimenti amministrativi da parte dell'Ufficio competente — il quale dovrà curare i necessari contatti con i Ministeri della Sanità e degli Affari Esteri e provvedere a diramare a tutti gli Impianti periferici le disposizioni di dettaglio per assicurare l'effettivo esercizio del diritto all'assistenza in territorio estero — si forniranno, nei prossimi mesi, tutte le notizie ritenute utili man mano che si procederà all'attuazione — delle disposizioni esistenti in materia.

Scambi di corrispondenza

La famiglia di un ferroviere francese vorrebbe corrispondere con la famiglia di un ferroviere italiano per perfezionarsi nell'esercizio della nostra lingua. Naturalmente se anche la famiglia italiana conoscesse o studiasse il francese, lo scambio sarebbe più completo. L'indirizzo è:
Josep De Parzia - 32 Rue Gal De Linares - 34500 Beziers (France)

MODI DI DIRE

Lo "scartafaccio" mod. Ci 209

A pagina 433 delle *Norme per il servizio della gestione viaggiatori* (edizione maggio 1962) si riporta un elenco degli stampati che si adoperano presso le biglietterie F.S., e vi è incluso, contraddistinto come mod. Ci 209, un fascicolo di cinquanta carte, cha ha nome di "Scartafaccio per la scritturazione dei biglietti venduti". Si tratta di un registro come tanti altri, anzi di un registro che dagli altri differisce per quel disarmonico e decrepito appellativo di Scartafaccio, che non può suscitare in chi l'ascolta alcuna gradevole sensazione. È forse per questo motivo che nell'art. 63 della stessa pubblicazione, sotto titolo *Tenuta del registro mod. Ci 209*, ci si preoccupa di avvertire il lettore che la scelta di tale termine è avvenuta senza compiacimento, ma semplicemente perché in tal modo detto registro viene "comunemente denominato".

Considerando gli scopi ed esaminando le modalità di compilazione di siffatto documento, ci si accorge che la trascuratezza, la disattenzione, la mancanza di ordine, evocate dalla parola Scartafaccio, sono difetti che non possono essere tollerati nel nostro mod. Ci 209; tuttavia uno Scartafaccio è per definizione un insieme di fogli per appunti redatti alla buona, e stentiamo a riconoscerlo così importante da poter costituire, come nel caso dello stampato F.S., il "documento di base per la contabilità del servizio viaggiatori". Se poi nello Scartafaccio propriamente detto la precisione non è affatto indispensabile, lo stesso non può dirsi del mod. Ci 209, che deve "permettere, mediante le scritture in esso praticate, di poter determinare in ogni momento l'esatto ammontare dei biglietti venduti e delle riscossioni effettuate, e consentire il riscontro di eventuali mancanze o eccedenze".

Si legge ancora che tale registro deve essere tenuto col "massimo ordine", oltreché con la "maggiore precisione possibile", e a questo punto bisogna convenire che il concetto di Scartafaccio viene ripetutamente contraddetto dal testo normativo. Appare peraltro evidente che lo Scartafaccio F.S. non trova corrispondenza con le ricorrenti definizioni che ne danno i comuni vocabolari: ad esempio, non corrisponde al significato di "quaderno di più fogli per minute o libro mal tenuto", non a quello di "quaderno, fascicolo, per appunti, minute e sim., scritto in fretta o sgualcito", non a quello di "insieme di fogli da scrivere per ogni uso, legati insieme alla meglio"; e così via.

Riteniamo inoltre di dover ragionevolmente dubitare che allo stato attuale della nostra terminologia lo Scartafaccio possa ancora considerarsi così "comunemente denominato" (secondo quanto è scritto nel citato art. 63 delle N.S.G.V.); anzi, nell'uso quotidiano, specialmente delle regioni dell'Italia settentrionale, questa parola risulta completamente sostituita da Brogliaccio, che è parimenti vocabolo antiquato, regionale e di oscura origine. Questo Brogliaccio ha probabile connessione col frc. Brouillard, "prima nota", dal verbo Brouiller, che vuol dire "mescolare" e da cui si sarebbe sviluppato il significato di "mettere in disordine" e, quindi, di "scrivere malamente" (cfr. Cortellazzo-Zolli, *Dizionario etimologico della lingua italiana*, 1979 — s.v. "Brogliaccio").

Incerta è pure l'origine di Scartafaccio, che proverrebbe forse da Carta e Faccia (Tommaseo), o forse dallo spagn. Cartapacio (Migliorini).

Quanto a Brogliaccio (ed alle relative varianti Brogliazzo e Brogliasso), il nostro parere è che può contendere a Scartafaccio il primato della goffaggine, e ben si comprende perché nello scorso secolo il purista Costantino Arlia lo additava come una biasimevole "vociaccia": "... con questa vociaccia dicono in alcune parti d'Italia quel 'quadernuccio', sul quale nelle botteghe e nei fondachi si nota ogni giorno tutto quello che volta per volta si vende, per poi riportarlo sui libri".

Sia Brogliaccio sia Scartafaccio sono dunque maniere non belle, e soprattutto non necessarie ai dipendenti della nostra Azienda addetti alle gestioni del servizio viaggiatori. Ci si può infatti intendere senza equivoci, facendo unicamente menzione del mod. Ci 209.

Carmelo Neri

FERLETTURE

Epopea di trasporti

Hanno visto la luce gli ultimi tre volumi della **Storia dei trasporti italiani** di Francesco Ogliari. Sono il 39°, 40° e 41° della prestigiosa collana e che fanno parte, insieme ad altri tre precedentemente usciti, dell'appendice dedicata alle **Terre d'Oltremare** (cfr. Voci, giugno-luglio '81), dal provocatorio titolo **L'Italia è piccola?** Certo, l'Italia è grande e non piccola, come del resto emerge dalla politica dei mezzi di trasporto realizzata in aree, tempi e climi diversi. Lo dimostra anche Ogliari nella stesura di una stragrande sequenza di studi e consuntivi elaborati attraverso una conduzione storico-scientifica e tecnica indovinata e di prim'ordine. Dovizia di documenti con illustrazioni spesso rare, rendono la pubblicazione davvero unica. Il tutto sorretto dalla esemplare onestà dell'Autore che non omette vittorie né sconfitte, né progetti, dispersioni, sogni o follie. L'espediente di presentare il passato in tempo presente offre poi al lettore di ogni singolo volume il senso e il calore di una avvincente attualità su materie che altrimenti potrebbero apparire fredde. Aver raggiunto anche questo risultato è quindi un ulteriore merito da attribuire a Francesco Ogliari, ora che dopo oltre vent'anni di pesante travaglio, la sua imponente impresa si è conclusa con successo.

Notizie B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha concesso sussidi alle vedove dei seguenti dipendenti FS deceduti per cause di servizio: Giuseppe Mauri, Deviatore presso la Stazione di Ronchi dei Legionari; Giuseppe Stropelli, Operaio Armamento in forza al 25° Tronco Lavori di Ventimiglia; Giacomo Trucchi, Manovratore presso la Stazione di Ventimiglia.

Inoltre ha concesso sussidi al fratello del Macchinista Gianbeppe Antonioli, anch'esso deceduto per cause di servizio e al Manovale della Stazione di Brindisi, Carlo Tagliente, il quale ha subito una grave mutilazione nello svolgimento delle proprie incombenze di servizio.

Il volume 39° (4° dell'appendice **Terre d'Oltremare**) comprende il periodo 1935-39 e abbraccia la guerra italo-etiopica, l'Africa Orientale Italiana, la "Balbia", l'Albania. Il 40° (5° dell'appendice) abbraccia gli anni 1939-41. Parla ancora dell'Albania, del "si prepara la guerra", di Libia, A.O.I. e dei Balcani. L'intera serie trova conclusione nel volume 41° (6° sulle terre d'Oltremare). Tratta gli anni 1942-43, un'epoca di "ancora illusioni", e dell'ultimo fronte d'Africa. Termina con l'inconsueto tema delle "navi bianche".

Nella triade delle predette pubblicazioni (di formato grande, in carta patinata e rilegate come le precedenti) l'Africa fa la parte del leone, poiché in circa 1.200 pagine, due terzi sono ad essa dedicati.

Ferrovie, strade, navi, ponti, aerei, lavoro, rilevamenti, sudori, sono ora pertinenza di altri paesi e bandiere in progresso, ai quali anche la **Storia dei trasporti italiani** di Francesco Ogliari può fornire ancora contributi.

M.G.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

CALENDARIO TURISTICO D.L.F. — GIUGNO

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Sardegna: Tour della Sardegna del Nord	Roma	1-6-82	6	155.000
Barcellona - Tossa - Lloret de Mar-Montserrat (partenza da Genova)	Reggio C./ Roma/ Verona	2-6-82	8	105.000
Aosta - G. Paradiso	Trieste	2-6-82	5	296.000
Danimarca - Svezia - Finlandia	Bologna	3-6-82	14	895.000
Malta: Valletta - Medina - Rabat - Mostar - Gozo	Napoli/ Reggio C.	3-6-82	8	365.000
Tour della Liguria	Napoli	3-6-82	6	231.000
Lazio: Roma e dintorni	Palermo/ Roma	3-6-82	4	150.000
Salou - Barcellona - Peniscola - Montserrat	Milano	5-6-82	10	176.500
Incontro a Parigi con piccola crociera sulla Senna (pernottamento e prima colazione)	Roma/ Palermo	5-6-82	6	95.000
Sicilia: Tour delle Isole Eolie	Roma/ Verona	6-6-82	8	290.000
Costa Brava: Lloret de Mar - - Montserrat - Tibidabo - Gerona - Tossa de Mar - Llagostera	Roma	8-6-82	8	105.000
Barcellona - Palma di Mayorca (treno + aereo + nave)	Bologna/ Trieste Udine	9-6-82	7	275.000
Calabria: Reggio Calabria - Locride - Aspromonte - Costa Viola - Messina - Etna	Reggio C.	9-6-82	4	135.000
Costa Azzurra: Sanremo - Ventimiglia - Monaco - Montecarlo - Nizza - Cannes - S. Tropez	Genova	10-6-82	4	120.000
Yugoslavia: Dalmazia - Lussino - Zara - Spalato - Dubrovnik (nave + pullman)	Venezia	10-6-82	8	308.000
Yugoslavia - Bulgaria - Turchia	Bologna	11-6-82	10	380.000
Palma de Mayorca (aereo)	Verona	12-6-82	8	319.000
Atene - Nauplion - Micene - Delfi - Capo Sounion	Milano	12-6-82	8	320.000
Olanda - Amsterdam - Rotterdam - Grande Diga	Milano	13-6-82	7	268.000
Parigi - Versailles	Firenze	14-6-82	7	245.000
Parigi - Castelli della Loira (cuccette comprese)	Bologna	15-6-82	8	340.000
Parigi - Castelli della Loira- S. Michel	Milano	16-6-82	8	280.500
Lourde	Bari	16-6-82	6	115.000
Sicilia: Circuito della Sicilia	Firenze	16-6-82	8	272.000
Salou - Barcellona - Peniscola - Montserrat	Milano	17-6-82	10	176.500
Londra - Windsor	Trento/ Verona	17-6-82	8	335.000
Vienna - Salisburgo	Milano	17-6-82	7	235.000
Tunisia: Tunisi (nave)	Palermo/ Cagliari	17-6-82	7	308.000
Puglia: Tour della Puglia (pullman)	Roma	17-6-82	4	138.000
Costa Brava	Palermo/ Cagliari	18-6-82	9	148.000
Parigi (cuccette comprese)	Trieste/ Udine/ Napoli	18-6-82	7	280.000
Mosca - Leningrado (aereo)	Roma/ Ancona	18-6-82	8	620.000
Egitto: Tour dell'Egitto classico (aereo)	Trieste/ Roma/ Firenze/ Bologna	18.6.82	10	950.000
Londra - Windsor	Bologna	19-6-82	7	350.000
Danimarca - Norvegia	Trento/ Verona	19-6-82	7	298.000
Vienna - Budapest	Bologna	19-6-82	7	265.000
Ungheria - Austria: Budapest - Vienna	Milano	19-6-82	8	273.000
Tour della Grecia classica (partenza da Ancona - nave + pullman)	Firenze	19-6-82	12	596.000
Londra - Windsor - Oxford	Milano	20-6-82	8	288.500
Mosca - Leningrado (aereo)	Bologna/ Venezia/ Padova	20-6-82	8	620.000
Tour della Grecia classica (nave + pullman)	Treviso/ Roma/ Bologna	20-6-82	8	395.000
Sicilia: Messina - Taormina - Agrigento - Palermo - Milazzo - Isole Eolie	Bari	20-6-82	9	250.000
Parigi - Versailles (cuccette comprese)	Torino/ Firenze	21-6-82	6	249.000
Turchia: Cappadocia (aereo)	Bologna/ Roma/ Firenze	21-6-82	8	650.000
Parigi - Malmaison - Versailles	Verona	22-6-82	7	240.000
Vienna e dintorni	Bologna	22-6-82	6	255.000
Costa Brava	Palermo/ Cagliari Cagliari	23-6-82 23-6-82	9 9	148.000 165.000
Lourdes (cuccette comprese)	Cagliari	23-6-82	5	92.000
Salou - Barcellona - Peniscola - Montserrat	Milano	24-6-82	10	176.500
Parigi - Castelli della Loira e piccola crociera sulla Senna	Roma	24-6-82	7	245.000
Sicilia: Messina - Taormina - Siracusa - Piazza Armerina - Agrigento - Palermo	Verona/ Vicenza	24-6-82	8	260.000
Barcellona - Palma di Mayorca (treno + aereo + nave)	Bologna/ Trieste/ Udine	26-6-82	8	350.000
Londra - Windsor (1/2 pensione)	Roma	26-6-82	7	240.000
Danimarca - Copenaghen - Seeland del Nord	Genova/ Cagliari	26-6-82	7	320.000
Vienna	Bari	26-6-82	8	250.000
Cecoslovacchia: Praga - Konopiste	Bologna/ Napoli	26-6-82	7	160.000
Parigi - Versailles (cuccette comprese)	Torino/ Firenze	27-6-82	6	249.000
Grecia classica: Atene - Capo Sounion - Delfi Micene - Epidauro - Nauplion - Pireo - Canale di Corinto	Trieste/ Udine/ Reggio C./ Bari	27-6-82	9	440.000

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Finlandia: Circolo Polare - sole di mezzanotte	Firenze	30-6-82	10	998.000
CROCIERE				
Grecia - Yugoslavia: Rodi - Creta - Corfù - Dubrovnick	Milano	12-6-82	8	da 860.000
Grecia	Verona/ Roma/ Reggio C.	19-6-82	7	da 335.750
Isole Greche con possibilità di soggiorno a Rodi	Firenze	19-6-82	8	da 433.000
	Firenze	26-6-82	8	da 433.000
Grecia - Yugoslavia - Turchia	Trieste/ Udine	26-6-82	8	da 390.000
M/N "Ivan Franko": Bologna - Parigi - Le Havre - Amsterdam - Copenaghen - Oslo - Bergen - Londra - Le Havre - Parigi - Milano	Bologna	27-6-82	14	da 730.000

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
SOGGIORNI ALL'ESTERO				
Soggiorno balneare in Yugoslavia (successive partenze settimanali fino all'11 settembre 1982)	Firenze	12-6-82	7	127.000
Spagna: Soggiorno a Rosas	Torino	23-6-82	12	238.000
Soggiorno a Creta	Verona	26-6-82	15	660.000
TURISMO GIOVANILE				
	Firenze	12-6-82	8	121.000
	Firenze	19-6-82	8	121.000
Soggiorno in Yugoslavia	Firenze	26-6-82	8	121.000
Riviera Ligure - Costa Azzurra: Ventimiglia - Monaco - Montecarlo - Nizza - Cannes	Genova/ Torino/ Cagliari/ Verona	26-6-82	4	90.000

Rimini SOGGIORNI AL MARE ESTATE 1982

Il D.L.F. di Rimini mette a disposizione dei ferrovieri e familiari l'organizzazione e prezzi convenienti per un sereno e lieto soggiorno presso ottimi alberghi della Riviera nelle zone di:

Rimini - S. Giuliano Mare - Rivabella - Igea Marina - Riccione

Per facilitare l'organizzazione e per evitare scelte non sempre facili, si è ritenuto opportuno unificare in 3 gruppi i prezzi per un certo numero di alberghi convenzionati con il D.L.F., tenendo logicamente presente le condizioni essenziali: accoglienza, distanza dal mare (massimo 150 metri), servizi ecc.
Preghiamo di voler considerare i vantaggi che Vi offrono la Bassa e Media Stagione con i suoi prezzi ridotti, la maggiore disponibilità dei posti letto e la buona stagione di cui Rimini gode notoriamente nei mesi di giugno e settembre.

Periodi Stagionali

Bassa Stagione: fino al 26 giugno e dal 28 agosto in poi.
Media Stagione: dal 26 giugno al 31 luglio e dal 21 agosto al 28 agosto.
Alta Stagione: dal 31 luglio al 21 agosto.

GRUPPI PER ANZIANI
Fino al 26 giugno 1982 circa, questa Sezione Turistica promuove settimane a Rimini riservate a persone anziane e familiari a prezzi agevolati: L. 13.500 al giorno compreso un quartino di vino ai pasti, mettendo a disposizione le attrezzature del D.L.F. (bocce, sale da gioco, tennis, cinema) per il tempo libero.

Prezzi per settimana

Hotel Mirage: Riccione.
Bassa Stagione fino al 19/6 e dal 4/9 in poi L. 112.000.
Media Stagione dal 19/6 al 17/7 e dal 28/8 al 4/9 L. 126.000.
Alta Stagione dal 17/7 al 28/8 L. 154.000
I bambini da 2 a 8 anni nella camera con almeno due adulti hanno il 20% di sconto.
(Moderna costruzione - posizione tranquilla vicino al mare)

Hotel Mariani - Rimini - 2ª cat. (ex gestori Hotel Holland)
Hotel Carol - Rivabella di Rimini
Alberghi con particolari attrezzature, posizione centrale a pochi passi dal mare
Bassa Stagione: L. 116.000
Media Stagione: L. 154.000
Alta Stagione: L. 182.000

ALBERGHI GRUPPO «A»
Universo / Alaska - Rimini
Bassa Stagione: L. 105.000
Media Stagione: L. 133.000
Alta Stagione: L. 161.000
Moderne costruzioni, vicino al mare, camere dotate di acqua calda e fredda, con servizi privati, doccia, W.C., ascensore, sala soggiorno, parcheggio auto privato, bar, sala TV, telefono in tutte le camere, servizio e cucina particolarmente curato dai proprietari.

ALBERGHI GRUPPO «B»
Orlov / Frida / Merope - Rimini
Nautilus - Igea Marina
Carla - Viserba
Bassa Stagione: L. 98.000
Media Stagione: L. 129.500
Alta Stagione: L. 150.500
Alberghi accoglienti, già collaudati, dotati di camere con servizi privati, attrezzature moderne, vicino al mare con ottima cucina.

PENSIONI GRUPPO «C»
Bugli - S. Giuliano Mare
Villa Albani/Pigalle - Rimini
Bassa Stagione L. 91.000
Media Stagione: L. 112.000
Alta Stagione: L. 133.000
Trattamento familiare - cucina ed ospitalità prettamente romagnole. Tutti i nostri alberghi e pensioni offrono camere a 2-3-4 letti con servizi. I bambini da 2 a 7 anni con sistemazione in lettino aggiunto nella camera con almeno due adulti godono della riduzione del 20%.

Norme per la prenotazione

- Le prenotazioni per uno o più turni settimanali devono essere effettuate presso la segreteria del Dopolavoro Ferroviario, via Roma 70, tel. 0541/28901 - int. 400 o 343, durante le ore d'ufficio 9/12 e 15/17 da lunedì a venerdì.
- Presso le Sedi dei D.L.F troverete i moduli per la prenotazione.
- Le prenotazioni devono essere accompagnate da un acconto di L. 25.000 per persona con assegno circolare intestato al Presidente D.L.F. Rimini.
- In caso di disdetta della prenotazione l'acconto non verrà restituito.
- Il saldo verrà effettuato direttamente all'albergatore all'inizio del soggiorno.
- Nell'effettuare la prenotazione occorre indicare con precisione il periodo richiesto, il numero delle persone e l'età dei bambini inferiori ai 7 anni, tenendo conto che i turni iniziano e terminano di sabato.
- Per i bambini al disotto di 2 anni, salvo accordi diversi con l'albergatore, riduzione del 60%.
- I turni avranno inizio con la cena del sabato di arrivo e termineranno con il pranzo del sabato di partenza.
- È accettato l'arrivo di mattino, comunque la stanza non sarà consegnata prima delle ore 15 e dovrà essere lasciata libera il giorno di partenza entro le ore 10.
- È consigliabile far pervenire le richieste di prenotazione almeno un mese prima del turno desiderato, in modo particolare per l'alta stagione.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

La cicogna ha portato Ilaria al Capo Gestione Carla Carlini del Magazzino Approvvigionamenti di Foligno; Nadia all'Aus. di stazione Franco Mosca di Pesaro; Laura al Guardiano Antonio Raponi di Greccio; Daniela al Tecnico Paolo Agostinelli della Zona 21.4 IS di Macerata; Mara al Macch. Dino Mazzoli del Deposito Locomotive di Ancona; Corinna all'Op. Qual. Renato Moscatelli del Deposito Locomotive di Fabriano. Dopo i fiocchi rosa, quelli azzurri: Emanuele al Capo Treno Roberto Scolastico del D.P.V. di Foligno; Vincenzo all'Aus. di stazione Giancarlo Vagnoni di Ascoli Piceno; Matteo all'Op. Qual. Girlando Novelli della Squadra Rialzo di Falconara; Roberto all'Operaio Qual. Giuseppe Morri del 24° Tronco Lavori di Fossato di Vico; e, per finire, un augurio particolare al piccolo Patrizio, quintogenito di Elio Petrelli, Tecnico del 14° Tronco Lavori di Torre dè Passeri.

Affettuosi auguri di lunga e serena quiescenza al Capo Stazione Sovrintendente Antonio Giuliano, Titolare di Pescara C.le, al Segr. Sup. Renato Di Renzo dell'Ufficio Lavori ed al Commesso Beniamino Sabbatini dell'Ufficio Movimento, che hanno lasciato l'Azienda nel mese di marzo.

Si è laureato in Medicina e Chirurgia, col massimo dei voti, Ferdinando Giancola, il cui padre, Cetteo, già Operaio ferelettrico di Terni, è purtroppo scomparso prima di vedere il figliolo ultimare così brillantemente gli studi.

Bologna

Maria Lauretana Ottaviani, figlia di Aldo — Manovratore Capo della Stazione di Rimini — si è brillantemente laureata in Giurisprudenza presso l'Università di Bologna. Nello stesso Ateneo Angela Albertini, figlia di Arrigo — Tecnico I.E. del Rep. 12/E di Lavinio — ha ottenuto la laurea in Matematica con 110 e lode. Ha conseguito una brillante laurea in Ingegneria Civile — Ramo Trasporti — presso l'Università di Padova, Giasone Dè Boni, figlio di Orlando — Capo Stazione a Chioggia. Rallegramenti vivissimi.

Al Deposito Locomotive di Rimini hanno lasciato il servizio Renato Vannucci e Luigi Montanari — Aiuto Macchinisti. Dagli amici un saluto cordiale e tanti auguri.

All'Ufficio Ragioneria Comp.le sono stati calorosamente salutati (con l'immancabile "brindisi" augurale) Raffaele Zuffi — validissimo "vecchio" componente del Rep. 22; Bruno Uguzzoni — apprezzato Revisore del Rep. 23; Manlio Melega — Capo del Reparto 16-e Reifrem Brugnoli — Capo della Segreteria dell'Ufficio. Ai neo-pensionati auguri di serenità.

Dopo 43 anni di servizio è andato in quiescenza anche Agordach Zucchi — Capo Tecn. Sovr. dell'Officina G.R. di Bologna. Un folto gruppo di amici ha organizzato una cena di commiato, nel corso della quale hanno manifestato al tecnico stima per l'impegno sempre profuso nel lavoro e simpatia per la sua cordialità nei rapporti umani.

È nato Lorenzo, secondogenito di Bruna Cevenini — Segr. presso l'Uff. Personale Comp.le. Al fratellino Matteo ed ai genitori i nostri vivi rallegramenti. Anche per Sergio Martini — Capo Staz. Sup. di Alfonsine — la cicogna è arrivata per la seconda volta: ha portato Sara, in casa di Carlo Ludergnani — Tecnico della Squadra Rialzo di Bologna C.le — e della Signora Anna Maria Benenati è invece arrivato Luca. Ai neonati ed ai felici genitori gli auguri di "Voci".

Cagliari

Iosella, figlia del cav. Angelo Cocco, Capo del Circolo Ripartizione Veicoli, si è laureata brillantemente in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Cagliari. Alla neo dottoressa ed ai suoi genitori vivissime congratulazioni.

Due bei bimbi sono arrivati ad Iglesias: Mariano Olla, figlio dell'Operaio Qualificato Carlo e Marcella Olla, figlia dell'Operaio Qual. Giuseppe. Entrambi i nostri colleghi appartengono al 3° Tronco Lavori di Iglesias e proprio dall'impianto è pervenuta la bella notizia. Ai due bimbi ed ai rispettivi genitori auguri di ogni bene.

I nostri lutti: il dott. Luigi Gambardella, già Capo dell'Ispettorato Sanitario di Cagliari; Eduardo Bellini, ex Applicato Capo dell'Ufficio Sanitario Compartimentale; Giuffrida Marzini madre del Segretario Superiore 1ª classe Antonio Iozzi dell'Ufficio Lavori; Annio Spanu, Operaio Specializzato d'Armamento del VI tronco Lavori ed Eugenia Puddu, madre del Capo Treno Giampaolo Zoccheddu del D.P.V.

Alle famiglie, così duramente colpite negli affetti, le nostre condoglianze.

Firenze/Unità dist.

I nostri lutti: il personale dell'Ufficio Ragioneria Materiale e Trazione e della Divisione Contabilità Prodotti desidera porgere al dott. Filippo De Simone, Direttore del Servizio Ragioneria, che di recente ha perduto la madre, le più sincere condoglianze.

Onorificenze: il Segretario Superiore Elvio Verdi, della Divisione Contabilità Prodotti, è stato, di recente, insignito dell'onorificenza di Cavaliere.

Tanti sinceri rallegramenti.

Pensionamenti: sono stati di recente collocati in quiescenza i seguenti amici del Controllo Viaggiatori e Bagagli: Segr. Sup. di 1ª Cl. Lorenzo Campodoni; Segr. Sup. Giuseppe Gueli; Segr. Sup. di 1ª Cl. Irmo Zemi.

Di cuore i migliori auguri per una serena quiescenza.

Firenze/Mat. e Traz.

Onorificenze: con decreto dell'On. Ministro Balzamo è stato recentemente nominato "Cavaliere della Repubblica" il collega dell'Ufficio C.le 1° Umberto Ballati, che diventa così uno dei più giovani "Cavalieri" dell'Azienda.

All'amico Umberto le nostre più vive felicitazioni.

Nascite: alla collega Gabriella Bianchi, fresco "Segretario" dell'Ufficio C.le 1°, è nato Alessandro, che viene così a far compagnia ad Arianna e ad Andrea e a rendere felice il babbo Gianfranco.

Auguri vivissimi anche all'amico Marco Bardelli e alla signora Laura per la nascita della primogenita Giulia.

Quiescenze: dopo 31 anni di servizio è stato posto in quiescenza il Segr. Sup. Ermenegildo Gardini dell'Ufficio C.le 1°. All'amico "Gildone", che in tutti questi anni è stato un esempio di puntualità e di attaccamento al lavoro, i nostri migliori auguri ed un personale ringraziamento per la squisita disponibilità sempre dimostrata.

Lutti: le nostre più sentite condoglianze ai colleghi Gioacchino Falciani e Gino Tarchi, entrambi dell'Ufficio C.le 6°, per la perdita della madre.

Genova

Sono stati collocati a riposo per limiti d'età il Capo Tecnico Sovrintendente dell'Ufficio Collaudi Trazione Renato Braschi; il Capo Deposito Sovrintendente del D.L. di Genova Brignole Giovanni Ramburgo; il Capo Tecnico Sovrint. I.E. Alvis Rispoli; il Capo Personale Viaggiante Sup. di Albenga Eugenio Valerio; il Macch. T.M. Millo Seghezza; il Macch. del D.L. di Genova Rivarolo Eugenio Franzone; il Capo Treno Giovanni Macario; il Tecn. I.E. Secondo Anfosso e l'Operaio Qual. del D.L. di Genova Rivarolo Carlo Risso. Ai neo-pensionati auguri d'ogni bene e di lunga vita.

La cicogna ha portato Paolo al Capo Gestione di Genova P.P. Maria Rosa Astorina; Marco all'Operaio Qual. Giuseppe Bagnasco; Fabio al Macchinista Ettore Barsi del D.L. di Savona e Silvia al Macch. Luigi Bonato, pure del D.L. di Savona. Ai genitori e ai pargoli felicitazioni e auguri.

Aldo Lavagna, figlio di Eugenio, Capo Gest. Sup. a Imperia Oneglia, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica col punteggio di 110. Al neo ingegnere auguri di successo.

Sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica i Capi Deposito Sovrintendenti Giuseppe Gaggero, Capo Ufficio Coordinamento Trazione del D.C.O. di Genova Rivarolo e Giovanni Ramburgo, Capo Reparto Trazione al D.L. di Genova Brignole. Le nostre più vive congratulazioni.

Si è spento improvvisamente, in ancor giovane età, il Capo Gestione Sovrintendente G.B. Braggio, Titolare della biglietteria di Genova P.P. Alla vedova e al figlio giungano i sensi del nostro profondo cordoglio.

Milano

Onorificenze: all'ex Capotreno di 1ª classe del Deposito Personale Viaggiante di Brescia Giuseppe Gheda, al Capo Stazione Sovrintendente Piero Beschi, Titolare di Brescia ed al Segr. Sup. Armando Pipitone dell'Ufficio C.T. di Mi-

lano, è stata recentemente conferita la nomina a Cavaliere al merito della Repubblica Italiana. Vivissime felicitazioni.

Esodi: con una simpatica cerimonia, amici e colleghi hanno salutato il Capo Gestione Sovr. Alberto Pericoli — Capo del 3° Reparto C.T. di Milano — che dopo quasi 35 anni di servizio ha lasciato l'Azienda. Sinceri auguri di lunga e serena quiescenza.

Napoli

Lauree: Ciro Sorrentino, Commesso dell'Uff. I.E. Comp.le, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia. Immacolata Perrella, figlia del C. Staz. Sovr. Vincenzo, titolare della stazione di Pompei, ha conseguito la laurea in Pedagogia con la massima votazione e la lode. Complimenti vivissimi.

Nascite: alla sig.ra Rosaria Sardanelli, consorte dell'Op. Qual. Stefano Maisto, del 5° Tr. Lav. di Napoli C.le, è nato un graziosissimo bimbo, Vincenzo. Felicitazioni.

Commiati: sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio: l'Ass. Viagg. Ciro Pischetola ed il Cond. Vincenzo Di Micco, del D.P.V. di Napoli C.le; l'Appl. Capo dell'Uff. Traz. Guido Gentile; il C. Gest. Sovr. Guido Lettieri, del 1° Rep. Comm.le e Traff. di Napoli; l'Appl. Capo dell'Uff. I.E. Vincenzo Papa; l'Aiuto Macch. T.M. Mariano Natale, dell'U.P.C.; il Tecn. Armando Vitucci, del D.L. di Napoli Sm.to; il Capo Tecn. Sovr. del D.L. di Napoli C. Fl. Felice Rubinacci; il Cond. del D.P.V. di Caserta Giuseppe Zanotti; il Segr. Sup. dell'Uff. Mov. Leopoldo Petringa; il Tecn. dell'Off. G.R. di S. Maria La Br. Mario Caccavale; il Man. della stazione di Caserta Francesco De Felice; il Capo Tr. del D.P.V. di Benevento Nicolino De Tommasi; il Capo Staz. Sup. di Cava dei Tirreni Antonio Borrelli ed il Segr. Sup. 1ª cl. dell'Uff. Lavori Oreste Di Matteo.
Auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi: sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: l'Appl. Capo dell'Uff. Traz. Salvatore Turino; il Cond. del D.P.V. di Napoli C.le Antonio Ponte; l'Ass. Capo della staz. di Napoli C.le Luigi Sellitto; il Tecn. del 5° Tr. Lav. di Napoli C.le Giuseppe Montella; la mamma del Segr. Sup. Gennaro Di Martino, dell'Uff. Pers. Comp., e la mamma della dott.ssa Adriana Trojsi, Segr. presso lo stesso Ufficio.
Le nostre più sentite condoglianze alle famiglie.

Palermo

Il Dirigente Superiore, ing. Michele D'Addio, Capo dell'Ufficio Movimento Compartimentale, con recente provvedimento è stato trasferito alla dirigenza dell'Ufficio Centrale 6° del Servizio Movimento.
A sostituirlo è stato trasferito a Palermo, da Cagliari, il Primo Dirigente, ing. Mario Ciccozzi.
All'ing. D'Addio ed all'ing. Ciccozzi "Voci" formula i rituali auguri di buon lavoro nei loro nuovi importanti incarichi.

Il Capo Stazione Sovrintendente, dott. Antonino Pirrone, ha avuto affidata, in via temporanea, la dirigenza della stazione di Palermo Brancaccio. Pure in via temporanea è stata affidata al Capo Stazione Sovrintendente Giuseppe Cocilovo la dirigenza del Circolo Ripartizione Veicoli di Palermo.
Ad entrambi auguriamo buon lavoro.

Lauree. La sig.na Giuseppina Dalmazio, figlia del Capo Gestione Sup. Agatino, della stazione di Messina, si è brillantemente laureata in Giurisprudenza con 110 e lode. Salvatore Garozzo, figlio di Francesco, Macchinista presso il Dep. Loc. di Catania, si è laureato in Ingegneria. Ai neodottori auguri vivissimi.

Onorificenze. Il Tecnico Capo di Radiologia Mario Zagarella dell'Ufficio Sanitario di Palermo è stato insignito dell'Onorificenza di "Ufficiale". Complimenti per il meritato riconoscimento.

Cicogna express per Marianna Passalacqua, figlia del Deviatore Giovanni, della stazione di Palermo Brancaccio; per Tiberio Gempillo, dell'Ausiliario Carmelo, del Reparto Magazzino Approvvigionamenti di Messina e per il Commesso Michele Di Lorenzo, dirigente il servizio di anticamera dell'Ufficio Personale Compartimentale, che è diventato ancora una volta nonno. La figliuola Rosalia, Assistente di stazione a S. Agata Militello, ha dato alla luce due vispi gemelli, Gabriele e Giorgia.

Esoneri. Ha scelto volontariamente di riposarsi dopo 39 anni di servizio, il Segretario Sup., rag. Matteo Soraci, dell'Officina G.R. di Messina.
A festeggiare il neo-pensionato sono intervenuti tutti i colleghi d'ufficio.

Rassegna di pittura. Una lodevole iniziativa è stata presa dal Comitato ferrovieri "Sicilia" per la lotta contro il cancro, organizzando, in collaborazione con l'accademia toscana "Il Macchiavello" ed il Centro culturale "La Crisalide" di Catania, una rassegna di pittura.
Il ricavato delle opere, cedute gratuitamente dagli autori, sarà interamente devoluto all'Associazione Siciliana prevenzione del Cancro.
Tra gli artisti che hanno aderito all'iniziativa segnaliamo: Margherita Buongiorno, Giovanni Carpentiere, Armando La Torre, Mario Orofino, Umberto Verde, Pippo Foti, Riccardo Gullo, Franco Lo Forte, Sebastiano Romeo, Giuseppe Trimarchi, Teresa Vinci Vaccaro.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze ai seguenti colleghi colpiti da gravi lutti: dott. Michele Arcuni, Capo Gestione Superiore, dirigente l'Ufficio Informazioni della stazione di Palermo Centrale, per la morte della mamma; al Deviatore Luigi Mancuso, della stazione di Bunfornello, per la morte del padre, sig. Ignazio.

Roma/Impianti

Cicogna express. Giorni lieti in casa di Antonio Carlino e Paola Pezzi, entrambi Ausiliari a R. Trastevere, a cui la cicogna ha regalato un bel bimbo, Alessio.
Giorni di felicità anche in casa dell'Assistente di Stazione Luigi Passa, in servizio presso la Segreteria di Stazione di R. Termini, a cui la cicogna ha portato Valentina.

Onorificenza. Il Macch. Romeo Guido del turno Elettrotreni del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al "Merito della Repubblica Italiana".
Al neo-cavaliere le congratulazioni degli amici del Dep. Loc. di S. Lorenzo.

Binario X. Conseguendo l'ottima votazione di 110 e lode, si è laureato presso l'Università degli Studi di Roma in Ingegneria Idraulica, Luigi De Angelis, figlio del C.G. Sovr. a riposo Giuseppe De Angelis, per tanti anni in servizio presso il Centro Tassazione di Roma S. Lorenzo.
Al neo-ingegnere i più vivi complimenti.

Commiato. Hanno di recente preso congedo dall'Azienda per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Reparto Trazione di Sulmona Francesco Di Lemme; il Macch. T.M. Rinaldo Epifano e l'Ausil. Sante Spera, ai quali auguriamo una lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. È recentemente venuto a mancare all'affetto dei suoi famigliari il Commesso Capo a riposo Giuseppe Olivieri, già in servizio presso l'Ufficio Impianti Elettrici.
Sono inoltre deceduti il Capo Treno a riposo Francesco Curini e gli ex-Frenatori Luigi Nicoletti e Stefano Di Pietro, tutti e tre del Deposito Personale Viaggiante di R. Smistamento.
A soli 15 giorni dalla data del suo collocamento a riposo, è deceduto il Macchinista Arnaldo Madonna del Deposito Locomotive di Sulmona.
Ai familiari tutti, le espressioni del nostro più sentito cordoglio.

Roma/Servizi

Affari Generali

Umberto Giuliani. Addetto all'anticamera dell'Ufficio Relazioni Aziendali, è diventato papà per la seconda volta. La signora Assunta ha dato alla luce Simone, che è venuto a fare compagnia alla sorellina Barbara. Al piccolo Simone e ai suoi cari gli auguri più belli di "Voci".

È nato Simone in casa del Commesso Ivano Ceccarelli della Segreteria del Direttore Generale. Al felice papà e al piccolo Simone i nostri più affettuosi auguri.

C.E.U.

Lutto. Sentite condoglianze al Segr. Sup. Claudio Grasso per la perdita della madre.

Nascite. Sono nati: Stefano al Segr. Massimo Sacco; Ada al Segr. Sup. Nicola Di Giulio; Gaetano al Segr. Giuseppe Di Taranto; Adriano al Segr. Alessandro Bonforti e, infine, Francesca al Segr. Assunta Salvo.
Ai piccoli e ai genitori auguri affettuosi.

Nozze. Il Segr. Maurizio Sorrentino si è unito in matrimonio con la signorina Clara Vecchio. Auguri.

Impianti Elettrici

Dopo breve malattia è repentinamente venuto a mancare all'affetto dei propri cari, Nunzio Garofolo dell'Ufficio C.le 2°.
La notizia ha lasciato sbigottiti e sgomenti gli amici ed i colleghi che in tutti questi anni ne hanno sempre apprezzato le qualità umane.
Alla moglie ed ai figli le più sentite condoglianze.

Fiocco rosa in casa del Segr. Sup. Renato Filamingo dell'Uff. 6° per la nascita di Valentina, fiocco azzurro invece in quella del Segr. Sup. Massimo Buonacucina sempre dell'Uff. 6° per la nascita di Fabio. Ai felici genitori e ai piccoli auguri affettuosi.

Lavori

Una bellissima bimba di nome Simona è venuta ad allietare la casa del Segretario Salvatore Pascarella. I colleghi dell'Uff. Collaudi Materiali porgono le più sentite felicitazioni ai neo papà e mamma.

Movimento

Il C.S. Sovrintendente, cav. Dardano Ciotti, Capo del Reparto "Gestione centralizzata traffico merci" di questo Servizio, è stato insignito dell'onorificenza di Ufficiale dell'OMRI. Congratulazioni.

Investito da un'automobile, è perito tragicamente il sig. Francesco

CASA NOSTRA

Cotroneo, cinquantottenne, Commesso Capo del Centralino telefonico della sede centrale.
Profonde condoglianze ai familiari.

Auguri di serena quiescenza ai Commessi Antonio Tedeschi e Silvano Cecconi, che lasciano l'Azienda in anticipo di loro iniziativa.

Ragioneria

Nella splendida cornice di S. Giuseppe al Foro, la dott. Rosaria Gesualdi, figlia del nostro collega Maurizio, nonché collega ella stessa, si è unita in matrimonio con l'avv. Antonio Ingenito. Congratulazioni vivissime al felice papà ed auguri di gioia e serenità agli sposi novelli.

U.R.D.G.

Fiocco azzurro. Un bel bambino è venuto ad allietare la casa dell'App. Vera Giovannone.
Al piccolo Carlo ed ai genitori tante felicitazioni.

Lutti. Le nostre più sentite condoglianze al collega Angelo Tedeschi per la morte del padre.

Una collega della Direzione Generale - Servizio Movimento, è disposta ad offrire la coabitazione nel proprio appartamento di Roma a un'altra collega che abbia bisogno di alloggio.
Per qualunque altra informazione, telefonare al numero FS della D.G. 2181.

Torino

Esodi. Hanno lasciato ultimamente l'Azienda il Segr. Sup. Margherita Nasi Garrone dell'Uff. Ragioneria, il Tecn. Francesco Rasino dell'OGR ed il Dev. C. Pietro Sterpone di Alessandria C.le. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. La giovane Valentina Stella, figlia dell'Ass. C. Sergio di Alessandria Smistamento, si è recentemente laureata in Materie Letterarie presso l'Università di Genova, ottenendo 110/110, lode e diritto di stampa. Complimenti!

Onorificenze. L'ex Segr. Sup. 1ª cl., dott. Edoardo Garetti, già dell'Uff. Ragioneria, è stato nominato Cavaliere al merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni vivissime.

Marcia nuziale. Ad Alessandria C.le il Manovr. G. Carlo Monticelli con Giuseppa Malaspina ed il Guard. Enrico Peruzzetto con Piera Anna Vallarino. Ai giovani sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express: Chiara al Segr. Giuseppe Ruffa dell'Uff. Ragioneria; al DL di Cuneo Flavio al Macch. Michele Carletto; all'OGR Vittoria Giovanna all'Op. Q. Bruno Donetti, Vincenzo all'Aus. Michele Russo, M. Stella all'Op. Q. Michele Di Maio, Roberto al Guard. Luigi Squillace, Fabio all'Op. Q. Antonio Ferraro, Alessandro all'Aus. Domenico Zappia, Valentina all'Op. Q. Mario Macaluso e Ferrè Pascal all'Op. Q. Ferdinando Pavese; ad Alessandria C.le Margherita all'Aus. Antonio Cacioppo, Anita al Manovr. Gianni Tamiazzo, Elisa al Guard. Domenico Nigro e Federica al Dev. Francesco Pallavidino.

Lutti. Mentre si allenava per il torneo compartimentale di calcio, a soli 34 anni di età è improvvisamente deceduto sul campo di gioco il Cond. Francesco Mercurio del DPV di Torino PN. Alla famiglia i sensi del nostro più vivo cordoglio, che estendiamo a quella del Tecn. Mario Gai, dell'OGR, mancato appena cinquantenne in attività di servizio. In pensione sono invece scomparsi gli ex C. Tr. Angelo Silvestri e Giovanni Rosa, ambedue già del DPV di Cuneo. Sentite condoglianze porgiamo anche ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: il sig. Giovanni Berruti, padre del Segr. Sup. Giuseppe dell'Uff. Ragioneria; la sig.ra Laura Barroero, madre del Segr. Sup. 1ª cl. Adriano Pin del Controllo Merci; il sig. G. Battista Gazzera, padre del Macch. TM Matteo del D.L. di Cuneo; il padre dell'Op. Q. Giuseppe Coniglio dell'OGR; ad Alessandria C.le la madre del Man.le Loredana Bellinazzi ed il padre del Manovr. Giuseppe Ferretti; il padre dell'Aus. Viagg. Giancarlo Giordano del DPV di Cuneo.

Trieste

Proveniente dal Servizio Impianti Elettrici, dove svolgeva le funzioni di Ispettore Generale, è giunto tra noi il Dirigente Superiore, ing. Franco Salmi, per assumere la dirigenza del locale Ufficio I.E. All'ing. Salmi giunga il nostro augurio di "buon lavoro".

La cicogna ha lasciato in casa dell'Ispettore P.le, ing. Daniel Zorn,. del locale Ufficio Lavori, e della signora Anna, una graziosa bambina, Fabiana. Alla neonata e ai genitori giungano gli auguri di "Voci".

Con un brillante punteggio si è laureata in Farmacia presso l'ateneo Tergestino, la signorina Patrizia, figlia dell'Applicato Capo del locale Ufficio Lavori Celso Cristante. "Ad maiora" dottoressa Patrizia da parte degli amici di papà.

Apprendiamo con compiacimento che è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana il Segretario Sup.re di 1ª cl. Marcello Giromella, Capo del Reparto Amministrazione del Deposito Locomotive di Trieste C.le.

Antonio Caporaso, Aiuto Macch. del Dep. Locom. di Udine, si è unito in matrimonio con la sig.na Nunzia Ciotta. Ai neo-sposi auguri affettuosi.

Lutto in casa del Revis. Sup. di 1ª cl. Livio Feletti, Segretario Comp.le del S.A.U.F.I., per la morte del padre Giovanni e del Revisore Sup.re di 1ª cl. Sergio Feletti, Capo Reparto Programmazione e Studi Nuovi Impianti del locale Ufficio Movimento, per la morte del padre Pietro. Ai cari amici che, essendo tra loro cugini, sono stati privati, in breve tempo, dell'affetto dei rispettivi padri e zii, giunga il sincero cordoglio di tutti gli amici.
Ha cessato di vivere la signora Adelia Valle, madre del Revisore Sup.re di 1ª cl. del locale Ufficio Commerciale e del Traffico Evandro Gioppo. Al caro Evandro giungano le nostre sentite condoglianze.

Hanno di recente lasciato il servizio: il Segret. Sup. dell'Ufficio Ragioneria Saverio Stefanucci, Capo del Reparto Emissione Ordini di Pagamento; il Revisore Sup. Dario Mosetti, addetto al Reparto Traffico Merci dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; il Segret. Sup. Italo Bon, addetto al Reparto Studi e Progetti dell'Ufficio Lavori e il Segret. Sup. Giuseppe Cacciatori, addetto al 1° Reparto d'Esercizio dell'Ufficio Lavori.
Ai cari colleghi giunga l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Ci congratuliamo vivamente con Bruno Cavalieri, da poco in pensione, che si dedica con impegno ed entusiasmo alla pittura. Recentemente abbiamo visitato la mostra personale da lui allestita alla Galleria Gigli di Mestre, e anche nella più recente produzione pittorica abbiamo colto l'impronta del temperamento sensibile che sempre abbiamo apprezzato.
Interessante anche la raccolta di fotografie presentata, nella saletta delle Autorità della stazione di Treviso, dal fotografo corrispondente di "Voci" Tonino Bortoletto e dall'amico Rino Lucatello. Erano, per lo più, vedute di impianti ferroviari rese con tocco delicato, così da farsi inaspettatamente immagini poetiche.

Nozze. La sig.na Lucia Castellani figlia del Direttore Compartimentale, Ing. Quirido Castellani, si è unita in matrimonio con il sig. Enrico Bergamini nella suggestiva chiesa di S. Giorgio Braida (VR). Agli sposi affettuosamente auguriamo tanta felicità.

Verona

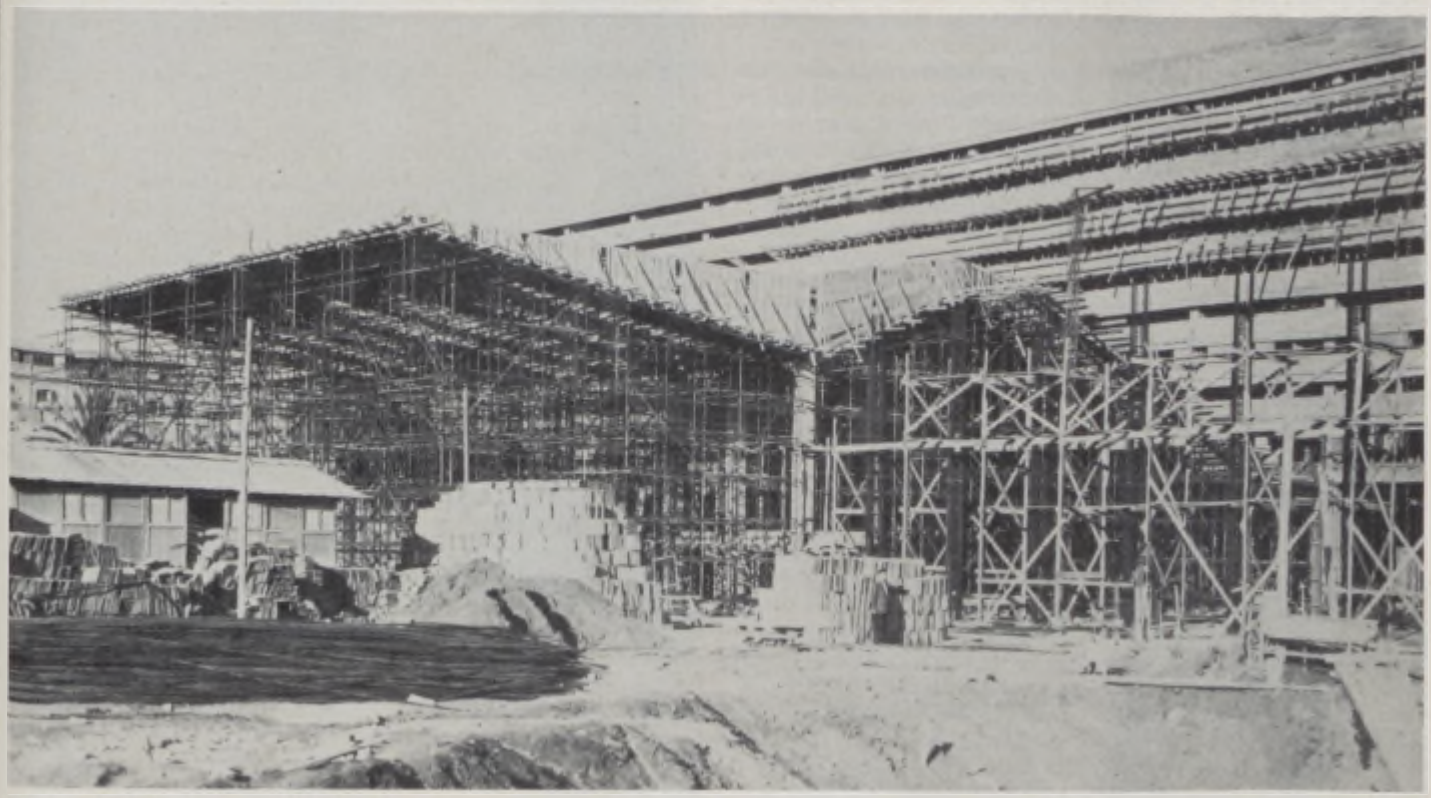
In pensione. In questi ultimi tempi molti amici e colleghi lasciano il servizio ferroviario dopo una lunga e intensa attività. A tutti un affettuoso augurio di serena quiescenza. Vogliamo qui ricordare il collocamento a riposo di alcuni amici segnalatici dai rispettivi impianti: Capo St. Sovr. cav. Aldo Brunetto, Dirigente il CRV di Verona PN unitamente al ripartitore Assistente Capo Dario Ambrosi. L'Ufficio Lavori di Verona ha dovuto rinunciare a due colonne amministrative: Segr. Sup. 1ª cl. Oreste Martinello e Gino Taborelli. Lascia all'Ufficio Movimento il posto di espertissimo in "orari" il cav. Luigi Lavarini. Dopo 42 anni di servizio a Trento è in pensione il cav. Luigino Fadanelli, 1° Deviatore.

Sport e passione. Anche quest'anno fra i cinquemila atleti dello sci scattati alla partenza della grande e classicissima competizione di "fondo", ossia la "Marcialonga" di 70 Km., c'era il grande fondista Luigi Piller Roner, ex Deviatore della stazione di S. Candido, classe 1915. L'amico Luigi, anche questa volta ha gareggiato con entusiasmo e forza. Da segnalare che Luigi partecipa già da undici anni a questa maratona nordica di massa, ma impegnativa, piazzandosi sempre fra i primi posti.

Nascite. Dall'Officina GR di Verona: Andrea al Capo Tecn. Sup. Giorgio Totola; Elena, al Tecnico Alberto Tornieri; Michela, all'Op. Qual. Giorgio Fornaro; Silvia, all'Op. Qual. Bruno Serafini. Dall'Officina Gr. di Vicenza: Silvio, all'Op. Qual. Graziano Marangoni. Dal 12° Tronco Lavori di Mantova: Federica, all'Op. Qual. Gino Bongiovanni. Da Trento ci viene segnalata la nascita di Maurizio, primogenito di Lucia e Giuseppe, figlio quest'ultimo del Capo Treno a riposo Vittorio Cristoforetti già del DPV di Trento. A tutti auguri vivissimi.

I nostri lutti. In attività di servizio sono deceduti: il Segr. Sup. Mario Passigato dell'Ufficio Collaudi di Verona e il 1° Deviatore Giovanni Farina della stazione di Verona PN. Alle famiglie, così duramente colpite, il nostro effettuoso cordoglio. Sentite condoglianze per lutti in famiglia a: Ass. St. Dario Braga della st. di Verona PN; Capo Gest. Sup. Luigi Organdi della st. di Verona PN; Rev. Sup. 1° cl. cav. Remo Mantovani dell'Ufficio Movimento.

Questa stazione non è più quella



Una foto, ormai divenuta storica, dei grandi lavori di costruzione della stazione di Roma Termini

di Cinzia Pafi

Si è parlato moltissimo, negli ultimi mesi, della stazione Centrale di Milano che nel luglio scorso ha compiuto cinquant'anni e più volte sono state ricordate le sue forme monumentali, i suoi spazi altisonanti, le sue decorazioni fastose. È indubbio che la grandiosità scenografica del complesso suggerisce ricordi e crea atmosfere di architetture lontane, forse orientali, tanto più che oltre la dimensione degli ordini architettonici, molti degli elementi decorativi e delle sculture sembrano effettivamente risentire di ascendenze di questo genere. D'altra parte la monumentalità, la grandiosità, il riferimento alle forme e alle immagini del passato — agli schemi basilicali romani, alla tipologia delle Terme — sono tutte caratteristiche che ritroviamo comunemente nella prassi della progettazione delle stazioni ferroviarie.

In effetti dopo un periodo iniziale — i primi decenni dell'800 — in cui i nuovi tipi di costruzioni si ispirano a forme molto semplificate, quasi da capannone-imbarcadero, progressivamente si passa a schemi più elaborati in cui il ricorso al repertorio di elementi antichi è di rigore, quasi si volesse nobilitare, con il crisma della tradizione, il nuovo servizio che deve soddisfare esigenze sino a quel momento ancora sconosciute. Così, forme classicamente tradizionali nascondono nuove attrezzature e maestose facciate-paravento avvolgono locomotive e binari, pensiline e tettoie metalliche.

Questa cesura totale tra la funzione reale dell'edificio e la sua traduzione architettonica non è, d'altra parte, caratteristica solo dell'architettura ferroviaria ma un po' di tutte le prime architetture industriali, sempre poco inclini ad abbandonare le forme e gli elementi del linguaggio tradizionale per rivelarsi nella loro pura funzionalità. Capannoni e magazzini industriali, centrali elettriche, arsenali, strutture produttive, conservano a lungo, fin oltre il primo decennio del '900, i caratteri architettonici della tradizione classica.

Naturalmente, questo rifiuto dell'estetica industriale che porta al camuffamento dei caratteri più specifici e peculiari di un edificio per sua stessa natura chiaramente funzionale, arriva a creare una profonda dicotomia figurale al suo interno. Le grandi coperture metalliche e gli spazi più propriamente industriali, quelli del treno e della strada ferrata, diventano campo di sperimentazione per un modo di progettare tutto diverso, sia per l'uso di materiali moderni sia per l'applicazione di principi matematici e scientifici che creano spazi strutturali puri.

I nuovi complessi sorgono con spazi e forme a carattere dichiaratamente statico-funzionale e il loro aspetto è la concretizzazione di principi statici senza alcuna preoccupazione per la qualità artistica.

La stazione

I risultati sono, comunque, estremamente suggestivi, in parte per l'eleganza intrinseca che alle forme e ai materiali conferisce un uso rigoroso e scientificamente corretto, in parte per il contrasto che deriva dall'accostamento di modi progettuali e formali così diversi. È questo il caso della stazione di Milano Centrale che, esaurita con la facciata eclettica e pesante, la funzione di rappresentanza, presenta all'interno delle tettoie grandiose e ardite nella loro leggerezza.

L'evoluzione, nella seconda metà dell'800, dell'architettura in senso eclettico e déco, naturalmente influisce anche sulla progettazione delle stazioni ferroviarie che abbandonano un po' i canoni del rigorismo classicista e arrivano a conformarsi in modo più libero e grandioso, con gran profusione di motivi decorativi elaborati su elementi gotici, medievali, romantici, in una gran commistione di stili, di epoche, di forme che continuano, comunque, con il loro grande apparato, a mascherare la realtà funzionale della ferrovia.

Soltanto all'inizio del XX secolo l'eclettismo, l'art nouveau, il classicismo faranno sentire sempre meno i loro effetti: le tracce decorative saranno più rare, il monumentalismo e il trionfalismo lasceranno il posto a una migliore utilizzazione degli spazi, le nuove tendenze funzionalistiche e razionalistiche e la diffusione della tecnica del cemento armato porteranno a un'immagine tutta diversa e prettamente moderna della stazione ferroviaria.

Nel 1932 il concorso bandito per la stazione di Firenze S.M. Novella, fu vinto infatti da un progetto che fece scalpore per le sue forme misurate e sobrie, compositivamente purissime.

La magniloquenza lascia il posto alla razionalità costruttiva. È questo il punto di arrivo di quel processo che dall'inizio del secolo aveva tentato di liberare il fatto funzionale dalla retorica delle forme accademiche, ma era rimasto spesso soffocato da movimenti nazionalisti tesi a celebrare l'ideologia attraverso un'estetica monumentale e pomposa, magnifica e imponente.

Un progetto limpidissimo

Il cammino ormai è aperto, e dopo Firenze sarà la volta di Roma Termini, dove lo scoppio della guerra aveva interrotto i lavori di esecuzione di un progetto di ristrutturazione e ampliamento redatto in termini monumentali, caratterizzato dagli stessi elementi grandiosi e altisonanti, di stampo classicista e tradizionale, che sono presenti al Foro Mussolini, alla Città Universitaria e in tutte le architetture rappresentative del Regime.

La costruzione dei fabbricati laterali era già stata completata, ma per la realizzazione del fabbricato di testa fu bandito un Concorso (1947), vinto da un progetto la cui immagine limpidissima sembra quasi rappresentare, nella sua sintesi serena di funzionalità e bellezza, l'acquietarsi delle lacerazioni e dei contrasti che, fin dai suoi esordi, avevano impedito alla stazione ferroviaria di trovare una figuratività propria, giacché il risultato formale finiva con l'essere sempre un compromesso tra l'espressione razionale che la funzione dell'edificio comportava e le epressioni irrazionali generate da una società che piegava alle proprie convinzioni e alle proprie ideologie le forme naturali di un'architettura.

Quello di Roma Termini sembra proprio essere un simbolo dell'inversione di rotta: con un atto decisionale concreto (il bando di concorso 1947), si abbandonano progetti rappresentativi e inutilmente grandiosi, per forme che tranquillamente e con linguaggio moderno dichiarino se stesse e il proprio contenuto. Si definisce così il nuovo volto della stazione ferroviaria, risolvendo il problema di una tipologia che per anni ha sofferto di una grave crisi di identità.

Visione dall'alto della stazione di Milano Centrale. È evidente la gran commistione di stili della facciata

La carta

Negli Stati Uniti, in qualsiasi negozio si vada, a voler pagare in contanti si rischia di essere guardati con sospetto; in Italia, viceversa, spesso è difficile perfino farsi accettare un assegno. Di certo c'è una diversità di abitudini e mentalità, una diversa concezione del consumatore e del commerciante, ma in termini più pratici la differenza di comportamento sta anche nell'enorme diffusione che negli USA ha avuto una specie di piccolo talismano, un tesserino di plastica che risolve molti problemi e libera da numerose preoccupazioni, che fa aprire con facilità porte esclusive e non, che è il benvenuto nei migliori ristoranti, alberghi, negozi, compagnie aeree e di autonoleggio, un tesserino insomma che, come afferma un noto slogan pubblicitario, "dice di voi più di quanto possa fare il denaro". Naturalmente parliamo della Carta di credito, uno strumento semplicissimo che ha operato, ormai da molti anni, una vera e propria rivoluzione nelle abitudini degli americani, liberandoli dall'incubo dei "soldi in contanti" e dalla necessità di dover compilare cumuli di assegni.

In un film famoso di qualche anno fa, "L'aereo più pazzo del mondo", c'è una gag che molto probabilmente è stata gustata solo in parte dal pubblico italiano, ed è quando l'aereo si ferma ad un distributore di benzina, come un'automobile qualsiasi, e il pilota, dopo aver fatto il pieno, al momento di pagare esibisce con nonchalance la sua BankAmericard VISA, cioè la Carta di credito più diffusa del mondo (93 milioni di titolari, 3.300.000 negozi ed esercizi convenzionati, un giro d'affari complessivamente superiore ai 15 miliardi di dollari). È chiaro che il succo della gag sta proprio nel trasferire ad una situazione eccezionale — l'aereo in fila ad una

di credito: più liberi e più sicuri

Un'interessante iniziativa della B.N.C. che mette a disposizione dei ferrovieri la BankAmericard VISA, la più diffusa carta "bancaria" del mondo. In viaggio o in giro per acquisti senza la preoccupazione dei contanti.

pompa di benzina — la normale, modesta, quotidiana azione dell'automobilista medio americano, che non paga quasi mai con i dollari e quasi sempre con la sua Carta di credito.

In Italia, invece, la situazione è diversa e la Carta di credito ha una diffusione più limitata. La spiegazione sta forse nel fatto che le Carte di credito sono state circondate per molto tempo da pregiudizi che ne hanno falsato l'immagine. Il grande pubblico ha sempre pensato alla Carta di credito come a un documento per turisti privilegiati o ricchi uomini d'affari. Si dice Carta di credito e si pensa a hotel di lusso, a ristoranti esclusivi, a viaggi intorno al mondo...

La Carta di credito è anche questo ma offre moltissimi vantaggi anche nelle situazioni più quotidiane. Infatti, oltre a permettere di girare per il mondo o in città senza rotoli di banconote nelle tasche, le "Carte" possono servire per far fronte ovunque e in qualsiasi momento a spese improvvise o comunque non esattamente quantificabili (tipo i conti a sorpresa di certi ristoranti, le spese d'albergo) e, perché no, anche a soddisfare qualche sfizio che non ci si consentirebbe se non ci fosse la possibilità di posticiparne, o addirittura dilazionarne, il pagamento. Perché la Carta di credito — ed è questo forse un elemento non marginale del suo successo — permette al possessore di effettuare acquisti presso un gruppo, il più vasto possibile, di negozi convenzionati, semplicemente apponendo una firma su un documento di vendita. Soltanto in un secondo momento il venditore provvederà ad inviare copia del documento alla Banca che ha emesso la carta, la quale pagherà la somma dovuta, assumendosi, a sua volta, l'onere di farsi rimborsare dal titolare della Carta stessa.

Ora, la Carta di credito, e diciamo questo modo nuovo di fare acquisti e di disporre del proprio denaro, è alla portata anche dei ferrovieri, perlomeno di quelli che hanno un conto corrente presso la Banca Nazionale delle Comunicazioni. Infatti la B.N.C., in quanto associata al programma BankAmericard VISA, è in grado di offrire ai suoi clienti la prestigiosa carta blu-bianco-ocra (questi sono i suoi colori ufficiali) di cui si diceva all'inizio.

La "Carta" è assolutamente gratuita, almeno per i primi due anni. Soltanto a partire dal secondo rinnovo annuale, e sempreché il cliente desideri continuare a disporne, è prevista una commissione fissa annua di L. 10.000.

Le condizioni di utilizzo della "Carta" sono le seguenti:

— fido concesso per gli acquisti da L. 500.000 a 1 milione, in relazione all'entità dei rapporti creditizi e/o assicurativi intrattenuti con la B.N.C.;

— estratti conto mensili, con la descrizione dettagliata degli acquisti effettuati dal portatore della carta;

— entità dei rimborsi, a scelta del titolare della Carta, o in unica soluzione (senza dover pagare alcun interesse) o ratealmente (con una commissione del 2% mensile);

— modalità dei rimborsi, a scelta del titolare della Carta, o con assegno o tramite addebito in c/corrente presso la B.N.C.

In questi giorni i ferrovieri clienti della B.N.C. stanno già ricevendo a casa le Carte BankAmericard/B.N.C., valide per l'Italia (per l'estero occorre farne specifica richiesta), ed è quindi forse utile dare qualche indicazione su come usarle correttamente. La Carta, che è personalizzata (porta il nome del titolare, un numero di codice e la data di scadenza), va firmata nell'apposito spazio e può essere usata, soltanto e personalmente dal titolare, in tutti i negozi ed esercizi in cui è esposta la notissima vetrofania blu-bianco-ocra BankAmericard VISA (in Italia attualmente sono più di 65.000 i negozi convenzionati, ma il numero è in continuo aumento). Si possono fare acquisti per un importo variabile da L. 500.000 a 1 milione, a seconda del tipo di Carta rilasciata; al momento del conto (lo abbiamo già detto ma vale la pena ripeterlo) non occorre pagare in contanti né compilare assegni, ma basterà presentare la propria Carta di credito al venditore e apporre una firma sul relativo documento di vendita. In un secondo tempo, verrà inviato a casa dell'acquirente-titolare della Carta l'estratto conto dei suoi acquisti, che potranno essere saldati entro 25 giorni e senza alcun interesse, oppure a scelta, dilazionando nel tempo il pagamento. Se poi crede, ed è questo certo il modo più conveniente per utilizzare la BankAmericard, il titolare della carta può conferire alla B.N.C. un ordine di pagamento in via continuativa per regolare in modo automatico, attraverso il proprio c/corrente bancario, gli impegni assunti di volta in volta. A tale fine, ci si può rivolgere agli sportelli dell'agenzia B.N.C presso la quale si intrattiene il rapporto bancario.

È molto probabile che questa iniziativa della B.N.C. contribuirà, tra l'altro, anche a far considerare la Carta di credito per quello che realmente è: non uno strumento per circostanze d'emergenza ma un normale mezzo di pagamento per famiglie. Naturalmente, per trarre tutti i vantaggi potenziali della Carta occorre usarla bene e con discernimento: cioè non come mezzo che incentivi il consumismo più inutile, ma come uno strumento che faciliti i nostri acquisti e i nostri movimenti, contribuendo a donarci tranquillità in ogni situazione: di viaggiatori, di turisti, di consumatori.

Piero Spila

BOLOGNA

Il Papa prega nella stazione per le vittime della strage

"Dona Tu, nell'eterno amore, la pace e la gioia senza fine alle vittime innocenti, il cui sangue, come quello di Abele, grida a Te da questo suolo. Asciuga Tu le lacrime umanamente inconsolabili dei loro congiunti, che attendono e chiedono verità e giustizia, e dà ad essi la grazia di saper perdonare con la forza del Cristo crocifisso".

La giornata bolognese di Papa Giovanni Paolo II, iniziata nella prima mattinata di domenica 18 aprile, con una visita al Santuario della Madonna di San Luca, luogo caro a tutti i bolognesi, si è conclusa nelle ore serali con una preghiera nella stazione ferroviaria, di fronte alla lapide che ricorda le vittime della strage del 2 agosto 1980.

La preghiera, di cui a parte pubblichiamo il testo integrale, è stata recitata assieme alle migliaia di fedeli che affollavano il piazzale della stazione.

Un mazzo di fiori, consegnatogli da Don Libero Nanni, Cappellano compartimentale, è stato poi deposto dal Papa sul luogo ove avvenne lo scoppio della bomba.

Ma domenica 18 aprile è stata una giornata di particolare impegno per tutti i ferrovieri dell'Emilia-Romagna. Oltre ai consueti movimenti delle giornate festive, la visita del Papa alla città di Bologna ha attirato nel capoluogo centinaia di migliaia di persone, molte delle quali hanno preferito servirsi del treno.

Per l'occasione sono stati infatti effettuate decine di treni straordinari e rinforzati tutti gli ordinari, fino all'esaurimento di tutte le vetture disponibili nel Compartimento. La bella giornata primaverile ha favorito un eccezionale successo a questa visita che ha riportato un Papa nel capoluogo emiliano dopo 125 anni.

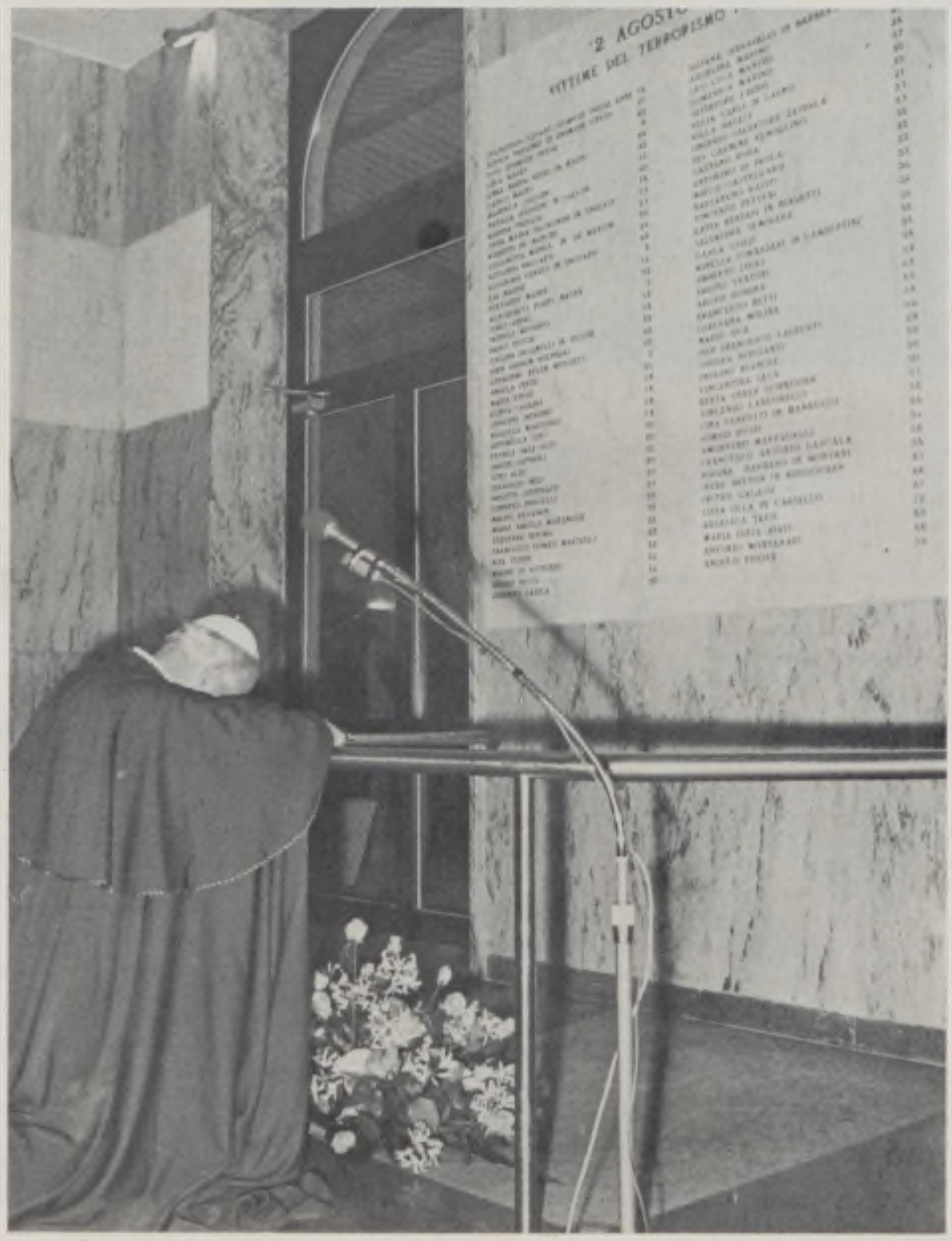
La preghiera del Papa

"O Dio, padre di infinita misericordia, che ci hai donato il tuo Figlio, morto e risorto per la salvezza del mondo, ascolta la nostra supplice implorazione. Noi siamo qui raccolti, nel luogo in cui il 2 agosto del 1980 le vite di tanti nostri fratelli e sorelle furono proditoriamente e vilmente stroncate nel sangue dalla violenza. Il ricordo e il peso di quell'orrenda strage sono tuttora profondamente incisi nella nostra coscienza di cittadini, di cristiani.

Dona Tu, nell'eterno amore, la pace e la gioia senza fine alle vittime innocenti, il cui sangue, come quello di Abele, grida a Te da questo suolo. Asciuga Tu le lacrime umanamente inconsolabili dei loro congiunti, che attendono e chiedono verità e giustizia, e dà ad essi la grazia di saper perdonare con la forza del Cristo crocifisso.

Penetra Tu nel cuore di coloro che, macchiandosi di un sì disumano delitto, hanno profanato e colpito l'uomo, creato a tua immagine e somiglianza. Apri i loro occhi accecati distorti dall'odio, perché comprendano che la società nuova e migliore non si può costruire sull'odio e sul disprezzo e, tantomeno, sullo sterminio dei fratelli.

Conforta quanti, ogni giorno, compiono nel silenzio e nel nascondimento il loro dovere, portando così il loro prezioso e meritorio contributo per il progresso spirituale e civile dell'umanità. Volgi il tuo sguardo benigno a questa città, che in questi anni ha dovuto pagare un alto contributo di sangue e di dolore; sappia essa ritrovare nelle sue feconde radici cristiane la forza per continuare con nuovo slancio il suo cammino sulle vie della pace, della solidarietà, della concordia. Affidiamo questa nostra preghiera alla potente intercessione della Beata Vergine Maria, Madre di Cristo e Madre nostra. Amen".



Il Papa, al suo arrivo alla stazione, insieme al Direttore Generale e al Capo Stazione di Bologna. A sinistra, Giovanni Paolo II si inginocchia davanti alla lapide che ricorda le vittime della terribile strage

Molti altri sono stati i Papi che hanno visitato Bologna negli oltre cinque secoli di dominio temporale.
È stato lo stesso Giovanni Paolo II a ricordare la circostanza nel suo incontro con le autorità locali. "Una volta il Papa era anche sovrano temporale della vostra città — ha detto — ma questo è passato. Grazie a Dio".
È stato purtroppo delusa, ma solo per il momento, l'attesa degli scolari di Spianamento, la località all'imbocco nord della Galleria dell'Appennino sulla Bologna-Prato. Gli alunni di questa scuola, quasi tutti figli di ferrovieri che lavorano sulla Direttissima, avevano invitato il Papa a visitare il Santuario della Madonna di Boccadirio, uno dei più antichi e venerati della Provincia, inviandogli migliaia di firme degli abitanti della zona, comprese quelle dei ferrovieri in servizio sulla linea.

Renzo Pocaterra

PALERMO

A Cefalù le giornate AEC

Quest'anno le tradizionali giornate Europee dei ferrovieri, organizzate dall'Association Européenne des Cheminots (A.E.C.), si svolgeranno a Cefalù dall'11 al 17 maggio. Nel corso dei lavori avverrà, tra l'altro, la consegna della prestigiosa targa R. Schuman.
Ma in questa occasione vale forse la pena spiegare, per i giovani ferrovieri, cos'è l'A.E.C.
L'Association Européenne des Cheminots (A.E.C.) e cioè l'Associazione Europea dei Ferrovieri, è stata istituita il 22 luglio 1961 a Torino per iniziativa di un gruppo di ferrovieri di differenti Aziende Ferroviarie Europee allo scopo di associare i ferrovieri del Mercato Comune e degli altri Paesi confinanti.
I fini dell'Associazione sono precisati nell'Appello ai ferrovieri di tutti i Paesi d'Europa che fu diramato da Milano nel mese di Maggio 1961 e nello "Statuto" e si riassumono in un programma inteso a creare una "mentalità europea nel mondo dei ferrovieri, intensificando i loro contatti dal punto di vista delle relazioni umane e tenendoli informati su problemi europei". In particolare l'A.E.C. costituisce un vasto movimento di opinione che, rendendosi interprete dei programmi comunitari nella politica dei trasporti, intende influire attivamente nei confronti delle decisioni delle aziende ferroviarie e delle autorità politiche nazionali, affinché questi programmi siano realizzati.
Questi compiti vengono svolti mediante iniziative concrete: conferenze, dibattiti, corsi di studio, viaggi all'estero, visite agli impianti con scambio di informazioni e di ospitalità, incontri, congressi in cui si propaganda, innanzi tutto, l'idea dell'Unità Europea e l'opera degli Organismi Comunitari Europei.
Un periodico trimestrale d'informazioni "Europa Ferroviaria" edito a Roma a cura della Sezione Italiana, tiene al corrente i Soci di tutte queste iniziative.
Per il momento aderiscono all'Associazione 7.000 ferrovieri europei. Lo Statuto consultivo è stato approvato anche dal Consiglio d'Europa e hanno aderito all'iniziativa il Movimento Europeo e varie Associazioni e Movimenti Federalisti, Parlamentari ed Alti Funzionari di Aziende Ferroviarie Europee.
La sede centrale dell'Associazione è a Bruxelles, Rue de Toulouse 47/49. La Sezione Italiana è divisa in varie Segreterie Compartimentali e Provinciali.

ANCONA

Anche "Voci" al premio A.I.A.R.T.

Ad Ancona sono stati recentemente premiati i vincitori delle cinque sezioni del Premio Letterario Nazionale A.I.A.R.T. (Associazione Italiana Ascoltatori Radio Telespettatori) — Regione Marche: Nicola Mazzara per la poesia; Maria Vallone per la narrativa; Gianfranco Giacchetta per il vernacolo; Tony d'Ancona per lo sceneggiato TV; Sante Arduini per il progetto pittorico.
L'A.I.A.R.T. nell'occasione ha anche edito un'interessante antologia, *Nuove Prospettive*, che raccoglie tutte le opere concorrenti.
L'organizzazione del Premio è stata curata dal Dott. Seneca, Presidente Regionale dell'A.I.A.R.T. Marche, oltre che stimato funzionario della nostra Azienda. Tra i membri della Giuria anche un altro dirigente FS, il Dott. Ciambricco, Direttore Editoriale di "Voci".

VENEZIA

I treni per Lourdes

Recentemente presso la Direzione Compartimentale di Venezia si è svolta una riunione italo-francese per la programmazione dei treni speciali dall'Italia verso Lourdes, che rappresentano un fenomeno sempre più massiccio.
Hanno partecipato all'incontro, accanto alle rappresentanze delle ferrovie dei due Paesi, anche numerose istituzioni religiose e agenzie di viaggio fra quelle interessate ai pellegrinaggi nel notissimo luogo di devozione. Alla giornata inaugurale dei lavori è intervenuto, in rappresentanza del Patriarca, il Vicario Generale della Curia Patriarcale veneziana Mons. Visentin. La Direzione Generale FS è stata rappresentata dal dott. De Chiara, Direttore del Servizio Movimento; Capo della delegazione francese era il sig. Badetz.
Negli ultimi anni, il numero dei treni per Lourdes è andato via via crescendo, passando da 150 circa, nell'anno 1975, agli oltre 200 previsti per l''82. I treni vengono effettuati da aprile a ottobre, ma la preferenza del pubblico va ai mesi più caldi: luglio e agosto (entrambi fanno registrare una media di 30 treni in partenza) e soprattutto settembre (con 45 treni circa).
Per programmare sistematicamente questo traffico, ogni anno si svolge una riunione, alternativamente in Italia o in Francia; quest'anno è stata, appunto, Venezia ad ospitare i lavori del gruppo internazionale.

L'impegno per le Ferrovie italiane e per quelle francesi è assai consistente, e si rivela gravoso soprattutto nei mesi estivi, quando l'effettuazione dei treni speciali (che, nei periodi di punta, comporta la circolazione di 100-120 carrozze) cade in coincidenza con un intenso movimento turistico interno ed internazionale.

Laura Facchinelli

ROMA

Concluso il I corso analisti

Si è tenuta di recente, nella sede centrale del D.L.F., la tavola rotonda conclusiva del "1° corso base per analisti del lavoro impiegatizio". Il corso è stato frequentato da 18 allievi dei profili di Segretario Superiore o di Segretario, scelti in ragione di due per ciascuno dei sette Uffici Ragioneria e due scelti tra gli appartenenti all'Ufficio O.M. del Servizio Personale.

Al I corso, che si è svolto in stretta connessione con gli studi che si stanno eseguendo per il calcolo della produttività della Pubblica Amministrazione, ne farà seguito un II per il personale dei restanti Uffici Ragioneria e degli altri Servizi.

Alla consegna dei diplomi, presenti i professori che hanno seguito gli allievi durante il corso, il dott. Cici, sostituto del Direttore del Servizio Ragioneria, ha ricordato l'importanza della professione dell'analista in una moderna ed efficiente organizzazione del lavoro.

Il Dott. Cici si congratula con una delle partecipanti al I° Corso per analisti.

ANZIO

Programmi per il piano

Dal 15 al 26 marzo si è svolto ad Anzio un Seminario sulla programmazione dei lavori, organizzato dal Servizio Movimento d'intesa con le Unità Speciali.

I lavori sono stati introdotti dall'Ing. Midolo, Ispettore Generale Capo del Servizio Movimento, il quale, dopo aver ricordato la grande importanza della programmazione dei lavori per l'attuazione del Piano Integrativo, ha manifestato l'intenzione del Servizio Movimento di organizzare altri analoghi seminari in varie località della rete per estendere la conoscenza della materia in tutte le strutture inerenti alla realizzazione delle nuove opere.

L'Ing. Rizzotti, Direttore della 1ª Unità Speciale, ha quindi ringraziato anche a nome dei colleghi, il Servizio Movimento per la collaborazione ed ha ricordato che nell'ultimo decennio le Ferrovie dello Stato hanno sperimentato tecniche di programmazione molto avanzate con risultati di notevole rilievo.

Nel corso del Seminario, che aveva tra i suoi scopi proprio quello di portare a sintesi queste esperienze, iniziando un'attività di formazione e di selezione dei quadri, molti e interessanti sono stati gli interventi dei funzionari e dei quadri presenti.

I lavori sono stati conclusi dal Dott. De Chiara, Direttore del Servizio Movimento, il quale, dopo aver invitato i partecipanti a tenere conto dei temi trattati nel Seminario nell'attuazione del Piano Integrativo, ha confermato l'intenzione di dare impulso all'attività di formazione dei quadri proprio in funzione dei grandi lavori previsti sulla rete nazionale. Il tutto in un quadro d'intesa e collaborazione tra Servizi Tecnici e Unità Speciali.

ROMA

Le nuove vie di Iris

La pittura di Iris Calabria Leomporri si è venuta svolgendo in un ambito che indicativamente è stato definito post-impressionista.

Come abbiamo detto altra volta, è un mondo incerto tra favola e realtà dove la natura suggerisce significati più vasti, un senso di straniamento dal presente e dal vissuto o sembra talvolta velarsi in un gentile mistero.

Non sono molti i temi, ma la fantasia, rinnovandoli, li moltiplica in accordi di sensazioni diverse.

Tra la fine di marzo e i primi di aprile, gli ultimi lavori della Leomporri sono stati raccolti nelle nitide stanze della galleria l'"Astrolabio", a Roma in via del Babuino.

Pur restando fedele alla sua vocazione lirica e magica, la pittrice ha ampliato la sua area di ricerca e l'equilibrio tra intuizione lirica e presa di coscienza, stabilendo una più stretta rispondenza tra sentimento ed immagine.

In questa cifra espressiva, la Leomporri ha voluto confron-

Hotel Pensione "Gioia"

La vostra casa al mare

Viale Verdi 50-47036 Riccione - Tel. 0541/41665
Tel. privato 0541/48518

A 150 mt. circa dal mare, nuova costruzione, posizione centrale, trattamento familiare. Prezzi di pensione completa (acqua calda e fredda) I.V.A. compresa: gestione di proprietà.

dal 1.5 al 19.6	**Lit. 17.500**
dal 20.6 al 10.7	**Lit. 21.500**
dal 11.7 al 31.7	**Lit. 23.000**
dal 1.8 al 25.8	**Lit. 24.000**
dal 26.8 al 30.9	**Lit. 17.500**

Per camere con servizio privato aumento giornaliero a persona di Lit. 1.000, per camere singole aumento di Lit. 1.000 giornaliere. Sconto del 10% per ferrovieri, loro familiari e pensionati. Sconti ai bambini. (Nessun sconto dal 1° al 25 agosto).

Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1982 e arrivederci a presto; e ai futuri clienti facciamo presente che non ci siamo voluti legare ad alcuna organizzazione, e le percentuali a loro spettanti, abbiamo preferito devolvere in sconto a tutti coloro che vorranno onorarci con la loro presenza.
Si accettano gruppi nei periodi di bassa stagione.
Disponiamo di appartamenti estivi con 2-4-6 posti letto.

tarsi anche con Roma e non ha temuto di scegliere luoghi deputati, come Piazza Navona, l'Isola Tiberina, Santa Maria in Cosmedin, Trinità dei Monti. Una Roma tellurica e trasfigurata dove peraltro il livello di rarefazione è contenuto dall'accentuarsi del segno e del colore.

Come i precedenti, questi lavori raggiungono sicuri risultati di dignità artistica. Ma non crediamo che, per la Leomporri, possa parlarsi di nuova stagione e affrettarsi a compilare il bilancio di ieri e quello di oggi. La pittrice ha molte risorse e la sua capacità di ricerca è tuttaltro che esaurita. Per convincersene, basterebbe guardare i quadri di ambientazione ferroviaria, con quella selva di rotaie che sono transito verso un "altrove" sconosciuto e affascinante.

Marcello Buzzoli

GENOVA

Addio a Dino Salomone

Si è spento improvvisamente l'ing. Dino Salomone, sincero amico delle ferrovie, appassionato e profondo cultore della storia e della problematica ferroviaria.

Funzionario a riposo dell'Ansaldo, Salomone fu, nel dopoguerra, uno del fondatori della Sezione Fermodellistica genovese e del Premio "Cattaneo" che tradizionalmente raduna a Genova i migliori fermodellisti d'Italia.

Fino all'ultimo, l'Ing. Salomone ha lavorato al suo terzo libro dopo i recenti successi dei due volumi "La trazione elettrica trifase" e "L'evoluzione della carrozza ferroviaria sulle reti italiane", dei quali abbiamo avuto modo più volte di parlare su queste pagine.

Un lutto, quello dell'Ing. Salomone, che colpisce quanti l'hanno conosciuto, e l'intero mondo degli appassionati di ferrovia.

Aurelio Battaglia

Al mare e ai monti con Jumbo Tour

Al mare a Rimini

Una serie di alberghi modernissimi a Vostra disposizione per un lieto periodo di vacanza su di una spiaggia incantevole con l'assistenza dell'Ufficio Turistico ***Jumbo Tour*** *in Viale Regina Margherita n. 109 - tel. 0541/32500.*

Quote Stagione 1982

Quote per persona per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere a 2-3-4 letti con servizi privati (escluse le camere singole in qualche caso), servizio, tassa di soggiorno, uso in comune di cabine al mare.

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE:

Hotel Regina e altri:

Bassa Stagione: L. 119.000 / Media Stagione: L. 147.000 / Alta Stagione: L. 161.000.

Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.

Per camere fronte mare aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

Residence Hotel Jumbo:

Bilocale più servizi 4-5-6 posti letto, TV, frigo, piscina, posto macchina garantito, solarium, cabine al mare, ampia terrazza.

Bassa Stagione: L. 105.000 / Media Stagione: L. 126.000 / Alta Stagione: L. 147.000.

ALBERGHI CON PISCINA

Hotel Jumbo - Susy - Airone (senza piscina) e altri:

Bassa Stagione: L. 105.000 / Media Stagione: L. 126.000 / Alta Stagione: L. 147.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali.

ALTRI ALBERGHI:

Hotel Colon e altri:

Bassa Stagione: L. 98.000 / Media Stagione: L. 119.000 / Alta Stagione: L. 140.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali

Hotel Holland (rinnovato - nuova gestione)
Hotel Montecarlo - Hotel Manola e altri:

Bassa Stagione: L. 91.000 / Media Stagione: L. 112.000 / Alta Stagione: L. 126.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali.

In tutti gli Alberghi: escluso il Residence Jumbo, **sconto** del 30% ai bambini fino ai 7 anni con aggiunta di lettino nella camera degli adulti.
Sconto del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camere a 3 o 4 letti.

Turni: (di una o più settimane con inizio e fine di **Domenica**).

Bassa Stagione: 2 maggio, 9 maggio, 16 maggio, 23 maggio, 30 maggio, 6 giugno, 13 giugno, 20 giugno, 27 giugno.

Media Stagione: 27 giugno, 4 luglio, 11 luglio, 22 agosto, 29 agosto.

Alta Stagione: 11 luglio, 18 luglio, 25 luglio, 8 agosto, 15 agosto, 22 agosto.

Bassa Stagione: 29 agosto, 5 settembre, 12 settembre, 19 settembre.

Nessuna possibilità di concedere il turno 1/8 - 15/8; pertanto il mese di agosto è suddiviso solo in due turni e, precisamente: 25/7 - 8/8 oppure 8/8 - 22/8.

In montagna

Anche per l'estate 1982, Vi presentiamo i nostri soggiorni montani, nei seguenti Alberghi:
Aprica: Hotel Urri, Hotel Villa Maria - **Caspoggio:** Residence Hotel Kennedy - **Chiesa Valmalenco:** Hotel Mitta - **Trafoi (BZ):** Hotel Posta.

Quote Stagione 1982

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere a 2-3-4 letti con servizi privati, incluso tasse di soggiorno.

Bassa Stagione: L. 98.000 / Alta Stagione: L. 133.000.

Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali

A Caspoggio la sistemazione avverrà presso il Residence dell'Hotel Kennedy, mentre i pasti saranno consumati presso il ristorante dell'Albergo stesso.

Bambini: fino a 7 anni, **sconto** del 30% (con aggiunta di lettino nella stessa camera degli adulti)

Sconto: del 10% alla terza e quarta persona adulta in camere a 3 e 4 letti.

Turni (di una o più settimane, con inizio e fine di Domenica):

Bassa Stagione: 13 giugno, 20 giugno, 27 giugno, 4 luglio.

Alta Stagione: 4 luglio, 11 luglio, 18 luglio, 25 luglio, 1 agosto, 8 agosto, 15 agosto, 22 agosto.

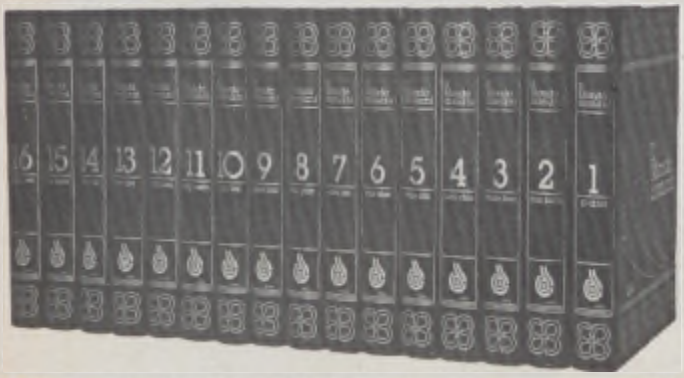
Bassa Stagione: 22 agosto, 29 agosto, 5 settembre, 12 settembre.

Norme per l'iscrizione

- 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. 30.000 (con assegno bancario, o assegno di conto corrente personale o vaglia postale), intestato a "**Jumbo Tour**" Rimini.
- 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.
- Specificare se si desidera il soggiorno in Alberghi sul mare - Alberghi con piscina - altri Alberghi, quest'ultimi distano al massimo 100 metri dalla spiaggia.
- I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza. È 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.
- Per altre informazioni dirette telefonare al numero 0541/32500. L'Ufficio è a Vostra completa disposizione tutti i giorni con il seguente orario: 8-12,30 - 15-21.
- È consigliabile far pervenire le richieste di prenotazione — specialmente per Luglio e Agosto — almeno tre mesi prima dell'inizio del turno desiderato.
- In caso di rinuncia forzata sarà rimborsato l'importo versato, sempre che la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.
- Nel limite della disponibilità sarà tenuto conto dell'albergo richiesto in preferenza.

GRATIS a casa vostra

CON LO SCONTO DEL 50%



16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un abbuono Speciale del 50%)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disponete di 10 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani

Grande Enciclopedia Universale

AGGIORNATA AL 1981

spaziografica 81

Grande formato 27,5 x 20 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 - 83.68.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, **IL MONDO DOMANI** Grande Enciclopedia Universale

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive** di L. 15.000

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.**

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap. .....

Via ..... N. .....

Intervista Sindifer

(continuazione da pag. 9)

sempre che ciò non comporti lo snaturamento degli indirizzi congressuali.

In adempimento a tale mandato la segreteria del Sindifer ha iniziato una azione di sensibilizzazione delle forze politiche, e ha avviato i necessari contatti con le organizzazioni sindacali dei ferrovieri e con le organizzazioni rappresentative dei direttivi e dei dirigenti delle aziende di Stato.

In particolare questi ultimi contatti sono volti a definire una unica linea di condotta nei riguardi del d.d.l. governativo per la riforma della dirigenza dello Stato che di fatto ribadisce la completa sudditanza della categoria dei dirigenti al potere politico. Al riguardo ricordiamo la espressione della Legge 432/81 che definisce la dirigenza «personale civile dello Stato escluso dalla contrattazione»: cioè dipendente dagli autonomi "umori delo Sovrano" sia per quanto riguarda la disciplina delle funzioni dirigenziali sia per la normativa concernente il trattamento economico.

Questa illuminante definizione non ci potrà mai trovare d'accordo, essendo nostra intenzione essere sempre controparte nella definizione di ciò che ci riguarda e di mantenere il giusto rapporto di indipendenza dalla politica e dai suoi rappresentanti.

Se porteranno in porto la Riforma, il raccordo naturale tra politica ed amministrazione sarà il Consiglio d'Amministrazione le cui direttive dovranno poi, in piena autonomia e con l'assunzione delle relative responsabilità, essere tradotte in fatti operativi dalla dirigenza aziendale organizzando il lavoro di tutti i ferrovieri.

Questo è il ruolo che noi rivendichiamo da sempre, al quale non abbiamo inteso abdicare firmando l'ipotesi contrattuale. Gli scioperi effettuati anche dai dirigenti negli ultimi mesi del 1981 per pervenire ad un accordo con il Governo sul "contratto-unico", per spingere il d.d.l. concernente la Riforma, nel rispetto degli impegni assunti dallo stesso Presidente del Consiglio ed in linea con le dichiarazioni programmatiche del Governo in Parlamento, non potevano, per il Sindifer, essere ridimensionati subendo un accordo i cui contenuti erano soltanto dichiarazioni di buona volontà.

Pensate forse, di essere rimasti soli nel portare avanti la battaglia per la Riforma e per il recupero del cosiddetto "contratto-unico"?

Certamente no. siamo certi di avere dalla nostra:

— gli utenti ferroviari, che aspirano ad un servizio più puntuale ed efficiente;

— i ferrovieri, che riteniamo essere convinti della necessità di riunificare la categoria tutta, dirigenti compresi;

— naturalmente, la dirigenza F.S., che vive giornalmente il dramma della non riforma, dei vincoli con la burocrazia statale e della scarsa autonomia decisionale;

— i Sindacati confederali, se vogliono mantenere credibilità sulle scelte di fondo insieme effettuate.

La sfida lanciata — dal Sindifer, da FILT - SAUFI - SIUF, dalla stessa Azienda — con la richiesta del piano integrativo di finanziamenti per 12.450 miliardi per gli anni '81-'85 e di un successivo piano poliennale di investimenti, non può andare perduta per ritiri o distrazioni "in itinere" da parte di nessuno.

Conoscevamo già le difficoltà che avremmo incontrato nel corso di realizzazione delle opere ed altrettanto eravamo tutti coscienti che solo la Riforma dell'Azienda F.S. sarebbe stata di vero giovamento per un puntuale rispetto dei tempi e della qualità della spesa impostici dalla legge 17/81.

Senza Riforma e mantenendo la dirigenza F.S. vincolata alla disciplina delle funzioni dirigenziali prevista per le Amministrazioni burocratiche è utopia sperare nei miracoli, indipendentemente dall'impegno e buona volontà che i singoli dirigenti vorranno profondere nella realizzazione sia dei programmi ordinari che straordinari di intervento nelle Ferrovie dello Stato.

Flaubert, Dumas, Trouville e Deauville

di André Fonnet

Avendo passato ultimamente tante ore per riunire una documentazione su Flaubert e Dumas, avevo finito per addormentarmi molto tardi. E dormendo ritrovai il mio soggetto sotto forma di un sogno relativamente coerente, un sogno in cui le letture fatte donavano una certa verosimiglianza ai dialoghi.
Un sogno... dovrei inquietarmi per un sogno?
Al contrario. Al mio risveglio decisi di mantenere questa formula per presentarvi i due autori sotto forma di incontro e di intervista.

Un sogno letterario

Salgo sul turbotreno 3333 diretto a Lisieux, deposito il mio bagaglio, tiro le tendine gialle e mi siedo attendendo l'ora della partenza.
Arrivano subito due viaggiatori il cui abbigliamento mi meraviglia perché è vecchio di più di un secolo.
Sono entrambi molto alti. Il primo, mulatto, ha una capigliatura crespa, il secondo sfoggia dei baffoni gallici. Credo di riconoscere Alexandre Dumas e Gustave Flaubert quando si siedono di fronte a me.
L'uomo con i baffi, appena seduto, dice al suo vicino:
— Mi innervosisco talmente in treno che nel giro di cinque minuti urlerei per la noia. La gente crederebbe trattarsi di qualche cane dimenticato... no

La statua di Gustave Flaubert a Trouville (foto Arfoll)

davvero, è il signor Flaubert che sospira. Ecco perché desidero la vostra compagnia, mio caro.
— Bah! — risponde l'altro — Il treno presenta dei vantaggi. Sopprimere le distanze vuol dire aumentare la durata del tempo. Ormai noi non vivremo più a lungo, occorre dunque vivere più in fretta.
Allora mi alzo e dico loro:
— Se non mi sbaglio voi siete Dumas e Flaubert. Io sono un lettore entusiasta delle vostre opere e vorrei stringervi la mano.
— Sedetevi, caro signore, — mi dice Alexandre Dumas stringendomi amichevolmente la mano.
E io mi siedo dopo aver stretto anche la mano di Flaubert. Per dimostrare che conoscevo le loro opere dico di aver apprezzato Salammbô e Les trois Mousquetaires, Madame Bovary e Monte-Cristo, L'Education sentimentale e La Dame de Montsoreau, Les trois contes e Antony.
— E dove andate con tale bagaglio letterario? — ironizza Flaubert.
A Trouville-Deauville per realizzare un reportage sulle due città.
— Un collega! — esclama Dumas — Se voi volete vi posso raccontare come ho scoperto Trouville.
— Anch'io posso dirvi qualcosa — aggiunge Flaubert — ma onore agli anziani. Comin-

cia, dunque, Alexandre.
E Alexandre si siede e racconta.

Dumas e Trouville

— Un giorno, nel luglio 1831, arrivai ad Havre e mi misi subito alla ricerca di un luogo dove fermarmi per circa un mese. Cercavo un paesino, un villaggio, un angolo in riva al mare: mi consigliarono Sainte-Adresse e Trouville. Per un istante fui indeciso tra i due paesi che mi erano entrambi sconosciuti, ma dopo aver appreso che Trouville era più isolato e solitario di Sainte-Adresse, scelsi Trouville. Poi mi ricordai, come si ricorda un sogno, che il mio buon amico Huet il paesaggista, pittore di stagni e paludi, mi aveva parlato di un grazioso villaggio in riva al mare, dove aveva rischiato di strangolarsi con una lisca di sogliola, e che questo villaggio si chiamava Trouville. Soltanto si era dimenticato di dirmi come arrivare a Trouville.
Cominciai a preoccuparmi. Sembrava molto più facile raggiungere Rio-de-Janeiro o Sidney che non arrivare a Trouville. Trouville era sconosciuta come l'isola di Robinson Crusoé.
— Eh, via - interviene Flaubert — conosco Trouville e ci facevo il bagno.
— Possibile? Non lo sapevo. Comunque dei marinai mi avevano detto che potevo raggiungerlo in battello. Prima noi dovevamo recarci a Honfleur e di lì, col primo battello a Trouville.
— Noi?.
— Sì, avevo dimenticato di dirvi che avevo un compagno di viaggio. Lasciammo dunque Honfleur appena si alzò la marea. Dopo una bella traversata di tre ore, i nostri marinai avvistarono Trouville.
Trouville si componeva allora di alcune case di pescatori raggruppate sulla riva destra del Touques, all'imboccatura della spiaggia, tra due colline.
I marinai ci fecero montare a cavalcioni sulle spalle e ci depositarono sulla spiaggia.
La spiaggia era viva e animata come un giorno di fiera. Alla nostra sinistra, in mezzo ad un arcipelago di rocce, una frotta di bambini raccoglieva cozze, alla nostra destra, delle donne con delle vanghe scavavano la sabbia per catturare piccole anguille che assomigliavano a quel tipo di insalata detta "barba dei cappuccini". Infine, intorno alla nostra barca una folla di pescatori e di pescatrici di gamberi marciavano con passi da ginnasti e con l'acqua fino alla vita spingendo delle reti dove mettevano la loro brulicante preda.
Ci fermavamo ad ogni passo, tutto era nuovo per noi su quella spiaggia sconosciuta. I marinai ci dissero che avrebbero portato i nostri bagagli all'albergo e che avrebbero annunciato il nostro arrivo.
— All'albergo! Ma a quale? — domandai.
— Non c'è da sbagliare, ne esiste solo uno.
— Come si chiama?
— Non ha nome. Voi domandate di mamma Oseraie, chiunque potrà indicarvi la sua casa.
Queste spiegazioni ci rassicurano e non esitiamo a bighellonare tranquilli sulla spiaggia.
Passata un'ora, dopo aver attraversato dune e dune di sabbia e domandato due o tre volte le indicazioni in francese ed esserci sentiti rispondere in dialetto, arrivammo alfine al nostro albergo.
Una donna di una quarantina d'anni, alta, ordinata, avvenente, col sorriso furbo dei contadini normanni sulle labbra, ci venne incontro.
Era mamma Oseraie.
E Dumas inizia a raccontare di come abbia sbalordito la brava signora raccontandole dei pittori che conosceva e che gli avevano parlato di Trouville e di come lei avesse loro procurato delle belle camere e di come li avesse fatti mangiare bene.
— O gentile signora Oseraie! Come mi pento alla vista della vostra zuppa, delle vostre cotolette di Présalé, delle vostre sogliole alla marinara, dei vostri gamberi di mare in maionese, dei vostri beccaccini arrosto, della vostra insalata di gamberetti, di aver per un attimo dubitato di voi.
Una cena lì costava 50 soldi, a Parigi 20 franchi. È vero che il vino era a parte ma si era liberi, a discrezione, di bere del sidro.
Il mio compagno di viaggio voleva fare un contratto di affitto con mamma Oseraie di tre, sei, nove mesi.
— Ma vi siete riposati a Trou-

Sopra, la spiaggia di Trouville dipinta da Boudin (foto Roger Viollet). *A fianco, la statua di Alexandre Dumas, a Parigi. Sotto, la casa di Trouville dove abitò Flaubert nell'estate 1853.*

ville? — domando io.
— Si e no. Scrivevo Carlo VII e i suoi vassalli.
— Una commedia in versi. L'ho letta.
— Si? Ho scritto i primi cento versi l'indomani del mio arrivo. Sono i migliori versi che abbia mai scritto.
Poi, dopo un breve silenzio, riprende:
— Il sole svegliandosi e dardeggiando sui vetri della mia finestra, mi costringeva ad aprire gli occhi. Subito allungavo la mano verso il comodino, prendevo il mio quaderno e cominciavo a lavorare. Alle dieci mamma Oseraie ci annunciava che il pranzo sarebbe stato servito alle 12 e io prendevo il mio fucile e andavo a tirare ai beccaccini. Alle due mi rimettevo al lavoro fino alle quattro, poi, andavo a nuotare fino alle cinque, alle cinque e mezzo mi attendeva la cena, dalle sette alle nove andavo a passeggiare sulla spiaggia, alle nove ricominciavo il lavoro fino alle undici o a mezzanotte.

Flaubert e Trouville-Deauville

Era meraviglioso, ma ogni tanto veniva qualche bagnante normanno o bretone e io temevo l'ora in cui Trouville sarebbe diventata un'altra Dieppe o un'altra Boulogne o un'altra Ostenda.
Ohimè, non sbagliavo.
— Se comprendo bene, è grazie a voi che Trouville è uscita dall'anonimato — concludo.
— Forse perché i pittori che mi avevano preceduto non avevano un auditorio così importante come il mio.
— La modestia è la più orgogliosa delle bassezze — interviene Flaubert ridendo — Alexandre ha ragione. Ma è stato proprio mio padre che ha vantato l'efficacia dei bagni di mare per talune malattie e che ha popolato le spiagge. I miei genitori possedevano dei terreni a Deauville e mi conducevano spesso a Trouville.
— Voi conoscete Deauville?.
— Certo. Allora era un piccolo villaggio raccolto intorno a un campanile, con alle spalle una spiaggia ghiaiosa completamente deserta e senza nome. Non esisteva alcun ponte sulla Touques e non si poteva arrivarci che in battello. Quanto al luogo in cui si trova ora l'ippodromo, non era che una palude.
— Dunque un luogo predestinato — interviene Alexandre.
— La vecchia Deauville apparteneva in gran parte alla mia famiglia — continua Gustave — Quanto a me ho venduto la mia parte di eredità... ma con la morte nel cuore. Amo questa terra. All'epoca in cui Dumas l'ha scoperta io andavo in giro a dorso d'asino, i cavalli vennero dopo.
La strada poi era pessima, i cavalli affondavano fino al petto nel fango e per uscirne erano costretti a dare grossi strattoni con le anche; alcune volte si impuntavano di fronte a un fosso, altre decidevano all'improvviso di saltarlo.
Occorreva essere a piedi per passare l'Ecores che era uno scoglio a strapiombo sul mare, però dopo tre minuti si entrava nel cortile dell'Agnello d'oro, la locanda di mamma David.
Il pomeriggio si poteva andare con l'asino al di là delle Rocce Nere, dalla parte di Hennequeville. All'inizio il sentiero saliva tra terreni vellutati come l'erba di un parco, poi si arrivava su un altipiano dove si alternavano pascoli e terreni coltivati. Al limitare della strada, tra rovi selvatici, facevano capolino gli agrifogli mentre un grande albero formava degli zig zag nell'aria limpida con i suoi rami.
Quasi ogni giorno ci fermavamo in un prato dove avevamo Deauville a sinistra, Le Havre a destra e di fronte il mare aperto. Un mare splendido, liscio come uno specchio, talmente calmo che non udivamo neppure il frangersi delle onde; i passeri cinguettavano e la volta immensa del cielo ci sovrastava.
Altre volte, passata la Touques in barca, ci mettevamo alla ricerca di conchiglie. Spesso la bassa marea ci regalava dei ricci e delle meduse e i bambini correvano per afferrare i fiocchi di schiuma delle onde portati dal vento.
I giorni che faceva troppo caldo non uscivo affatto dalla mia camera.
L'abbagliante chiarore esterno si infiltrava tra le aste delle persiane. Nessun rumore nel villaggio, per le strade nessuno. Silenzio e tranquillità ovunque. Sentivo in lontananza i martelli dei calafati riparare le carene mentre la brezza mi portava l'odore del catrame.
Mio principale divertimento era il ritorno delle barche. Dopo aver superato i gavitelli cominciavano a bordeggiare. Le vele venivano ammainate di due terzi sull'albero e quella di mezzo, gonfia come un pallone, faceva avanzare i battelli sull'acqua agitata fino al centro del porto dove, di colpo, veniva calata l'ancora. Finalmente tutto diventava tranquillo. I marinai scaricavano ceste di pesce ancora vivo, sul molo attendevano una fila di carrette e delle donne con berretti di cotone si precipitavano a prendere le ceste e ad abbracciare i loro uomini.
Dumas si inserisce allora nel discorso dicendo al suo amico:
— Sono io che ho vantato per primo a Schlesinger le bellezze di Trouville ed è proprio grazie a me che egli ha acquistato l'Hotel Bellevue, ed è sempre grazie a me che la sua graziosa moglie è venuta a Trouville e che tu hai potuto fare la sua conoscenza.
— Ah no! — rettifica Flaubert — Ho conosciuto Elisa Schlesinger nel 1863, quando ancora non era sposata. Aveva 26 anni e io 15... le avevo riportato una sciarpa che aveva perduto sulla spiaggia.
— Non è lei che vi ha ispirato il personaggio della signora Arnoux nell'Educazione Sentimentale? — domando io ben sapendo che egli avrebbe risposto affermativamente.
— Si, e grazie a lei ricordo quei giorni come giorni immersi in un "vapore d'oro".
Una pausa, poi annuncia perentoriamente:
— Comunque, quello che vale più di tutto è l'arte. Un libro di poesia vale più di un treno.
— Niente è importante come il successo — ribatte Dumas.
— Il successo del TGV, per esempio?
Entrambi mi guardano interdetti.
— TGV? E che cos'è?
Non lo seppero mai... una sveglia che suonava riportò loro tra le ombre e me nel mondo reale. La sveglia mi annunciava l'inizio di un nuovo giorno.
Ma il mio articolo era pronto. Non mi restava che scriverlo inserendovi qualche estratto di Un coeur simple e di Souvenirs, notes et pensées di Gustav Flaubert e qualche estratto di Mémoires di Alexandre Dumas.

André Fonnet
(Traduzione di Marina Delli Colli)

Le "Corralas" di Madrid

di Pedro J. Lavado Paradina

Alla fine del diciottesimo secolo, Madrid era come un bambino — che, secondo un vecchio detto "si nutriva ancora con le pappette" —, e, ciononostante, le mura in cui era stata rinchiusa nel secolo precedente da Filippo IV già cominciavano a starle strette, come un vestito troppo piccolo. Quei recinti che circondavano la Villa y Corte di Madrid, fatti per impedire i movimenti ai delinquenti e per controllare tutte le mercanzie che arrivavano ai mercati madrileni, erano ormai troppo angusti per i suoi abitanti. Qualche anno dopo, con l'arrivo delle prime industrie nella capitale (quella del gas, dei tabacchi, le fabbriche di gesso ecc.) e con la grande emigrazione di persone venute in cerca di lavoro, si rese necessaria una soluzione drastica. Da una parte, la realizzazione del progetto "Castro de Ensanche", che riteneva necessaria la demolizione delle antiche mura; dall'altra, la costruzione di nuove abitazioni per accogliere il grande flusso di immigrati.

È questo il momento in cui compare — e poi rimane in auge per tutto il diciannovesimo secolo e parte degli inizi del secolo attuale — il più caratteristico tipo di abitazione di Madrid: la "Corrala". In verità le "Corralas" madrilene adattavano una forma di abitazione già usuale nelle locande e nelle osterie del diciottesimo secolo: da una parte c'erano i cortili per le rappresentazioni, veri e propri teatri embrionali, con un patio circondato da portici a galleria di legno, in cui da uno dei lati si alzava un palcoscenico per rappresentare opere teatrali, danze o intermezzi; dall'altra parte, a modello delle dimore signorili o dei conventi, c'erano le balconate interne a corridoio, il chiostro, le gallerie di legno su cui si affacciavano le celle dei religiosi che abitavano nelle "Corralas" e che caratterizzavano particolarmente questa forma di vita in comune.

È chiaro che in una città come quella attuale, in cui gli abitanti quasi si vantano di non aver mai scambiato una parola neppure con l'inquilino della porta accanto, una struttura come la "Corrala", con tutto quello che comporta come valori esistenziali e come modello di vita, è destinata a scomparire. Ed è quello che sta accadendo. In primo luogo a causa della speculazione sui terreni — quasi tutti sorgono nel centro storico della città —, e in secondo luogo, a causa della cattiva conservazione dei materiali, per la maggior parte molto poveri.

Vivere in una "Corrala"

A Madrid esistono circa 400 corralas, molte delle quali hanno più di due secoli di vita, trascorsi in una lotta continua contro la grondaia, le travi che si sgretolano o le tegole che non coprono più niente. Poche corralas sono riuscite ad entrare nella lista dei monumenti storici, anche se nei loro corridoi e nei loro cortili fu scritta gran parte della letteratura madrilena di quest'ultimo secolo. Le opere di Arniches, Fernandez Shaw o Bretòn de Herreros, i romanzi di Galdòs, Pio Baroja o Gomez de la Serna, le novelle di Mesonero Romanos, Montoto, Ramon de la Cruz o Lopez Silva, sono tutte ispirate dalla vita delle corralas madrilene, dalle loro liti e dai loro pettegolezzi, con le inquiline ficcanaso e la corte di artigiani filosofi, guardie e bulli di quartiere, lavandaie e stiratrici: canzoni nel patio e liti nelle gallerie per tutto il giorno, perché "quelle di sopra ci buttano la robaccia di sotto" e quelle di sotto "tengono il patio pieno di matasse di polvere più grosse delle pecore nere".

Ciononostante, la vita di una corrala ha oggi molto poco in comune con una commedia di colore, e fa piuttosto parte di un melodramma vissuto da molti dei suoi abitanti, per la maggior parte vecchi nati lì e a cui l'esigua pensione non basterebbe per pagare un affitto appena superiore. Ci sono poi i giovani, arrivati nelle corralas perché disposti a difendere questa forma di vita così diversa da quella anonima offerta dalle grandi città, vita in cui hanno ancora importanza i valori umani e dove gli inquilini non spartiscono solo la tazzina di zucchero o di olio, ma anche i problemi di ogni giorno: i soldi che non bastano mai fino all'ultimo del mese, il muratore senza lavoro che sente parlare di un piccolo restauro che magari gli risolve quella settimana, qualche madre può riutilizzare i vestiti o la carrozzina di un piccolo coinquilino che non ne ha più bisogno.

Le porte delle abitazioni o delle stanze di una corrala sono di solito sempre aperte. Una tenda colorata è l'unica frontiera tra il corridoio e l'abitazione. Fuori, al riparo dal traffico soffocante, dalla pioggia e dal freddo, i bambini giocano nei rispettivi corridoi. Ognuno decora la sua parte di corrala come vuole e a seconda delle proprie possibilità: piante, uccelli, quadretti, appliques per la luce. Per ciascuno, questa parte di corridoio fa da casa di campagna e da orto, e non c'è da stupirsi che nei vasi crescano il prezzemolo, la menta ed altre piante aromatiche. In fondo al corridoio ci sono i gabinetti e i vasconi dell'acqua, dove le donne riempiono i secchi per l'uso quotidiano. Le chiacchiere davanti al rubinetto sono parte imprescindibile della vita di una corrala. Qui si passa tutto in rivista, si spettegola e si sbeffeggia, si commentano prezzi e rincari, sconti e occa-

La "corrala" di Meson de Paredes trasformata in scenario teatrale

Vista esterna e patio di una "corrala" madrilena. A Madrid ne esistono più di 400, molte delle quali hanno più di due secoli di vita

sioni, si fanno progetti, si sogna una casa o come sistemare, finalmente, quella esistente.

La portiera, regina della corrala

La portiera è una figura leggendaria per la corrala e a lei spettano i ruoli più importanti della comunità. È lei a riscuotere l'affitto, e pertanto rappresenta il padrone di casa, anche se per questa ragione spesso deve fare la sorda dinnanzi alle lamentele sul tetto o sulla scala che stanno per cadere. Deve mantenere l'ordine, aprire e chiudere le porte sulla strada, pulire il patio e l'ingresso, e, quando la devozione lo richiede, occuparsi della santa immagine nel patio, metterle i fiori davanti e illuminarla di notte. La portiera vive in un attico situato alla fine della scala e possiede una piccola guardiola, in cui però non è facile trovarla, "perché ci sono tante cose da fare nella casa, che non ci si ferma tutto il giorno". I rapporti con gli inquilini sono buoni, anche se deve inghiottire qualche boccone amaro, come dare uno sfratto ad un inquilino moroso o prendere a scapaccioni un ragazzino che dà fastidio nel patio.
Gli inquilini, per parte loro, devono occuparsi del tratto di corridoio davanti alla loro porta, e spartirsi i lavori di pulizia di WC e docce. Inoltre, devono spartirsi la corda e il bastone per stendere i panni.
Come ben scriveva Baroja: "Dal tratto di corridoio si poteva indovinare il grado di miseria di ogni proprietario".
Le feste e le disgrazie di una corrala sono spartite da tutto il vicinato. Quando qualcuno muore, si socchiude il portone e si rimane in silenzio, così come quando qualcuno si sposa tutto diventa allegro e chiassoso. Le inquiline entrano ed escono dalla casa della sposa per spettegolare sui regali o sulla dote o per dare consigli. Anche durante i giorni di festa — S. Cayetano, S. Isidoro o Santa María, a seconda del quartiere — la corrala si fa bella con lampioncini di carta e luci colorate. Nel patio si fa musica: una volta si portava l'organetto, oggi ci si accontenta del giradischi e della musicassette, ma l'atmosfera è la stessa. In queste feste le madri fanno debuttare, per così dire, le ragazze, e i ragazzetti cominciano ad osservare quanto è cresciuta la Mercedes, che fino a poco tempo prima giocava con loro nel corridoio, o come Candelaria, o come qualsiasi altra che abbia già un aspetto da donna. Tutto questo mentre le vecchie inquiline sospirano un po' ricordando i vecchi tempi e sognano un fidanzamento di quelli di una volta.

Le corralas come mete turistiche

Le corralas non sono quartieri artistici nè turistici, e il viaggiatore difficilmente li troverà segnalate nella sua guida di Madrid, e tuttavia vale proprio la pena di perdersi tra quelle strade strette ed entrare in alcune di quelle vecchie case. Nel vecchio quartiere del Rastro è abbastanza facile individuare una corrala e varcare il suo portone d'ingresso. Nessuno ci rimprovererà e non c'è neppure da pagare il biglietto. Solo un comandamento, l'undicesimo, "Non disturbare". E non si disturba di certo domandando, parlando e scattando qualche foto con discrezione. Attenti però a non credere di trovarsi in un giardino zoologico, dove si guardano le belve in gabbia, e a non permettersi di criticare le decorazioni o i panni stesi o qualche altra cosa: può capitare un secchio d'acqua sulla testa e trovarsi in strada con le pive nel sacco, perché la corrala è un mondo familiare e sempre aperto, ma che non sopporta di essere preso in giro.
Anche in altri quartieri madrileni ci sono corralas, con il pozzo nel patio o con la fontana con gli angioletti, come quella di calle Raimundo Lulio 14, o calle de Regueros 7. Vicino alla Gran Via, dove il traffico è assordante, i patios di alcune di queste case sono vere oasi di pace. Certo, bisogna avere la fortuna di capitarci quando nessuno litiga o quando i bambini non si accapigliano. L'odore di stufatino si sente in tutto il patio e con un po' di fortuna si può ascoltare il canto degli uccellini nelle gabbie, o quasi sentir crescere l'erba nelle centinaia di vasi e vasetti posti nel cortile e lungo i corridoi.
È probabile che in pochi anni queste case straordinarie scompariranno dal panorama madrileno. Le mura troppo vecchie, le comodità offerte dalle nuove case-alveari alla periferia di Madrid, con i bagni piastrellati fino al soffitto, il riscaldamento autonomo, il portiere elettronico e, se capita, anche la piscina, costituiranno una tentazione troppo forte per molti abitanti della corrala. Ciononostante, nelle vecchie corralas, c'è ancora chi preferisce poter parlare con il suo vicino, spartire e godersi questa vita di colori, rumori e canzoni familiari. Si tratta delle stesse persone che impararono a camminare aggrappati alle ringhiere delle gallerie del patio, che conobbero il marito o la moglie durante una festa in comune, oppure le portiere o le vecchie inquiline che ormai sono parti integrate con le stesse travi di legno della casa. Ogni volta che scompare uno di questi abitanti, sembra che un brivido giunga fin nelle viscere della corrala, è come se fosse stato sradicato qualcosa della comunità, è come se tutto l'edificio singhiozzasse, soffocato sempre più dal rumore della grande città. □

Niccolò Paganini, un fenomeno irripetibile

di Aurelio Battaglia

Niccolò Paganini raffigurato nella scultura custodita nel conservatorio di Genova, e, in alto, in un dipinto

Duecento anni fa, nasceva a Genova Niccolò Paganini. Per ricordare il grande musicista il capoluogo ligure ha organizzato una serie di imponenti e solenni celebrazioni

Al passo di Gatta Mora, che nel settecento era Vico di Fosse del Colle, non sono rimasti che brandelli di un popolare agglomerato di case del sestiere genovese di Portoria, dove al tramonto le ombre si allungano rapide come fantasmi.

La carenza di spazi e soprattutto del gusto archeologico delle cose ha impietosamente sgretolato edifici e memorie e nessuno si avventura più in quei "caruggi" alla ricerca della casa natale di Niccolò Paganini e del mondo semplice e povero di artigiani e portuali nel quale il grande musicista genovese trascorse la fanciullezza, perché la ruspa e il piccone ne hanno fatto piazza pulita.

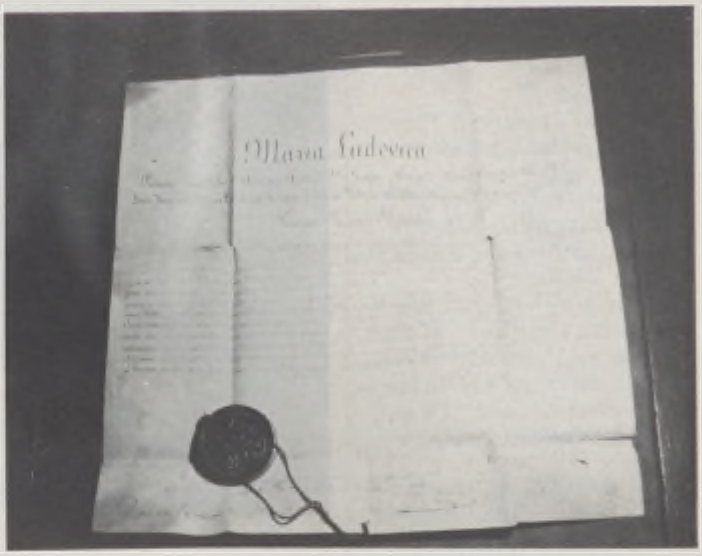
Era nato il 27 ottobre 1782 in un appartamento misero, ma non privo del necessario per quei tempi, al numero 1359 di Vico Fosse del Colle, poi numero 38 di passo di Gatta Mora, che contrassegnava un palazzo settecentesco che fino a una ventina di anni fa recava, sotto un tabernacolo d'epoca, un marmoreo ricordo del grande violinista.

Forse di ciò, se non altro, Genova avverte ora un intimo senso di colpa, che trova legittimo sfogo nelle solenni e imponenti celebrazioni che la Civica Amministrazione si appresta a tributargli nel secondo centenario della nascita.

E Genova sente anche un'altra carenza, forte come un castigo: la salma di Paganini, che riposa in una cappelletta del cimitero di Parma, avrebbe potuto trovare più adeguata sepoltura tra i celebri monumenti di Staglieno.

Si avvertono questi sentimenti nelle non poche isole culturali di questa città, fatta in gran parte di uomini di commercio e di affari per cui le manifestazioni dell'arte non rendono e vanno scartate, i ricordi sono cose inutili e manie da sognatori.

E ciò certamente avvertì anche Paganini che cercò fuori gli spazi culturali che Genova non gli offriva, quasi respinto da un occulto rifiuto che è tuttora nell'ambiente e nelle cose di questa città, che va oltre l'universale "nemo propheta in patria".



Sopra, il documento con cui Maria Ludovica conferisce al musicista l'Ordine Costantiniano

A sinistra, la casa natale di Paganini, che sorge a Passo di Gatta Mora

A destra, gli occhiali, l'orologio da tasca ed altri cimeli di Paganini

Si pensi a Colombo, a Mazzini, a Montale, che qui ebbero i natali e da qui partirono per non farvi più ritorno.
Tuttavia, Paganini non voltò per sempre le spalle alla sua Genova, vi tornò spesso e le lasciò in eredità il famoso violino "Guarneri del Gesù", custodito a Palazzo Tursi e fatto suonare ogni anno al vincitore del Premio Internazionale di violino a lui intitolato.

Un padre non amato

Paganini conobbe i primi rudimenti del mandolino dal padre Giovanni Antonio, imballatore, che, stufo delle sue fatiche, sognava per il figlioletto un avvenire diverso dal suo, e trascorse un'infanzia travagliata e tormentata da acciacchi per i castighi e le privazioni cui lo sottoponeva l'errata ed esigente educazione paterna.
Addebiterà poi al padre, in una confidenza epistolare con uno dei suoi amici, le cause della malferma salute che si trascinerà dietro fino alla morte: un prezzo molto alto se si considera che privazioni e sofferenze influiranno negativamente sul suo sistema nervoso, sulla formazione del suo carattere, sulle vicende della sua vita vorticosa ed errabonda, sulle sue contraddizioni e sui suoi grandi errori.
Bisogna, però, ammettere che il merito di aver capito e stimolato il suo talento va senz'altro riconosciuto a quell'imballatore rozzo e intelligente, le cui esasperate pretese non poterono essere addolcite dalla madre, Teresa Bocciardo, donna molto sottomessa e, purtroppo, analfabeta, sulla quale Niccolò riverserà tutto l'amore e la tenerezza di figlio.
Quell'uomo capì quello che si agitava dentro il piccolo Niccolò e lo sollecitò come poteva e sapeva fare: con invadenza rabbiosa, ossessiva, spietata.
Non gli chiese di aiutarlo nel suo umile lavoro come avrebbe fatto un altro uomo della sua risma e del suo mestiere, ma Niccolò non sentirà, comunque, mai per lui alcun affetto.

Una vita tumultuosa

I primi studi di Paganini cominciarono a Genova dove è seguito dal violinista Giovanni Cervetto e consigliato dall'operista Francesco Gnecco: l'esordio felice avviene nelle chiese San Filippo e San Lorenzo e al Teatro Sant'Agostino dove esegue magistralmente variazioni sul tema della "Carmagnola", il cui autografo, ritrovato a Londra nel 1972, è ora custodito all'Istituto di Studi Paganiniani di Genova.
Il sogno del padre si consolida ed insieme vanno a Parma per sentire il parere di Alessandro Rolla, la cui scuola va per la maggiore in Italia.
La risposta del maestro è esaltante: il piccolo Niccolò è già un violinista completo, non ha bisogno di alcuna rifinitura, e gli consiglia quindi di perfezionarsi soltanto in composizione.
Paganini era appena alle soglie della sua adolescenza.
Incomincia qui il suo cammino, che sarà presto leggenda, in un contrappunto armonioso di trionfi, il suo pellegrinaggio di musica, prima attraverso l'Italia, poi nelle più grandi città europee.
La sua capacità di meravigliare, di sorprendere, di suggestionare ha sempre qualcosa di nuovo e di più raffinato da proporre: abilità e fantasia vulcanica si fondono con immediatezza.
Nell'alone strepitoso dei suoi successi non mancano donne, vita dissoluta e movimentata, scommesse: un campo, questo, nel quale Paganini si troverà spesso perdente.
A Livorno, per poter partecipare a un concerto, avrà in prestito e poi in regalo, da un generoso mercante francese, Livron, un magnifico violino: il suo l'aveva perduto al gioco.
A Lucca, dove è primo violinista alla Cappella Reale, ha una relazione amorosa, terribilmente incauta, con Eleonora Quilici, dama di corte, che suscita l'ira e la gelosia furente della granduchessa Elisa Baciocchi, che gli aveva concesso favori e grande ospitalità.
Paganini non si perde d'animo, ripaga entrambe con la musica: alla prima dedica una "scena amorosa" per violino, eseguita con due sole corde; ad Elisa, che era la sua amante ufficiale, offre, in occasione di un genetliaco dell'imperatore francese, la celebre sonata "Napoléon" eseguita con la sola corda sol.
Ma si libera presto anche di Elisa e della Corte di Lucca, dove, come maestro d'orchestra, aveva magistralmente diretto "Il matrimonio segreto"

di Cimarosa.
Un ardente desiderio di libertà, la più sfrenata, la più idiota, lo assale in quegli anni e non lo abbandonerà più: corre da Rimini a Parma, da Modena a Ferrara, da Bergamo a Brescia e infine a Milano.
Alla Scala lo impressiona e lo entusiasma il balletto "Il noce di Benevento" del maestro Süssmeyer, dal quale trae un tema per la composizione "Le streghe" che eseguirà con enorme successo.
Ma torna a Genova, dove in verità viene accolto trionfalmente, e qui si imbatte in una ragazzina che lo affascina, Angelina Cavanna, con la quale intreccia una relazione amorosa fino alla convivenza, scatenando le furie del padre che lo trascinerà in una penosa vicenda giudiziaria, dalla quale Paganini uscirà seriamente malconcio.
Spende un patrimonio e trascorre qualche tempo in una cella della Torre. L'avvocato che lo assiste nella vicenda, Guglielmo Germi, diverrà poi un suo fervido amico e il loro epistolario costituirà un documento valido e autentico dell'intricata biografia del musicista.

I viaggi, la malattia

L'attività concertistica è caratterizzata in quel periodo — siamo nel 1816 — oltre che da trionfi di cui nessun violinista europeo è gratificato, anche da scontri e da scommesse: alla Scala di Milano raccoglie con estrema sicurezza e prontezza la sfida del grande violinista francese Lafont.
"Voilà comme on joue en Paris" — questi esclama dopo la sua splendida esecuzione, e Paganini, strabiliando subito dopo con la sua, ribatte: "Voilà comme on joue en Paradis".
Ma non era un immodesto, era solo un passionale.
I suoi viaggi continuano per tutta Italia: trascorre un lungo periodo a Roma, va a Napoli e poi a Palermo inseguito da una popolarità che tocca il fanatismo.
A Roma, il 3 aprile 1827, riceve lo "Speron d'oro" e la nomina di membro dell'Accademia Filarmonica dal Pontefice Leone XII; a Palermo Antonia Bianchi, con la quale vive more uxorio, gli dà un figlio, Achille.
Ma anche dalla Bianchi, nonostante la presenza del figlioletto, ben presto si separerà con la stessa disinvoltura con cui si è disfatto delle altre.
Il demone della musica e l'incalzare dei successi lo fa irremovibile nelle sue decisioni, forse anche ingeneroso ed egocentrico, ma è afflitto dall'avanzare del mal sottile che lo rode e lo consuma, che gli impedisce di scatenarsi a suo piacimento.
Le prospettive si fanno sempre meno rosee; inizia le cure dei medici, ma presto le interrompe, illudendosi di una immaginaria guarigione, sopraffatto dal desiderio di ritornare vittorioso alle sue folle.
Inizia con oscuri orizzonti la sua tournée all'estero: a Vienna e a Parigi tiene decine di concerti; a Varsavia incontra il diciannovenne Chopin e il grande violinista Lipinski; a Francoforte Goethe esprime stupefatta ammirazione per siffatto talento, quale alcuni anni prima manifestò a Milano Ugo Foscolo: "Mi sembra di vedere Omero" aveva esclamato, alla fine di una magica e spettacolare esecuzione alla Scala, il grande poeta di Zante.
Ma anche a Londra, a Dublino, a Belfast giunge il diabolico violino dell'ormai famoso musicista genovese: impavido e scavando in tutte le energie e risorse riposte dentro di se' e dimenticando, quasi con incoscienza, la tisi che galoppa, percorre l'isola da trionfatore.

Un momento della cerimonia inaugurale delle celebrazioni, svoltasi al Teatro Margherita di Genova

Sopraffatto dalla stanchezza, ritorna a Parigi per una pausa distensiva: qui conosce, ascolta ed apprezza molto Berlioz.
Ma si riprende e ritorna ancora in Inghilterra dove intreccia un'intima relazione con Carlotta Watson che suscita un incredibile scandalo tra gli inglesi: è costretto alla fuga in Francia da dove rientra, desolato e malfermo, a Genova.
Qui infierisce il colera e Paganini si reca al lazzaretto e porta il suo conforto ai malati con una serie di concerti.
Ma Genova non lo appaga; corre a Parma dove viene gratificato dell'Ordine Costantiniano dalla duchessa Maria Ludovica con l'incombenza di sovraintendente al rinnovo dell'orchestra ducale, ma questo è un incarico breve perché le sue forze vengono meno e intrighi di palazzo lo costringono a dimettersi.
Il suo splendore si affievolisce con l'insorgere di un'afonia che diverrà presto totale: si sente, dopo i tanti e deliranti trionfi, ingiustamente umiliato dal destino.
È un triste presagio di morte, tanto che fa subito testamento in favore del figlio Achille, erede universale.
Poi il malinconico rifugio a Nizza, per la mitezza del suo clima, e la morte quasi improvvisa il 27 maggio 1840.

Più che un virtuoso

Personaggio sublime e incontrastato nel mondo della musica strumentale del suo tempo, Paganini fu un dominatore: il violino, le folle, le donne e il fascino che sprigionava dalla sua figura fisica lo resero qualcosa di più e di diverso di un divo: un fenomeno magico, irripetibile.
Viene ora spontaneo chiedersi in quale territorio della storia della musica trovi esatta collocazione questo ingegno straordinario ed estemporaneo che ebbe una lunga teoria di estimatori e pochissimi imitatori.
Nessuno, neppure i suoi nemici, osò mai mettere in dubbio il suo originalissimo talento: se mai qualche critica gli venne mossa, fu per l'uomo, non per il musicista.
E tuttavia Paganini era grande per quel modo di essere uomo, tumultuoso, travolgente, in conflitto continuo con se' stesso e con gli altri, fiero e sognatore, bizzarro al punto di abbandonarsi all'ebbrezza macabra e sensista di parlare con le corde del suo violino alle tombe dei cimiteri.
Un'esatta collocazione della sua personalità, in una qualsiasi corrente musicale, ci appare difficile, anche perché Paganini è volgarmente conosciuto come un virtuoso del violino tanto da divinarne le molteplici risorse; ma forse la sua grandezza poggia più sulla magica e istintiva capacità di compositore, di creatore di musica, su cui seppe proiettare "l'elettricismo" della sua personalità di interprete.
Le sue composizioni, ben architettate al momento della concezione, apparivano quasi improvvisate nel momento dell'esecuzione, tanto forte e marcata si rivelava la spontaneità e l'immediatezza.
I suoi "Capricci" ebbero questa peculiare caratteristica strabiliante.
Il suo stile, comunque, fu prettamente latino, maggiormente rivolto all'esaltazione di una componente tecnica e di una melodica, espresse in modo trascendentale nelle "variazioni" e nei "concerti", per i quali Paganini concepiva la priorità del solista, e il violino, quindi, ne era attore solitario. Forse appariva perciò a taluni un megalomane, ma il fenomeno che era in lui ne giustificava l'esigenza.
Sta di fatto che l'Italia assunse per il suo genio, nel campo della musica strumentale, un livello europeo non raggiunto fino allora. □

LETTERE A VOCI

Ma chi è che non pulisce?

Egregio sig. Direttore,
ho letto su Voci n. 1/1982 l'inchiesta condotta da Marcello Buzzoli dal titolo: "Carrozze pulite: che cosa fa l'Azienda".
A prima vista ho accolto l'articolo con soddisfazione perché da tempo avevo in mente di scrivervi per sollecitare la discussione di tale argomento, ma ho potuto solo constatare la mia più grande delusione: come al solito, la carenza di un servizio assente su almeno metà dei treni circolanti è giustificata dalla mancanza di mezzi e insufficienza del personale. Io, purtroppo, devo dissentire dalle giustificazioni date dall'articolista perché sull'argomento ho avuto modo di dovermi lamentare personalmente e di averne anche sofferto. Forse il sig. Buzzoli avrebbe fatto meglio a svolgere l'articolo in quest'altro modo: "Carrozze sporche: che cosa si fa nell'Azienda?"
Chiedo scusa se polemizzo, ma devo farlo perché a mio avviso i treni sono sempre più sporchi perché il personale preposto non li pulisce per bene e la polvere si sa che se non è rimossa col tempo diventa fango. E poi parliamoci chiaro che per pulire una vettura o un'automotrice non occorre gran che ma basta soltanto armarsi di stracci, spugna, acqua e spazzolone e di tanta buona volontà. Purtroppo manca proprio quest'ultima perché io mi chiedo: come mai quando facevo servizio a Chivasso e a Torino i treni raramente erano sporchi?
Non intendo complimentarmi con nessuno ma solo riconoscere che i treni lassù erano puliti per sostenere che effettivamente è questione di buona volontà innanzitutto e solo marginalmente di carenza di mezzi. Non parliamo, poi, di ritirate! Sono quasi sempre inagibili.
La colpa, purtroppo, non è dell'Azienda che in fin dei conti paga per tale servizio, ma è proprio di quel "chi te lo fa fare?" che ormai si è diffuso tra tutti i lavoratori, sia tra quelli che devono eseguire sia tra quelli che devono far eseguire le pulizie. Dobbiamo solo sperare, per il nostro bene, che qualche magistrato seguendo le orme del dott. Infelisi metta il dito sulla piaga e faccia un po' di paura a quanti dormono invece di assolvere al loro dovere.
L'articolista si chiede: quanto poco fa il costume nazionale a mantenere pulite le cose pubbliche. È vero, ma è anche vero che se fossimo tutti puliti non dovremmo avere pulitori.
Sono convinto che questa mia non sarà gradita a tutti e proprio per questo sarà cestinata; se ciò dovesse accadere non sarebbe niente ma se la pubblicazione della presente potesse condizionare gli addetti alle pulizie e smuovere in loro un certo attaccamento al dovere che in molti è carent allora avremmo tutti un po' di soddisfazione, chi l'avrà pubblicata e chi l'avrà scritta. Tante cose non ce le diciamo per timore di essere mal visti e mal capiti e facciamo male, come facciamo male a tergiversare per salvare la faccia.

Ugo D'Ugo
Capotreno - Campobasso

Risponde Marcello Buzzoli
Ringraziamo il collega D'Ugo per la sua lettera. Non è costume di "Voci" cestinare le lettere che, sia pure con accenti critici, recano un contributo d'idee a temi molto importanti che toccano da vicino il decoro dell'Azienda e la qualità del servizio reso al pubblico. Noi però non abbiamo mai scritto che l'insufficiente pulizia di molte carrozze deriva esclusivamente dalla mancanza di mezzi. Al contrario, nel nostro articolo (e il collega D'Ugo potrà accertarsene facilmente) è detto in modo esplicito che le attuali turbative dell'esercizio possono influire sul regolare e tempestivo svolgimento delle operazioni di pulizia, ma "non possono e non debbono essere utilizzate come alibi per coprire lo scarso impegno di una parte della manodopera".
Tale concetto è ribadito anche in altre parti dell'inchiesta. Così, ad esempio, per il Compartimento di Bari è stato scritto che la "Ditta operante è una sola e il disservizio si può imputare anche ad una certa negligenza del personale di tale Impresa, il quale ovviamente sfrutta le condizioni che sovente non consentono un controllo adeguato del suo operato".
L'Azienda-abbiamo scritto anche questo-vigila sulle Imprese concessionarie del servizio di pulizia. Nel 1981, sono state irrogate, per inadempienze accertate, multe dell'importo globale di 173 milioni circa.
Nei casi più gravi, si può giungere anche alla rescissione del contratto di appalto.
Tutto ciò non esclude, per altro verso, un adeguamento strutturale che si rende necessario per almeno tre ragioni. Ottenere un servizio più rapido ed efficiente; impedire che le maestranze possano far valere, in maniera più o meno strumentale e pretestuosa, condizioni di disagio; dare adempimento alle disposizioni contenute nella legge 319/1976 concernente la tutela delle acque dall'inquinamento.
Perciò l'Azienda ha predisposto, e sta attuando, un programma di riordino generale del servizio in questione. Tale programma prevede la concentrazione delle operazioni di pulizia in poche località debitamente attrezzate. Nell'ambito del Compartimento di Milano (che farà da pilota per la verifica del nuovo sistema di lavoro) sono stati prescelti Milano Lambrate, Milano P. Romana, Bergamo, Cremona, Rovato, Domodossola, Pavia e Voghera. A Milano Lambrate e Rovato sono stati ultimati gli impianti di lavaggio, mentre sono in via di completamento a Milano P. Romana, Bergamo e

LETTERE A VOCI

Cremona. È stata autorizzata la spesa per gli interventi nelle rimanenti stazioni di Domodossola, Pavia e Voghera.
Nell'ambito del Compartimento di Bari, è stata autorizzata la spesa, e quanto prima avranno luogo le gare di appalto, per la costruzione di platee di lavaggio a Brindisi, Foggia, Bari (stazione centrale e Parco Sud).

Lamenti, preghiere e "Tuttarete"

Cara "Voci",
non capisco bene che senso abbia citare su "Tuttarete" qualche nascita, qualche laurea, qualche matrimonio, quando probabilmente di eventi del genere, in ogni Compartimento, se ne sono verificati a centinaia.
Voi direte: "È una questione di spazio" e questa è una risposta talmente logica che c'ero persino arrivato da solo. Logica, ma secondo me, niente affatto convincente. Ossia trovo del tutto inutile una rubrica in grado di accontentare solo una piccola parte di lettori.
E non voglio poi entrare nel merito del criterio di scelta di tali lettori ma non è forse vero che accontentate chi prega di più, chi si lamenta di più, chi si raccomanda di più? Tra le richieste di tanti Tizi e di tanti Cai non vi invidio davvero!
Comunque ribadisco, piuttosto che accontentare qualcuno e scontentare tanti sarebbe meglio che la rubrica venisse soppressa.
Grazie.

Giancarlo Bissi
Torino

Se lei si trova per caso a passare per Villa Patrizi, di certo riconoscerà subito la redazione di "Voci", la riconoscerà dalla lunga fila di postulanti fuori della porta che pregano, si lamentano, si raccomandano per avere un annuncio su "Tuttarete", e magari per vedere pubblicata una loro foto, una foto dei figlioletti o dei nipotini. Noi, poi, in base all'entità dei lamenti e delle preghiere, stabiliamo quali annunci sono degni di comparire sulla nostra rubrica.
Allora, sig. Bissi, è così che lei immagina la situazione? Ci spiace deluderla ma invece le cose stanno in modo diverso.
Innanzitutto i nominativi ci vengono comunicati dai nostri redattori compartimentali e noi li pubblichiamo sempre in modo completo. Se qualcuno resta fuori, e la cosa è possibile, è solo per qualche taglio all'ultimo momento in tipografia. Ci teniamo però ad informare, e questo non tanto lei ma coloro che seguono "Tuttarete", che questo materiale tagliato viene accuratamente messo da parte e pubblicato il mese successivo.
Quindi non ci sono esclusioni, non ci sono preferenze, noi pubblichiamo la nascita di Tizio come la laurea di Caio, pubblichiamo assolutamente tutto quello che arriva sui nostri tavoli. Lei dice: per un annuncio che compare, altri dieci annunci restano fuori. Può essere, ma restano fuori perché nessuno ce li ha comunicati.
Comunque, tutto questo ha un'importanza molto relativa, quello che davvero importa è che "Tuttarete" è una rubrica molto amata e molto seguita, anzi, secondo i risultati di un sondaggio fatto a suo tempo tra i lettori, una delle più amate e seguite del giornale. Quindi noi riteniamo un preciso dovere accontentare i nostri lettori e continuare a pubblicare lauree, pensioni, matrimoni.
Qualcuno resterà fuori? Ebbene, pazienza, tanti altri saranno invece felici di vedere il loro nome pubblicato sul loro giornale, di sentire che amici e colleghi partecipano a una loro gioia o a un loro dolore. Noi riteniamo, sig. Bissi, che la funzione di un giornale aziendale sia anche questa.

Una risposta "autorevole"

Spett.le "Voci della Rotaia",
siamo un gruppo di colleghe del Controllo Merci di Torino che si rivolge a Voi, fiduciose di avere finalmente una risposta solerte e soprattutto "autorevole" ad un problema che non riguarda solo le scriventi, ma crediamo anche diverse altre donne ferroviere nel Compartimento e in tutta Italia. Il quesito che Vi proponiamo è il seguente. In base alla legge 29/79 sulla ricongiunzione dei periodi assicurativi, noi tutte abbiamo fatto domanda di trasferimento dei contributi versati all'INPS (per lavori presso privati) alla cassa pensioni delle Ferrovie dello Stato.
Questi anni per i quali è stata richiesta la ricongiunzione, sono cumulabili con il servizio F.S. e con i servizi riconoscibili in base al DPR 1092/73 (servizi presso altri Enti statali o Parastato) al fine di poter andare in pensione con i 20 anni o con i 15 anni per le donne sposate?
E al limite, se per assurdo (ma il caso esiste veramente) si avessero 14 anni di lavoro presso privati e 1 anno di servizio F.S., una donna sposata potrebbe andare in pensione con i 15 anni (sempre previa ricongiunzione dei periodi assicurativi)?
E inoltre per chi fosse già nelle condizioni suddette (cioè di cumulo fra privato e pubblico di 15 o 20 anni) quale è l'iter da seguire per avere diritto alla pensione nel più breve tempo possibile?
Prescindiamo dalla polemica che si potrebbe fare sulla cattiva informazione a livello compartimentale della legge o sulla interpretazione che molti danno, sui "credo" e sui "forse" e scriviamo a Voi per avere una risposta ripetiamo "autorevole e definitiva" al problema.
Nell'attesa, ringraziamo per l'interessamento e porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Seguono le firme

"Ai sensi dell'art. 2 della Legge 7.2.1979, n°. 29 — afferma il Servizio Personale da noi interessato — il lavoratore che possa far valere periodi di iscrizione nell'assicurazione generale obbligatoria gestita dall'I.N.P.S., ovvero in forme obbligatorie di previdenza sostitutiva dell'assicurazione generale obbligatoria predetta, può chiedere in qualsiasi momento, ai fini del diritto e della misura di un'unica pensione, la ricongiunzione di tutti i periodi di contribuzione presso la gestione in cui risulti iscritto all'atto della domanda.
Condizione necessaria e sufficiente per conseguire il diritto al trattamento pensionistico a carico del Fondo Pensioni F.S. è pertanto l'aver maturato venti anni di servizio effettivo, compresi i periodi di servizio resi con iscrizione all'I.N.P.S. o ad altri fondi sostitutivi, eventualmente ricongiunti in base alla legge in esame, in caso di dimissioni del personale maschile, ovvero almeno quindici anni (14 anni, 6 mesi e 1 giorno) in caso di dimissioni del personale femminile coniugato, ai sensi dell'art. 219 — 4° comma del D.P.R. 29.12.1973, n° 1092, indipendentemente dalla durata del periodo di contribuzione presso lo stesso Fondo Pensioni F.S..
Per quanto riguarda l'"iter da seguire per aver diritto alla pensione nel più breve tempo possibile" è appena il caso di ricordare che, in base all'art. 2 della legge di cui trattasi, i momenti essenziali del procedimento relativo alla ricongiunzione nel Fondo Pensioni F.S. sono i seguenti:
— presentazione della domanda, che può avvenire fino a quando sono in atto il rapporto di impiego e l'iscrizione allo stesso Fondo F.S.;
— acquisizione dei dati sui periodi di contribuzione da ricongiungere;
— determinazione della riserva matematica;
— accettazione dell'onere da parte del richiedente;
— adozione del provvedimento formale (e trasferimento della contribuzione dalle gestioni di provenienza al Fondo F.S.).
Si aggiunge che la legge n° 29/79 non ha apportato alcuna modifica all'obbligo tuttora vigente di costituire la posizione assicurativa presso l'I.N.P.S. in favore dei dipendenti iscritti al Fondo pensioni, i quali cessino dal servizio senza aver maturato diritto a pensione.
Ovviamente, dato il carattere innovativo con cui le norme della legge 29/1979 si vengono ad inserire nell'ordinamento pensionistico statale, ai primi provvedimenti di pensione liquidati in favore di dipendenti coniugate che si siano avvalse della ricongiunzione in parola, ed alle quali spetti anche l'aumento di servizio di cui all'art. 219 del T.U. 1092/1973, per evidenti ragioni di cautela e di prudenza, non sarà data esecuzione se non dopo che l'Ufficio di controllo della Corte dei Conti li avrà ritenuti legittimi ammettendoli a registrazione".

I Fratelli Alinari:
"La ferrovia a vapore per Pontassieve"

a cura di
Piero Berengo Gardin

Qualche anno fa il bene culturale italiano rischiò di perdere un patrimonio di grande interesse storico. Era il cosiddetto «Archivio Alinari», un fondo fotografico sotto il cui nome si raccoglievano anche i negativi di Brogi, Anderson, Mannelli e Chauffourier, cioè di alcuni dei nomi più prestigiosi del nostro ottocento fotografico. Il pericolo fu però scongiurato e le oltre duecentomila lastre, delle quali alcune ancora da catalogare, sono rimaste per fortuna a Firenze nell'antica sede della società in via Nazionale 6.
Anche tra questi famosi «Fratelli Alinari» abbiamo trovato un treno. È l'antica ferrovia a vapore che un tempo collegava Firenze a Pontassieve, immagine scattata davanti alla porta romana attraverso la quale, ancora oggi, chi viene da Roma si dirige a Ponte Vecchio toccando Pitti e Boboli. La fotografia passa per quelle definite, in un certo senso, «di genere», in quanto gli stessi Alinari erano invece soliti fotografare l'architettura di varie città in modo che l'edificio prescelto fosse come isolato dal contesto che lo ospitava ed apparisse in tutta la sua emblematica rappresentatività. Con questo criterio gli Alinari eseguirono un gran numero di campagne fotografiche e tutto ciò che di «arte» e di «ambiente» si è visto nei libri lungo il corso degli anni appartiene proprio alla loro iniziativa, prima di pionieri fotografi ed in seguito di intelligenti editori ed imprenditori.
Gli Alinari, in origine, erano tre fratelli: Romualdo, Leopoldo e Giuseppe. In seguito subentrò Vittorio, figlio di Leopoldo. Mentre i primi tre sono praticamente gli «inventori» dell'impresa fotografica, nata intorno al 1853, il quarto ne prosegue l'attività e ne mantiene l'efficienza distinguendosi soprattutto per l'eleganza e l'impegno culturali. Dal punto di vista storico, dunque, gli Alinari non rappresentano soltanto la nascita di un movimento fotografico nazionale organizzato su basi industriali ma indicano anche uno stile particolare che ha fatto scuola anche tra la fotografia di massa. Una «foto Alinari» ha dunque un'impronta inconfondibile: quella di un Paese che comincia a fare il conto delle proprie ricchezze ambientali sotto la spinta dell'aggregazione geografica e dell'unificazione politica.

Con la nostra assicurazione auto:

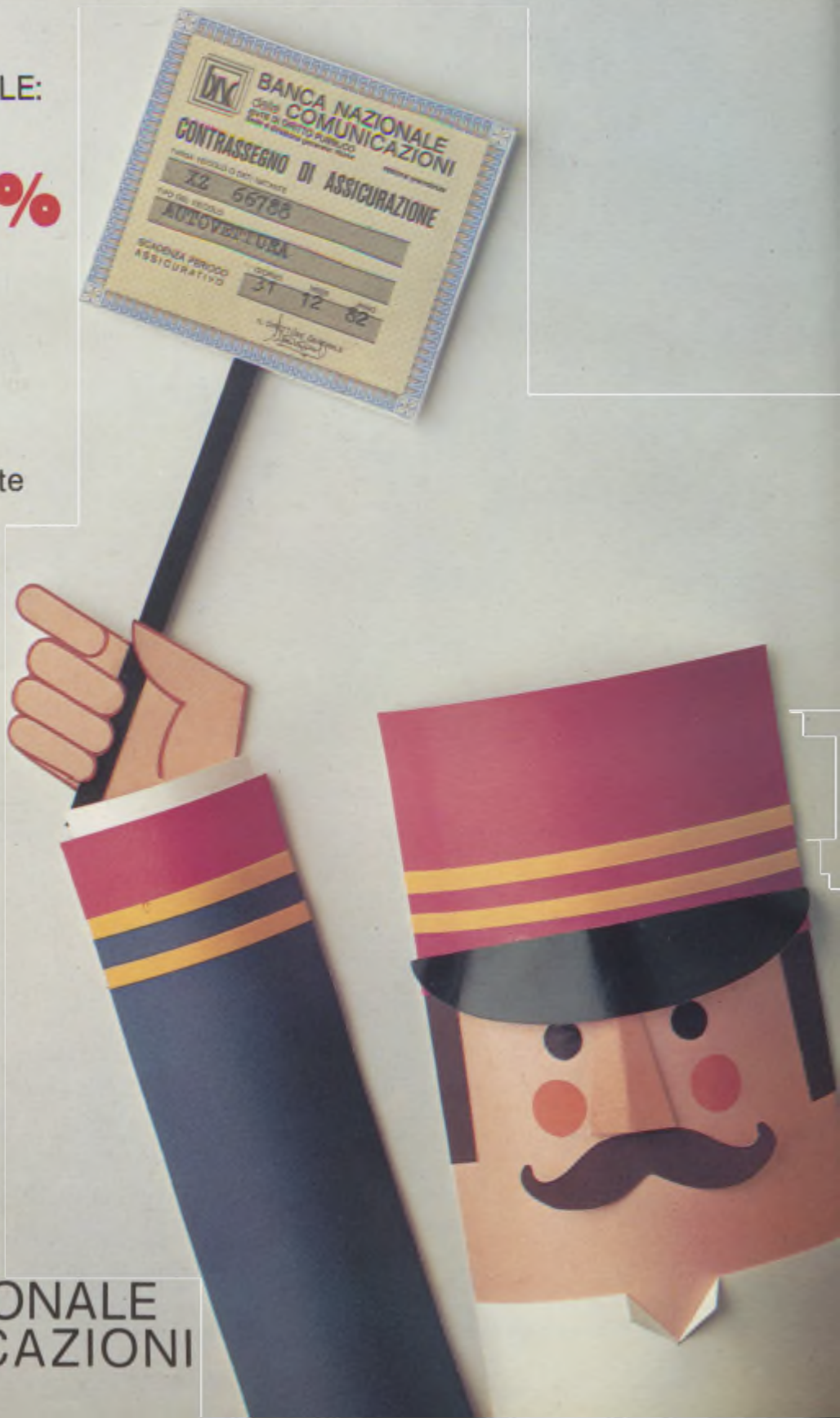
RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente
ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con
trattenute sullo
stipendio



*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 6/giugno 1982

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

Con il nostro conto corrente:

Interessi a tasso agevolato

Nessuna spesa per tenuta di conto

Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze

Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia

Anno XXV n. 6/giugno 1982

Due immagini del primo padiglione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, inaugurato in questi giorni, e un particolare del manifesto realizzato per l'occasione dall' Ufficio Relazioni Aziendali FS. (Foto di Bruno Di Giulio e Anastasio Grillini)

Questo numero di "Voci della Rotaia" è un numero per tanti versi "speciale". Infatti, una gran parte del giornale è dedicata all'inaugurazione del primo padiglione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa. È un evento molto importante e non solo perché viene a colmare una lacuna assai grave: l'Italia era finora uno dei pochissimi Paesi europei a non poter vantare un museo interamente e specificamente dedicato alle ferrovie. Certo, chi vede in un museo solo un luogo di vecchie e ormai inutili memorie, potrà forse trovare strano che si sia deciso di compiere un notevole sforzo organizzativo ed economico per dare vita a un museo ferroviario. Le cose, però, non stanno così. Un museo in generale, e un museo ferroviario in particolare, così come sono intesi e allestiti attualmente, non servono solo a guardare indietro, magari in omaggio a quelle nostalgie oggi tanto di moda; viceversa, un museo può essere anche uno strumento per guardare avanti, un mezzo che aiuta nella progettazione del futuro. Il nuovo volto delle FS deve nascere da tecnologie avanzate, macchine sofisticate, computer, ecc., ma anche da un'attenta e intelligente rimeditazione del passato. Scoprire le testimonianze del lavoro di operai, tecnici, ingegneri dei tempi andati, non è solo il pretesto per un gratificante e sterile "come eravamo", ma uno stimolo ulteriore per ottenere risultati tecnici migliori e un servizio sempre più adeguato alle esigenze della collettività.
Ma ci sono anche altri motivi. La sede del Museo ferroviario è a Pietrarsa, vicino Napoli, nei capannoni restaurati delle vecchie officine borboniche volute da Ferdinando II. Il nostro Sud ha un passato di cultura industriale e tecnologica tutt'altro che trascurabile e il Museo di Pietrarsa contribuirà certamente a valorizzarlo. Inoltre, nel momento in cui Napoli sembra stretta da una morsa di violenza, la realizzazione del Museo rappresenta forse anche un gesto di ribellione a quell'immagine dominante (e falsa) di un Sud incolto e senza futuro. Per questi motivi abbiamo ritenuto giusto dare molto spazio all'avvenimento "Pietrarsa", anche se a scapito di alcune nostre consuete rubriche.

In questo numero

4	In breve dall'Italia	
5	In breve dall'Estero	*Camillo Benevento*
6	Il Museo Ferroviario di Pietrarsa La scelta di Pietrarsa / Anno per anno la storia di Pietrarsa / Cosa ne pensano / I lavori di restauro / I musei degli altri / Le locomotive esposte	
21	Casa nostra Un treno nel cassetto / I nostri concorsi / Per voi amici in pensione / Cronache del DLF / Tuttarete	
38	Aperta la Galleria Santomarco	*Tonio Licordari*
40	Riparte l'Orient Express	*Laura Facchinelli*
42	Panoramarete	
47	Una lingua morta per un'Europa viva?	*Marcello Buzzoli*
49	Lettere a "Voci"	
51	Una foto, un treno	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore editoriale
Alberto Ciambricco

Direttore responsabile
Mario Casacci

Redattore Capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Francesco Causarano

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, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Salvatore Ascenzi, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Lamberto Camirro, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1057.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Più merci per Ventimiglia

Il parco merci ferroviario di Ventimiglia si farà. I lavori avranno inizio entro il primo semestre del 1983: le procedure della gara d'appalto per 53 miliardi saranno avviate già nell'anno in corso. La notizia si è avuta al termine di un vertice tenutosi presso l'Amministrazione provinciale di Imperia al quale hanno preso parte il Presidente, Pippione, l'Assessore Pignone, delegato dal Sindaco della città di confine, alcuni esponenti della Regione Liguria e l'équipe tecnica dell'Unità Speciale FS di Novara.

Ecco i particolari. A disposizione per l'avvio dei lavori vi sono 60 miliardi, quelli della stima che risale al piano triennale del '78, anche se oggi il costo complessivo è praticamente raddoppiato, più la compartecipazione (il 5%) delle Ferrovie francesi, anch'esse interessate al parco merci ventimigliese.

La struttura occuperà non meno di 130.000 metri quadrati, sulla sponda destra del fiume Roja a monte del casello autostradale, toccando nelle sue estreme propaggini, anche il torrente Bevera. Il piano si divide in quattro fasi: una per gli arrivi lato Francia, una per quelli lato Italia e due per la movimentazione carri. La realizzazione dell'opera impedirà che lo scalo di frontiera venga strangolato da un movimento (12.000 carri al mese) superiore alla sua potenzialità, finendo così col gravare su parchi a monte come Savona, anch'esso quindi condizionato dal surplus di traffici. Non solo. La partecipazione finanziaria, sebbene minima, della Francia, testimonia dell'enorme spazio economico che verrà ad aprirsi: sia immediatamente, all'atto di realizzazione, con l'assorbimento di ampie fette della disoccupazione edilizia, sia successivamente, quando rifioriranno quei movimenti merci che sembravano destinati a prendere altre vie.

Prima che comincino i lavori sono ancora necessari alcuni adempimenti burocratici: il benestare al progetto da parte della Regione, del Ministero e del nostro Consiglio di Amministrazione.

Interno di una carrozza cuccette. Sarà presto potenziato il servizio "Auto-Cuccette-Express"

"Auto-Cuccette-Express"

Sarà presto costruito il materiale rotabile necessario a svolgere il servizio di "Auto-Cuccette-Express". Si tratta di treni formati da normali carrozze con cuccette di prima e di seconda classe, da vetture letti e da speciali carri a due piani sui quali vengono caricate le automobili. In particolare, sarà proprio questo speciale tipo di carri per il trasporto auto che bisognerà realizzare.

I futuri convogli "auto-cuccette" avranno il loro capolinea a Milano, sia per quanto riguarda il servizio internazionale che per quello interno esclusivamente verso le regioni del meridione.

Nella prospettiva di potenziare questo servizio, la stazione di S. Cristoforo, in zona Lorenteggio, sarà attrezzata come unico capolinea dei treni "auto-cuccette" italiani ed esteri. Ci saranno 21 binari che accoglieranno questi convogli diretti o provenienti da numerose località europee e la stazione sarà opportunamente attrezzata per assicurare il necessario confort ai viaggiatori (buffet, uffici doganali, cambio valuta, ecc.) e per il sollecito carico e scarico delle automobili dai carri a due piani (rampe, biglietteria, assistenza tecnica).

Tale orientamento è stato preso anche per la necessità di sgomberare la stazione di Porta Vittoria in vista dei lavori per il passante sotterraneo che la collegherà a Porta Garibaldi, i cui lavori dovrebbero essere avviati al più presto. Per adeguare la stazione di S. Cristoforo alle nuove necessità è stata stimata una spesa approssimativa di 8-10 miliardi.

Ferrovie come cave

Nel corso di una relazione su alcuni aspetti del previsto ammodernamento della linea ferroviaria del Brennero, tenuta durante una riunione presso la Giunta Provinciale altoatesina, l'Assessore alla Tutela dell'ambiente, trasporti e miniere, Giorgio Pasquali, riferendosi alle opere che saranno realizzate nel tratto immediatamente a nord di Bolzano, tra Prato Isarco e Ponte Gardena, ha osservato che i materiali risultanti dallo scavo di nuove gallerie, potranno essere utilizzati per la realizzazione di alcuni progetti di interesse pubblico (consolidamento di aree, edilizia, ecc.). Si calcola che dagli interventi alla linea ferroviaria potranno derivare un milione di metri cubi di materiali inerti, particolarmente importanti in un momento in cui preoccupazioni di carattere ambientale inducono a limitare l'attività delle cave.

Franchi svizzeri per il Monte Olimpino

È stata firmata nei giorni scorsi a Berna una convenzione tra le Ferrovie svizzere e la nostra Azienda, relativa ad un accordo economico per la realizzazione della galleria del Monte Olimpino sulla linea Chiasso-Milano.

Il nuovo traforo, lungo 7.076 metri e con una pendenza del 7 per mille, servirà a decongestionare il traffico merci che attualmente è costretto a incanalarsi lungo l'itinerario tracciato oltre un secolo fa, affrontando tra le stazioni di Como e di Albate Camerlata, un'acclività del 18 per mille. Inoltre, la galleria avrà una sezione tale da consentire l'agevole passaggio dei moderni trasporti intermodali. Attualmente, infatti, i containers che eccedono il diametro del vecchio tunnel devono essere scaricati dal treno a Como o a Chiasso per essere trasferiti su gomma, contribuendo così ad intasare il valico stradale di Ponte Chiasso.

Naturalmente a soffrire di questo stato di cose sono soprattutto i traffici internazionali tra l'Italia e la Svizzera e viceversa. La Confederazione è pertanto direttamente interessata alla realizzazione di questa opera il cui costo complessivo si aggirerà sugli 80 miliardi.

Con la convenzione di Berna, le Ferrovie svizzere partecipano alla spesa con un contributo di 26 miliardi. Inoltre, è stato concesso alla nostra Azienda un prestito di 13 miliardi a condizioni agevolate. Con i fondi che saranno erogati dal Piano Integrativo, la copertura finanziaria della nuova galleria di Monte Olimpino è pertanto interamente assicurata.

I lavori, affidati alla prima Unità Speciale di Novara, avranno inizio entro la prossima estate e si conta di portarli a compimento nell'arco di un quinquennio.

IN BREVE DALL'ESTERO

Francia

I centocinquantanni delle Ferrovie francesi sono stati festeggiati dai cugini d'Oltralpe con una ricca serie di iniziative: ma certo, tra tutte, la più nobile, anche se meno appariscente di altre, è stata quella di dare il "via" ad un servizio per gli handicappati che non sai se lodare più per la sua praticità o per la sua completezza. In breve, ecco di che si tratta: la prima di una serie di 10 carrozze "Corail", modificate per facilitare i viaggi degli handicappati, è stata consegnata nelle scorse settimane alle ferrovie transalpine.

Queste carrozze, a grande accessibilità, sono dotate di un compartimento con tre posti a sedere, che può inoltre ricevere due carrozzelle, di uno scompartimento speciale "toilette", nonché di ampie porte e corridoi di accesso. Il compartimento è accessibile tramite una porta a tre battenti, ed è dotato di un quadro di controllo, a portata di mano di una persona seduta, che contiene i comandi del segnale di allarme, la regolazione del condizionamento d'aria, della sonorizzazione e dell'illuminazione. I tre posti a sedere, che sono situati di fronte al posto nel quale possono essere agganciate le due carrozzelle, sono riservati sia alle persone handicappate che non volessero viaggiare nella loro carrozzella, sia agli accompagnatori. Le Ferrovie francesi hanno posto frattanto allo studio un sistema elevatore che consentirà alle carrozzelle di passare senza sforzo, ed al limite senza aiuto esterno, dal livello del marciapiede a quello della piattaforma della carrozza.

Particolare cura è stata dedicata, inoltre, al compartimento "toilette". Esso è accessibile direttamente con la carrozzella: il sedile del gabinetto è accerchiato da sbarre di appoggio che consentono movimenti frontali e laterali. Il lavandino è dotato di un pulsante per l'acqua, di uno specchio, di distributori di carta e sapone, di una presa di corrente per rasoi, di un cestino per i rifiuti, il tutto facilmente utilizzabile da una persona costretta in carrozzella.

Le nuove carrozze, realizzate dalla SNCF in collaborazione con le "Associazioni degli handicappati" saranno stabilmente inserite nei treni in circolazione dal mese di settembre, a cominciare dalla linea Parigi-Nizza.

Stati Uniti

Il "metro-rail" acquista consistenza: un miliardo di dollari sarà investito in USA per la prima linea del futuro metro di Miami (Florida), lungo 32 Km, in via di costruzione. I primi viaggiatori potranno servirsi di un tratto della nuova linea urbana già dalla fine del prossimo anno. La linea comprenderà due anelli, uno per ciascuna estremità, e dieci stazioni intermedie. Il materiale rotabile sarà composto da 136 vetture circolanti nei due sensi. In una seconda fase, la lunghezza del percorso sarà portata a 80 Km.

Giappone

Delicata fase per la sperimentazione e il collaudo del motore lineare del JNR che ha raggiunto sin dallo scorso anno la velocità di 517 Km orari (vedi "Voci della Rotaia" di marzo-aprile). È quella in cui si dovrà effettuare una prova ad alta velocità con viaggiatori, su un tratto di 7 Km. Si tratta, in buona sostanza, di valutare e misurare effetti e reazioni di una così alta accelerazione sull'organismo umano. In Giappone si spera di poter giungere ad una realizzazione commerciale di questo "mostro (per dirla con il Carducci) bello ed orribile" per il 1990. Nove miliardi di dollari sono stati già investiti per le ricerche, dalle ferrovie del Sol Levante (JNR, appunto) che soffrono già, peraltro, di un deficit annuale di ben 4 miliardi di dollari.

Immaginare comunque un treno che superi i 500 Km all'ora è sogno concesso a pochi: ma poi, non sarà troppo "corto" il Giappone per un treno così?

Argentina

Mentre i Generali sono tutti presi da iniziative che il resto del mondo non mostra di gradire granché, i tecnici argentini si danno da fare per migliorare l'immagine civile e moderna del già ricchissimo Paese sudamericano. Ecco annunciata la istituzione di due nuovi importanti treni di lusso, l'"Indipendencia" che collegherà Buenos Aires a Tucuman, qualcosa come 1.157 Km da percorrere in 17 ore e mezza, due volte la settimana, e il "Libertador" che circolerà anch'esso due volte la settimana tra Buenos Aires e Mendoza (1.049 Km.) impiegando un'ora di meno (16 ore e trentacinque minuti). Per alleviare la noia del lungo viaggio, sui due treni funzionerà una vettura-cinema.

Un convoglio veloce in azione sulle linee giapponesi

URSS

La creazione di una ferrovia che si diriga verso il grande Nord siberiano è stata posta allo studio dalle autorità sovietiche. Questa linea di 1.000 Km dovrà raggiungere i giacimenti di ferro e di carbone della regione di Irkutk (Yakoutie) per congiungerli con la rete ferroviaria del resto dell'immenso Paese. E, in effetti, la nuova ferrovia altro non sarebbe che una branca dell'ormai già famoso BAM.

Come si ricorderà questo BAM è il fratello (o la sorella, se più vi piace) della leggendaria Transiberiana. 3145 di BAM collegheranno infatti Ustkust e Komsolmolsk-sur-Amour, e sin dal 29 ottobre '84 saranno regolarmente percorsi sia dai treni viaggiatori che dai merci.

Albania

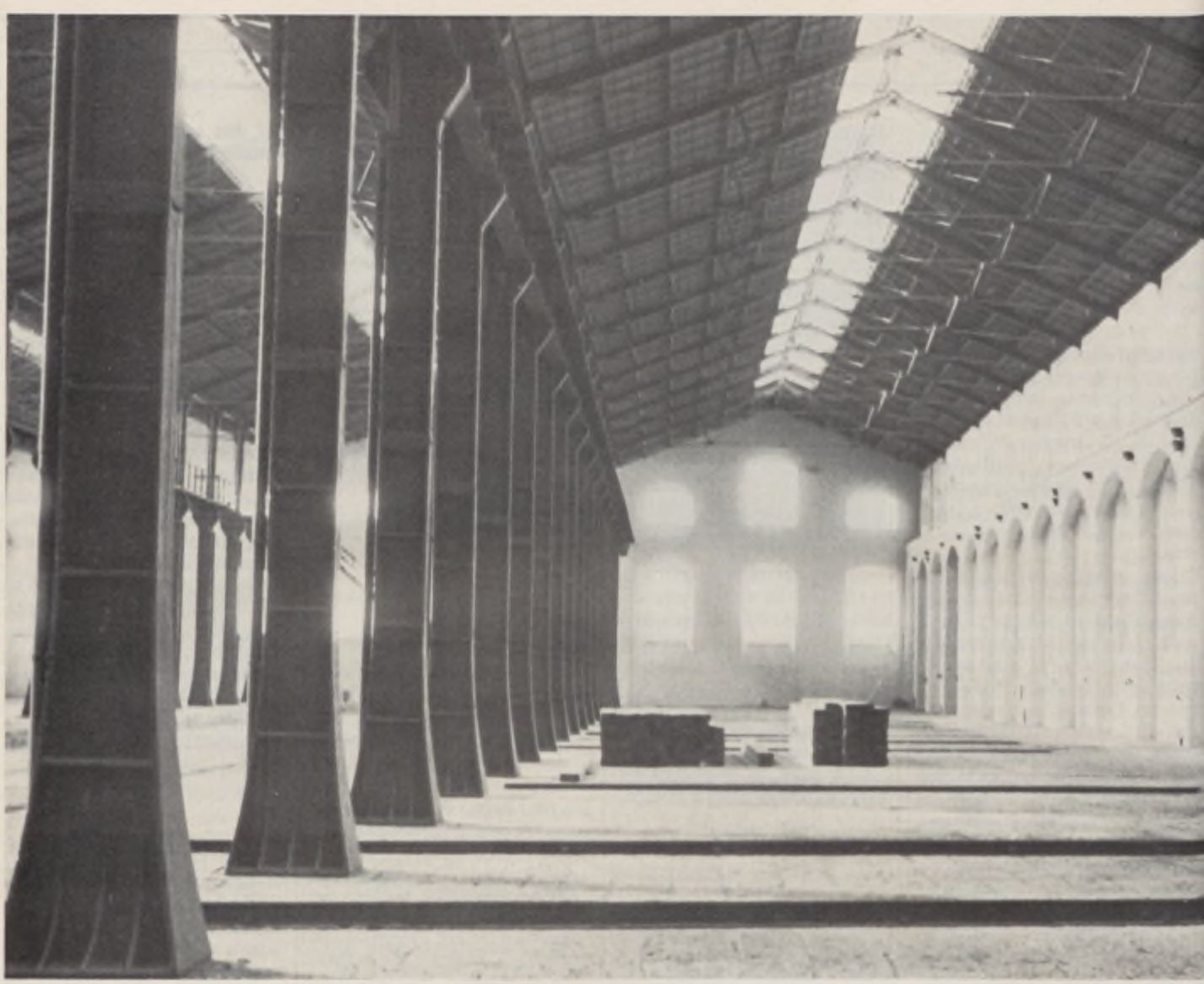
Il progressivo reinserimento dell'Albania in Europa è dimostrato anche dal... treno. L'accordo relativo alla messa in cantiere della nuova linea destinata ad allacciare la sinora "isolata" Albania con la più "europea" Jugoslavia è stato siglato dai due Paesi lo scorso 5 aprile. Da Scutari a Titograd la linea, che dovrà funzionare a partire dal 1984, avrà una lunghezza di 75 Km, 30 in Albania e 45 in Jugoslavia. Forse quei 75 Km saranno la "lunga marcia" della rivoluzione Skipetara verso la "sorella Europa"...

Venezuela

Ottantatre vetture, destinate a servire la tratta ferroviaria da Caracas alla Costa (32 Km) sono state commissionate ad industrie tedesche.

Sempre ad industrie della Repubblica di Bonn sono stati commissionati equipaggiamenti ferroviari in materia di segnalazioni e di scambi.

(a cura di Camillo Benevento)



INAUGURATO IL MUSEO NAZIONALE FERROVIARIO

La scelta di Pietrarsa

Inaugurato il primo padiglione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa. Il grande capannone Montaggio, opportunamente restaurato, ha accolto la 290.319, cioè la prima delle venticinque locomotive destinate ad illustrare la "Storia del vapore in Italia". Si tratta di un avvenimento importante e significativo, anche perché nell'epoca delle tecnologie avanzate, delle macchine sofisticate, dei cervelli elettronici, rimane comunque insostituibile un'attenta e intelligente riconsiderazione del nostro passato

di Alberto Scattone

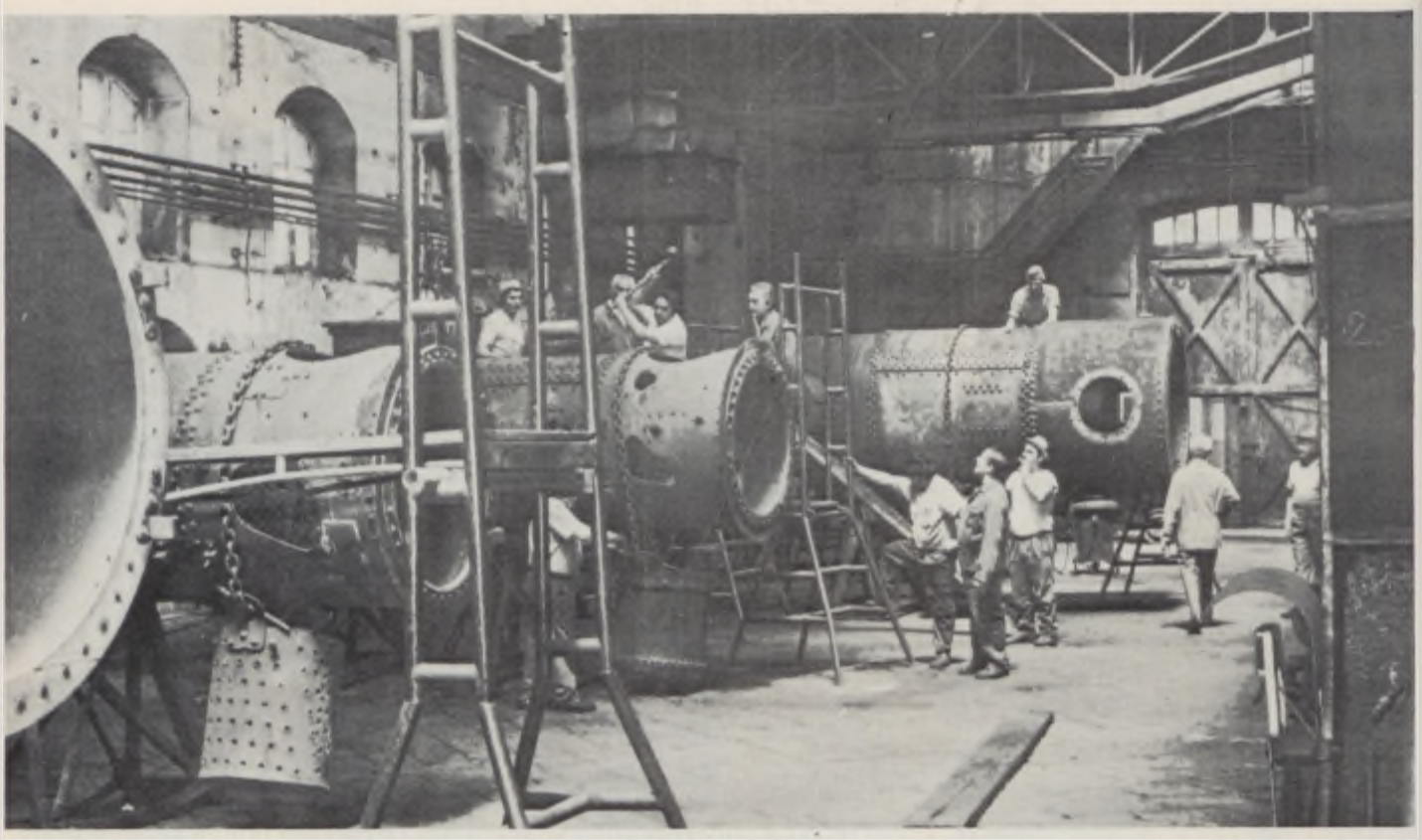
L'idea di un Museo ferroviario a carattere nazionale nacque nel 1964 quando, chiusi i battenti del Museo di Roma Termini, si presentò il problema di dare un'idonea sistemazione a tutto il materiale tecnico e storico già esposto sotto la galleria di testa della stazione romana.
Si studiò, allora, la possibilità di realizzare un'area espositiva, nell'ambito della stessa città di Roma, che potesse ospitare un Museo ferroviario superando le carenze di spazio di Roma Termini, che non rendevano possibile una "crescita" del Museo e l'esposizione di locomotive "vere". L'ipotesi romana venne però subito scartata, soprattutto per la difficoltà di reperire aree sufficientemente vaste in zone che non fossero decentrate e, quindi, di difficile accesso.
Nel tentativo di dare una rapida soluzione al problema le Ferrovie dello Stato nel 1965, stipularono, con il Mu-

Una facciata esterna del Museo. A sinistra, un interno del capannone Montaggio, in cui saranno conservate le prime locomotive a vapore

Un centro propulsivo

A Pietrarsa, in quella che fu una delle più famose officine meccaniche, nasce il Museo delle Ferrovie italiane.
Con questa iniziativa, non si vuole andare romanticamente alla ricerca del tempo passato, ma promuovere una più ampia ed umana conoscenza dell'attività ferroviaria che ha tanta importanza per la nazione.
La vaporiera, che aprì nuovi orizzonti al progresso, è la grande protagonista del museo che peraltro è destinato ad ampliarsi e ad arricchirsi in breve tempo; cosicché nel vecchio stabilimento borbonico, ristrutturato secondo i canoni della più aggiornata presentazione museografica, rivivrà tutta l'affascinante vicenda di centocinquanta anni di strade ferrate.
Una storia di sacrifici, di lavoro, di conquiste, non sarà messa sottovetro, imprigionata in uno di quegli arcaici e freddi edifici che magari incutono soggezione e rispetto, ma allontanano i visitatori.
Il museo tradizionale, costruito per conservare passivamente il patrimonio dei secoli passati, ma inadeguato alla pluralità dei modi di espressione e di comunicazione odierni, è ormai in declino.
Ideato e progettato secondo le nuove concezioni, il Museo di Pietrarsa (cui si affiancheranno una scuola di istruzione professionale per i ferrovieri ed una scuola per la polizia ferroviaria), diventerà un centro di cultura, aperto ad incontri, studi e dibattiti dedicati a quella che si può ben chiamare la civiltà della rotaia.
La diffusione delle conoscenze tecniche, economiche e sociali concernenti le ferrovie diviene ogni giorno più necessaria anche per valutare e comprendere le grandi possibilità del treno che, se si vorrà adottare una politica lungimirante e saggia, potrà e dovrà ampliare il proprio ruolo al servizio del Paese, senza nulla togliere agli altri modi di trasporto, ma incidendo in misura più accentuata sulle prevedibili maggiori esigenze di mobilità delle persone e delle cose.
In questo senso il Museo di Pietrarsa non è una raccolta di macchine, di strumenti di lavoro, di memorie, ma è una forza propulsiva che dall'esperienza del passato ci offre indicazioni per l'avvenire.

Ercole Semenza
Direttore Generale FS



PIETRARSA

seo Nazionale della Scienza e della Tecnica "Leonardo da Vinci" di Milano, una convenzione ventennale che prevedeva, tra l'altro, la consegna in uso gratuito di buona parte del materiale ferroviario in questione, destinato ad un'apposita sezione del Museo milanese, che, aperta quattro anni dopo, nel 1969, è tutt'oggi funzionante.

In ogni caso quella di Milano fu per le Ferrovie dello Stato una soluzione provvisoria e la "questione" Museo ferroviario non poteva certo considerarsi risolta in questo modo.

L'esigenza di realizzare un Museo specifico delle ferrovie italiane — che, peraltro, era già stata presa in considerazione sin dal 1906, l'anno successivo all'unificazione delle Reti — era ormai pressante, considerato anche il fatto che l'Italia era una delle poche nazioni europee a non aver preso ancora un'iniziativa in tal senso, o almeno ad averla sospesa trascurando di fissarne i tempi di attuazione. L'occasione venne nel 1975, allorché — con la chiusura delle Officine di Napoli Pietrarsa — si resero disponibili vaste aree coperte che, oltre a presentare il pregio di caratteri architettonici propri di un'archeologia industriale tra le prime in Europa, si inserivano in un contesto di particolare bellezza, quale quello del Golfo di Napoli, una città che, oltretutto, era un po' il simbolo delle ferrovie italiane, come sede della prima linea ferroviaria nazionale: la Napoli-Portici.

A ciò si aggiungeva la possibilità, di realizzare nell'area di Pietrarsa, anche una scuola professionale interservizi, che, oltre a svolgere un'indiscutibile funzione di istruzione e formazione per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato, avrebbe contribuito a realizzare, quale centro di attrazione culturale, l'iniziativa di un Museo ferroviario "attivo".

Sei Gruppi di lavoro

La proposta, così strutturata, venne presentata al Consiglio d'Amministrazione FS nel dicembre 1977 ed il Consiglio espresse in merito parere favorevole all'iniziativa, richiedendo, peraltro, che il problema venisse approfondito dai competenti organi aziendali con la collaborazione degli Enti locali interessati, al fine di determinarne i costi, i tempi e i modi di realizzazione.

A questo scopo furono predisposti sei Gruppi di Lavoro — ognuno con un compito specifico — incaricati di vagliare i vari aspetti del problema e proporre opportune soluzioni.

Il primo di tali gruppi ebbe il compito di definire i criteri di ristrutturazione del capannone «Montaggio», per il quale, nel frattempo, erano stati disposti gli stanziamenti necessari per il rifacimento della copertura ormai pericolante. Un altro gruppo si dedicò all'esame di un progetto di massima relativo all'intera opera; tre Gruppi, ancora, al reperimento del materiale e allo studio delle possibilità di esposizione, nell'ambito del complesso, di una nave-traghetto FS e di un treno «d'epoca». Un Gruppo venne infine incaricato di prendere gli opportuni contatti con gli Enti locali interessati — Comune, Provincia, Regione, Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici, Ente Ville Vesuviane — i quali espressero unanimemente parere favorevole all'iniziativa, dichiarandosi disposti a prestare una fattiva collaborazione.

Il lavoro dei Gruppi terminò con una relazione, presentata al Consiglio d'Amministrazione delle F.S. nel maggio 1979, nella quale furono specificati i tempi di realizzazione previsti con i conseguenti impegni finanziari e venne proposto un piano organico di interventi suddiviso in tre fasi. Il Consiglio approvò la proposta sottolineando la necessità di affidare la consulenza dei lavori ad un professionista particolarmente esperto nel settore del restauro, in grado, quindi, di esprimere pareri

qualificati e dare indicazioni e direttive ai fini del miglior restauro conservativo delle Officine. Si ritenne inoltre opportuna la nomina di una Commissione ristretta, di cui dovevano far parte due rappresentanti del Consiglio stesso, con l'incarico di seguire le varie fasi di realizzazione dell'iniziativa.
Successivamente, con la collaborazione del consulente esterno, arch. Bonuccelli, il Servizio Lavori e Costruzioni delle F.S. portò a termine il progetto relativo alla prima fase, comprendente il restauro completo del capannone «Montaggio»; la demolizione dei fabbricati di nessun interesse storico (corpi aggiunti che non avevano nulla a che vedere con la primitiva struttura delle Officine), e la sistemazione dell'area esterna di parcheggio.
In seguito, nella prima fase dei lavori fu compreso anche la ristrutturazione del fabbricato «Torneria» con la relativa area antistante; la creazione di una scogliera di protezione sul lato mare delle Officine e il ripristino della piccola stazione ferroviaria di Pietrarsa, sulla linea Napoli-Salerno.
Il progetto completo venne inviato per l'approvazione agli Enti interessati, i quali espressero il loro assenso rendendo possibile il passaggio alla fase operativa.

Un primo bilancio

Gli interventi relativi alla prima fase vennero, quindi, affidati — previa gara di appalto — alla Ditta "Pacifico Costruzioni", di Napoli, che iniziò i lavori il 1° ottobre 1980.
Oggi che il Museo, anche se solo in parte, può dirsi esistente, mentre è in corso l'elaborazione dei progetti relativi alle altre fasi (costruzione della Scuola interservizi, a cui si aggiungerà anche una Scuola per agenti di Polizia Ferroviaria, e il restauro dei rimanenti edifici), è possibile tentare di tracciare un primo bilancio, riferito — più che ai risultati concreti, di cui non è ancora possibile disporre — soprattutto ai numerosi consensi che l'iniziativa ha suscitato, quale polo di attrazione culturale destinato, se non a risolvere, almeno ad alleviare, i problemi di una delle zone più depresse di Napoli, se non dell'intero Sud.
Certo un Museo non è un ospedale, né una scuola pubblica, ma crea posti e occasioni di lavoro, incrementa il turismo, è oggetto di interessi e attenzioni che non possono non coinvolgere il contesto sociale e urbano in cui va ad inserirsi. □

Anno per anno la storia di Pietrarsa

La grande statua in ghisa di Ferdinando II, opera dello scultore napoletano Pasquale Ricca, fusa nel 1852. Nella pagina accanto, le officine di Pietrarsa quando erano ancora in attività

1830 - Ferdinando II di Borbone (1810-1859), appena salito al trono del Regno delle Due Sicilie, fa costruire a Torre Annunziata una piccola Officina per produrre materiale meccanico e pirotecnico da destinare — prevalentemente — alle necessità della marina e della guerra (trivelle, macchine a vapore, affusti per cannoni e proiettili). L'iniziativa si inserisce nel processo di rinnovamento che il giovane Re avvia nei primi anni del suo regno, quando — abbandonata la politica reazionaria dei suoi predecessori — egli si rivolge ad idee più moderne ed innovatrici e pone le basi per svincolare lo sviluppo del Regno dal predominio industriale e tecnico straniero.

1837 - Per seguire meglio i lavori dell'officina, il Re ordina che essa venga trasferita in un locale presso la reggia di Napoli e chiama a dirigerla Luigi Corsi, tenente di artiglieria, inventore delle famose "palle incendiarie" inestinguibili in acqua, che erano in grado di distruggere — incendiandole — le navi nemiche.
Sotto la direzione del Corsi le lavorazioni progrediscono rapidamente e ben presto si pone il problema di reperire un luogo più ampio in cui fabbricare un nuovo e più grande opificio, in grado di provvedere anche alla costruzione di materiale ferroviario.
Per la costruzione del nuovo complesso viene scelta la località di Pietrarsa — anticamente detta Pietra Bianca — al confine tra i Comuni di Portici, S. Giovanni a Teduccio e S. Giorgio a Cremano, dove preesisteva una batteria da costa costruita dai francesi in epoca napoleonica per la difesa della rada. Il nome della zona era stato cambiato in Pietrarsa nel 1631, quando, in seguito ad un'eruzione, la lava del Vesuvio era giunta fino a quel punto della costa.

1840, 6 novembre - In questa data viene emanato il Decreto Reale per l'acquisto di una prima parte di terreno presso la batteria francese. In un secondo tempo — **nel 1844** - viene acquistata una zona adiacente, situata tra la spiaggia, il mare e la ferrovia. L'area delle officine viene così ad essere limitata a N.E. dalla linea ferroviaria Napoli-Portici, a N.O. dal mare e dalla ferrovia, a S.E. dal mare, con notevoli vantaggi per

il trasporto dei prodotti che può essere effettuato sia da terra che dal mare.

1841 - Viene istituita una scuola per formare ufficiali macchinisti. L'avvenimento è ricordato da una lapide posta nelle officine, che chiarisce gli intendimenti di Ferdinando II sul ruolo delle officine di Pietrarsa:

PERCHÈ DEL BRACCIO STRANIERO A FABBRICARE LE MACCHINE MOSSE DAL VAPORE IL REGNO DELLE DUE SICILIE PIÙ NON ABBISOGNASSE E CON L'ISTRUZIONE DEI GIOVANI NAPOLETANI TORNASSE TUTTA NOSTRA L'ITALICA DISCOVERTA QUESTA SCUOLA DI ALLIEVI MACCHINISTI FERDINANDO II, NELL'ANNO XI DEL SUO REGNO, GOVERNANDO LE ARMI DOTTE CARLO FILANGIERI PRINCIPE DI SATRIANO, FONDÒ

1842 - È ormai realizzato il primo edificio del complesso: la Torneria. Nell'Officina lavorano circa 200 operai.

1843, 22 maggio - Un rescritto reale ordina: "È volere di Sua Maestà che lo stabilimento di Pietrarsa si occupi della costruzione delle locomotive, nonché delle riparazioni e dei bisogni per le locomotive stesse degli accessori dei carri e dei wagons che percorreranno la nuova strada ferrata Napoli-Capua".

1844, 28 giugno - Entrano nelle officine per la grande riparazione (cioè lo smontaggio completo e la revisione di tutte le parti della locomotiva) le prime due locomotive a vapore: L'*Impavido* e l'*Aligero*, acquistate in Inghilterra nel 1842-43.

1845 - Inizia a Pietrarsa la costruzione della prima serie di sette locomotive costruite con materiali inglesi su modello della locomotiva *Veloce*, acquistata in Inghilterra nel 1843. Alle locomotive vengono dati i nomi: *Pietrarsa, Corsi, Robertson, Vesuvio, Maria Teresa, Etna, Partenope.* La *Pietrarsa* è la prima locomotiva consegnata alle R. Strade Ferrate.

1845, 10 dicembre - Lo Zar Nicola I di Russia, di ritorno dalla Sicilia, visita le officine su invito di Ferdinando II.
L'interesse e l'ammirazione per il complesso è tale che lo Zar ordina al suo ingegnere Echappar di rilevare la pianta dello stabilimento con la sistemazione delle macchine, perché venga riprodotta esattamente nel complesso industriale di Kronstadt, che sta per essere costruito in Russia.

1847 - L'opificio è in pieno sviluppo, vi lavorano 500 operai e, oltre alla Torneria, sono stati costruiti:
— l'officina per la lavorazione delle locomotive
— la gran sala costruzioni con macchine utensili, impianto di trasmissioni, banco per aggiustatori e grandi gru
— la fonderia con forni fusori per la ghisa e getti di bronzo
— il reparto per la lavorazione delle caldaie con macchine utensili e impianti idraulici
— il reparto fucineria con grandi magli a vapore
— la sala di modelli con ampi magazzini per i materiali di scorta
— la palazzina della direzione con biblioteca e gabinetto di chimica.

1849, 23 settembre - Il Papa Pio IX, ospite del Re Ferdinando, visita le officine. Per l'occasione a Pietrarsa vengono fusi, in bronzo, il busto del Papa e una lastra raffigurante l'avvenimento e contenente la seguente iscrizione:

PIO IX PONTEFICE MASSIMO
CESSATE LE GENERALI SVENTURE
FACENDO STANZA IN PORTICI
VISITÒ CON L'AUGUSTO FONDATORE RE
FERDINANDO II
IL REALE OPIFICIO DI PIETRARSA
ED AL LORO COSPETTO GLI OPERAI DELLO
STABILIMENTO
LA STATUA FUSERO
XXIII SETTEMBRE MDCCCXXXXIX

1852, 18 maggio - Viene fusa a Pietrarsa la colossale statua in ghisa di Re Ferdinando II.
Il modello in gesso è opera dello scultore napoletano Pasquale Ricca. Il re è raffigurato nell'atto di ordinare la fondazione delle officine. Alta 4,50 metri è una delle

Le Officine di Pietrarsa in una stampa del 1853. In quell'anno l'Opificio rappresentava il primo nucleo industriale italiano. Occupava circa 700 persone

La questione di Pietrarsa

DAL GIORNALE IL PICCOLO DI NAPOLI

(Venerdì 19 Novembre 1875)

Gli on. di San Donato e Nicotera hanno avuto ieri la buona ispirazione di spendere alla Camera una parola per gli operai industriali napoletani: l'onorevole San Donato e l'on. Nicotera hanno raccomandato al governo del Re lo stabilimento di Pietrarsa. La cosa in verità merita più attenzione che non le abbiano accordata la Camera e il Ministero.

La condizione degli operai divenuta, in generale, difficilissima tra noi, è presso che disperata per quelli che lavorano nelle officine meccaniche, alle quali la scarsezza del lavoro conta i momenti della vita, come il lento ed affannoso respiro misura l'agonia del morente. Potremmo dir molto, ma parliamo specialmente di Pietrarsa.

Tutti sanno che quando questo grande stabilimento fu ceduto all'industria privata, si cercò di assicurargli lavoro nelle convenzioni e nei contratti che il governo ebbe a stipulare con alcune società. Fu imposto alla Società delle strade ferrate Meridionali che prendesse dalle officine di quello stabilimento il materiale mobile delle sue linee; fu ottenuto anche dalle Romane che, a parità di condizioni, tra la straniera e la nazionale, dessero la preferenza a questa, servendosi da Pietrarsa. Ma le Meridionali non dànno commissioni, perché lo stato economico in cui versano noi consente; le Romane non acquistano, per la stessa ragione.

Intanto il lavoro diserta le officine di Pietrarsa e, col lavoro che vien meno, spariscono ogni giorno anche i lavoratori. Molti già furono licenziati, ed altri 250 lo saranno a dicembre. Così, di 1500 operai che erano, nel prossimo gennaio non resteranno che 300 soltanto. È una condizione di cose che fa pena e dà pensiero. E fa pena, perché la scarsezza degli operai è indice del languore di un'industria che, dopo tante pruove e tante speranze di una vita rigogliosa e potente a sostenere il paragone della straniera, è minacciata di morte; e dà pensiero, perché gettando sul lastrico tanta povera gente e facendo per inerzia o per inedia, disonesti molti che il lavoro serbava onesti, moltiplica il vizio e il misfatto, che sono cortèo inseparabili dell'ozio.

L'on. di San Donato ha detto alla Camera di una rissa in cui rimase ucciso un operaio e tre feriti, perché tutti volevano lavoro quando lavoro non c'era per tutti. Noi sappiamo di un altro caso avvenuto or son pochi dì qui in Napoli ed ignorato ancora dai più: un capo-officina è stato ucciso perché fu creduto egli colpevole del licenziamento toccato a molti operai, che pure non era che la conseguenza della mancanza di lavoro.

Di queste cose deve preoccuparsi il governo e per la tutela della sicurezza e per la conservazione di un'industria, dalla quale il paese può avere sempre utile servigio e, in alcune circostanze, più che utile, suprema necessità. Il governo dovrebbe in tempo di pace cercar di sostenere il solo stabilimento di tal genere che esista in Italia, poiché, al momento del pericolo, al momento della guerra, esso solo potrebbe fornirgli quel materiale che non gli fosse permesso di avere all'estero, o per lo meno non potrebbe avere di fuori, con quella stessa sicurezza, con quella stessa fiducia che di dentro.

Conducendo la discussione, che noi avremmo desiderata ampia ed efficace, in quest'ordine d'idee, la parola generosa degli on. S. Donato e Nicotera avrebbe, come meritava, avuto ben altra eco che quella di una risposta asciutta e generale del Ministro che lascia le cose com'erano; e l'avrebbe avuta indubbiamente se, invece di parere l'espressione di una iniziativa e di un voto individuale, avesse portato il suggello di una rimostranza collettiva e generale di tutti i rappresentanti degl'interessi di Napoli. Abbiamo veduto più di un esempio di ciò che, in fatti d'interessi locali, possa la concordia dei voleri e di azione dei deputati di una intera provincia. Non si dovrebbe dimenticare d'imitarli; il trionfo di una causa giusta, perseguito senza invidie e gelosie, senza distinzione di colori dove il deputato non dee portare altro colore che quello della provincia che rappresenta ed il quale è quindi comune a tutti quelli che da essa furono mandati alla Camera, il trionfo di un tale interesse è quasi sempre sicuro dove alle ragioni che lo raccomandano s'aggiunga la forza di un'agitazione tanto più autorevole quanto più larga ed unanime.

Di Pietrarsa, come ha mostrato desiderio il Presidente del Consiglio e proposto l'on. Nicotera, si riparlerà nella discussione del bilancio dei lavori pubblici. V'è dunque tempo, pei deputati meridionali, di riunirsi, d'intendersi, di stabilire un piano di condotta e propugnare concordemente la riuscita. Ed a noi pare che il Ministro dei lavori pubblici potrebbe e dovrebbe fare qualcosa per Pietrarsa, assicurandogli la fornitura del materiale mobile delle linee Calabro-Sicule.

statue più grandi fuse in ghisa in Italia.
L'opera viene inaugurata l'11 gennaio 1853, giorno del compleanno del sovrano. Nella parte anteriore del piedistallo è l'epigrafe:

FERDINANDO II
PIO MAGNANIMO AUGUSTO
FRA TANTE OPERE GRANDI
QUESTE MECCANICHE OFFICINE
EMULATRICI DELLA INDUSTRIA STRANIERA
CREÒ NEL 1842
COME RICORDANZA E OSSEQUIO
FUSERO IL MONUMENTO
MDCCCLII

Dopo la caduta del Regno borbonico la statua fu presa a bersaglio da colpi di fucile, che venivano sparati dai treni in transito sulla ferrovia Napoli-Castellammare. Per evitarne la distruzione, nel 1860 fu tolta dal piedistallo e sistemata in un deposito della sala modelli.
Agli inizi del '900 la statua, per disposizione di Umberto I di Savoia, venne risistemata sul suo piedistallo.

1853 - La struttura delle officine è ormai completa in tutti i reparti di lavorazione: è il primo nucleo industriale di tutta la Penisola (precede di 44 anni la fondazione della Breda e di 57 anni quella della Fiat): vi lavorano 619 operai, 20 soldati "artefici" di artiglieria e 40 detenuti.
L'avvio dell'attività delle Officine presenta tuttavia alcune difficoltà di ordine tecnico e politico. I problemi tenici sono affrontati con istruttori e materiali esteri; i problemi politici — e soprattutto l'aperta ostilità dell'Austria, che vede malvolentieri lo sviluppo del Regno borbonico — vengono risolti personalmente dal Re con un'assidua e vigile attenzione sull'attività delle Officine.

1853 - Viene aperta al culto la chiesa di Maria SS. Immacolata, costruita di fronte all'entrata dell'opificio. La chiesa, ora distrutta, era lunga 45 metri, larga 15 e poteva contenere 1000 persone.
Nel 1885 ai lati della chiesa furono costruiti due capannoni adibiti al montaggio locomotive. Successivamente, nel 1919, per sopraggiunte necessità tecniche, la chiesa fu demolita per permettere il congiungimento dei due capannoni.
A seguito della demolizione della chiesa, gli operai ottengono l'autorizzazione a costruire, in ogni reparto di lavorazione, un piccolo tabernacolo, alcuni dei quali si sono conservati fino ad oggi.

1860 - Cade il Regno borbonico. Con l'Unità d'Italia, Pietrarsa passa in gestione al

Governo italiano.
All'epoca, lavorano nelle officine 850 operai, 200 operai straordinari e 75 artiglieri che garantiscono l'ordine pubblico. Vasta è la produzione: ferriere per l'affinatura della ghisa, fonderie, laminatoi per produzione di rotaie, caldaie, locomotive, macchine a vapore, proiettili; si effettuano inoltre riparazioni navali e si costruiscono macchine e apparecchiature per altri opifici; inoltre, vi si effettuano vari lavori accessori.
Il Governo italiano, per avere una nozione precisa del valore dell'opificio e delle sue reali possibilità di sviluppo, in rapporto alle nuove esigenze della Nazione, dà incarico all'Ing. Sebastiano Grandis, Ispettore delle Ferrovie, di redigere una relazione sullo stato delle officine.

1861, 15 luglio - L'Ing. Grandis, dopo un accurato sopralluogo a tutti gli impianti, presenta la sua relazione da cui emerge un giudizio estremamente negativo sull'attività dell'Opificio. In particolare, egli sottolinea l'inutilità di alcuni edifici, i costi eccessivi dei materiali prodotti, l'eccedenza di personale e la non conveniente utilizzazione di alcuni macchinari acquistati all'estero. Del tutto inopportuna è inoltre — a suo avviso — la produzione di materiale ferroviario, a causa della lontananza di Pietrarsa dalla stazione di Napoli e dell'insufficiente area delle Officine, che — strette tra il mare e la ferrovia — non hanno alcuna possibilità di espandersi.
Alla luce di queste considerazioni il Grandis sconsiglia la gestione governativa del complesso, proponendone invece la vendita ad una industria privata o la completa demolizione.

1862 - Alcuni prodotti di Pietrarsa (una locomotiva e vari ornamenti in ghisa) vengono presentati all'Esposizione Internazionale di Londra, dove ricevono una menzione onorevole con medaglia d'oro.

1863 - Il Governo Italiano tenta di vendere l'Opificio all'industria privata; ma non si trovano acquirenti per il discredito provocato agli stabilimenti dall'inchiesta Grandis.
Viene deciso allora di cederlo — ad un canone annuale di 46 mila lire — alla ditta privata Bozza.
La nuova gestione adotta subito una vasta politica di licenziamenti e aumenta — da dieci a undici — le ore di lavoro in estate. Questi provvedimenti creano, naturalmente, tensione tra gli operai che, il 6 agosto, si riuniscono sul piazzale delle officine gridando slogans contro il direttore e il Governo.
Il Bozza chiede allora l'intervento della forza pubblica. Giungono a Pietrarsa 30 Bersaglieri che caricano le maestranze, causando la morte di 7 operai e il ferimento grave di altri 20. Pochi giorni dopo, il 9 agosto, Jacopo Bozza viene ferito da uno sconosciuto con un colpo di pistola al braccio sinistro. L'attentato è messo in relazione ai fatti accaduti a Pietrarsa.
In seguito a ciò, il Bozza chiede al Governo la rescissione del contratto d'appalto.

1863 - L'Opificio è dato in concessione per 20 anni alla Società Nazionale di Industrie Meccaniche, che si è poco prima costituita a Napoli per produrre lavori in ferro fuso, ferro forgiato, legno, ponti, acquedotti, materiali fissi e mobili per le strade ferrate, macchine di ogni specie per la marina, per la guerra, ecc. Le produzioni degli stabilimenti di Pietrarsa e Granili sono abbinate. A Granili viene concentrata la fonderia, la caldareria, la verniciatura dei vagoni, la costruzione di macchine industriali. Il resto delle lavorazioni è affidato a Pietrarsa.
La gestione della Società Nazionale — che dura fino al 1877 — è resa difficile dalla scarsità di denaro liquido circolante e dallo scoppio della guerra del 1866, che determina l'aumento del costo dei materiali importati.
Durante questo periodo sono eseguiti vari lavori per la Marina, la Ferrovia e le industrie private; vengono costruite, fra l'altro, 150 nuove locomotive, ed eseguite 72 grandi riparazioni. La Società Nazionale non riesce però a risollevare le sorti finanziarie delle Officine.

1873 - Alla Esposizione Universale di Vienna viene premiata con medaglia d'oro una locomotiva per treni merci, costruita a Pietrarsa per le Ferrovie Romane.

1875 - Nonostante i lusinghieri successi internazionali, le Officine non riescono a superare la crisi economica. Le maestranze vengono ridotte a 100 operai.

1877 - Per evitare la chiusura del complesso lo Stato avoca a sé la gestione della Società Nazionale e affida la direzione di Pietrarsa e Granili all'Ing. Dionisio Passerini che rie-

I Direttori dell'Officina dal 1842 al 1975

Dall'apertura, alla caduta del Regno Borbonico (1842-1860):
Maggiore Luigi CORSI
Gestione Governativa (1861-1863):
Colonnello BALEGNO
Colonnello GRASSI
Gestione privata (1863):
Soc. Jacopo BOZZA
Gestione protetta dallo Stato (1863-1877):
Soc. Naz. Industrie Meccaniche
Gestione diretta dello Stato (1878-1885):
Ing. Dionisio PASSERINI
Gestione Rete Mediterranea (1885-1905):
Ing. Stanislao FADDA
Ing. Eduardo DOUX
Ing. Alberto GRAMEGNA
Ing. Ernesto DURANDI
Ing. Badile FERRARA
Gestione Ferrovie dello Stato (dal 1905):
Ing. Antonio SAPUPPO
Ing. Vincenzo MELE
Ing. Gustavo ZAINY
Ing. Salvatore ROSSI
Ing. Gennaro GRIECO
Ing. Alberto LA MAESTRA
Ing. Giacomo FORTE
Ing. Eugenio FLORES
Ing. Francesco FRASSETTI
Ing. Morando MORANDI
Ing. Luigi GAGLIO
Ing. Vito LA TORRACA
Ing. Pietro TUCCIO
Ing. Carlo CALENZUOLI
Ing. Raimondo MARRA
Ing. Fiorenzo BARDUCCI
Ing. Giovanni MACCHIAROLI
Ing. Francesco DI GENNARO
Ing. Oreste SALLUSTRO
Ing. Giulio ADAMO

Uno dei caratteristici tabernacoli sistemati, nel 1919, per volontà degli operai, in ogni reparto

Una veduta dal mare (1940) e una panoramica dall'alto (1905) delle Officine di Pietrarsa. Nel dopoguerra è cominciato il lento declino dell'Opificio

sce a risollevare le sorti dei due Opifici indirizzandone la produzione esclusivamente verso il materiale ferroviario.
Gli effetti della nuova gestione sono ben presto evidenti: con la specializzazione di macchinari e maestranze i prodotti migliorano di qualità e i costi si abbassano. Dal 1878 al 1885, durante la direzione del Passerini vengono costruite 110 locomotive, 845 carri, 280 vetture ferroviarie, varie caldaie a vapore, ecc. Le locomotive costruite a Pietrarsa sono utilizzate su tutta la rete italiana.

1881 - All'Esposizione Nazionale di Milano, Pietrarsa presenta una locomotiva per treni merci, costruita per le Ferrovie dell'Alta Italia.

1885, 27 aprile - Sono stipulate le Convenzioni Ferroviarie.
L'esercizio di tutta la rete italiana è data in concessione a tre Società: Adriatica, Mediterranea e Sicula.
Si pone nuovamente il problema dell'utilizzazione di Pietrarsa e Granili: se disfarsene o cederle a privati. Dietro insistenza delle maestranze, la Commissione parlamentare preposta all'esame delle Convenzioni, esprime parere favorevole alla loro conservazione e ne affida la gestione alla Rete Mediterranea. La Società mantiene la specializzazione ferroviaria, destinando i due Opifici alla riparazione delle locomotive. Le nuove esigenze di lavoro portano a mutamenti: le Officine vengono ampliate e dotate di nuovi e più moderni macchinari. A Pietrarsa, su progetto dell'Ing. Cesare Frescot, Direttore del Servizio Materiale e Trazione della Rete Mediterranea, è costruita la Caldareria e — ai lati della chiesa — due nuove Sale di montaggio, in grado di ospitare 20 locomotive, che vengono dotate di quattro potenti gru elettriche.
Nelle Officine è inoltre istituita una scuola per la formazione di nuove maestranze specializzate.

1905, 1° luglio - La gestione delle ferrovie viene assunta dallo Stato italiano, che assume così anche quella di Pietrarsa e Granili.
Le due Officine mantengono la specializzazione ferroviaria: Pietrarsa continua a provvedere alla riparazione delle locomotive a vapore, mentre Granili svolge la riparazione dei veicoli e delle sale montate e la fusione di getti in ghisa e in bronzo.
Larghi sono gli interventi di ristrutturazione operati dallo Stato nei due stabilimenti. A Pietrarsa in particolare viene costruita una nuova Sala Fucine — Calderai **(1906)**, è ristrutturata la Caldareria **(1913)** e i reparti macchinari, fucinatori e molle **(1914)**, viene istituita la fermata ferroviaria **(1916)**.
Per perfezionare i processi di lavorazione sono inoltre demoliti i vecchi macchinari e viene installato nuovo materiale più moderno e funzionale **(1915)**.
1919-20 - Sono intrapresi nuovi radicali interventi nei vari reparti per migliorare il rendimento delle Officine.
I lavori vengono divisi in due grandi gruppi:

1° gruppo: demolizione della chiesa e ampliamento del Reparto Montaggio, dove viene installato un nuovo e più grande carrello trasbordatore

2° gruppo: sistemazione dei reparti utensileria, saldatura autogena, fonderia, cerchiatura ruote. Si progetta anche l'ampliamento del piazzale del magazzino, ma non viene poi attuato per l'opposizione del Comune di Portici, che teme sia danneggiata l'attività balneare e turistica della zona.
Nel Reparto Fucine sono installati nuovi magli e viene migliorata la lavorazione delle molle a balestra, con l'acquisizione di una pressa idraulica e di una nuova macchina per la prova delle molle.

1930 - Per potenziare al massimo il rendimento delle officine viene revisionata tutta l'organizzazione del lavoro. Sono rinnovati e migliorati i mezzi di sollevamento, nel Reparto Montaggio vengono aggiunti una gru e un elevatore idraulico per l'abbassamento delle sale montate; nel Reparto Caldareria e nella Torneria sono installate nuove gru; si acquistano saldatrici elettriche e gasogeni, viene rifatta la pavimenta-

zione nei reparti e nei viali per facilitare il transito dei carrelli elettrici adibiti al trasporto dei materiali.
Con i nuovi macchinari scende sensibilmente la spesa necessaria alla riparazione dei rotabili e aumenta la produttività degli operai.
Il tempo necessario per la Grande Riparazione passa da 150 a 30 giorni (record assoluto di tutte le officine della rete).

1947 - In periodo post-bellico la diffusione delle locomotive diesel ed elettriche determina il rapido declino delle locomotive a vapore, che vengono utilizzate soltanto per il trasporto merci e per i servizi sussidiari. Il declino del vapore porta anche alla progressiva decadenza delle Officine. Macchinari ed impianti non vengono più rinnovati; gli interventi dell'Azienda FS si limi-

Una suggestiva immagine delle Officine di Pietrarsa negli ultimi giorni di attività

La 640-088: l'"ultima vaporiera"

Il 20 dicembre 1975 dalle Officine di Pietrarsa usciva l'ultima locomotiva a vapore che in quell'Opificio aveva effettuato la Grande Riparazione. Quell'avvenimento sanciva l'effettiva chiusura di Pietrarsa e per l'occasione venne organizzata una semplice e toccante cerimonia. Tra gli altri, era presente anche Antonio Falcone che, per la rivista "Ferrovie e Modellismo Ferroviario", scrisse un articolo che siamo lieti di riproporre anche per i nostri lettori.

Sabato 20 dicembre 1975. La locomotiva Gr 640-088, completata la Grande Riparazione, quindi rimessa completamente a nuovo, lascia le Officine di Pietrarsa. Il fatto di per sé sarebbe banale. Rientra nella "routine" di questo stabilimento presso il quale migliaia di locomotive hanno fatto tappa per curarvi i loro acciacchi.
Il 20 dicembre segna però una tappa importante e triste per quanti a Pietrarsa hanno prestato la loro opera e per quanti amano le ferrovie. È il giorno in cui la storia delle gloriose Officine, iniziata 135 anni fa, si conclude: è la fine di un'era.
L'avvenimento si è voluto celebrare con una cerimonia molto semplice, come meglio si addice agli eventi profondamente sentiti. A Pietrarsa sono in molti a salutare l'ultima locomotiva. Sono presenti il Direttore Compartimentale, ing. Frunzio, dirigenti e maestranze dello stabilimento, giornalisti e molti soci del Gruppo Fermodellistico della Campania. I vecchi operai dell'Officina sono presenti in massa. La locomotiva è lì, sul lungo binario che dal reparto montaggio, attraversando tutto il complesso, giunge fino alla gigantesca statua in ghisa di Ferdinando II. Il colpo d'occhio è magnifico. La 640, pavesata di bandierine tricolori e giallorosse del Comune di Napoli, sfavilla sotto i raggi del sole che è tornato a risplendere dopo tante giornate di pioggia, quasi volesse porgere anch'esso omaggio all'ultima vaporiera. Alla tinteggiatura regolamentare: caldaia, cabina, cassa del tender, nere; ruote, traverse di testa, telai, rossi; il bravo verniciatore ha voluto apportare una personale nota di fantasia che non guasta, colorando in rosso il volantino del coperchio della camera a fumo e qualche altro dettaglio e aggiungendo un leggiadro collarino bianco alla base del camino.

Sottoposta al fuoco di fila di fotografi e cineoperatori, la vaporiera fa "passerella": avanza ed indietreggia a richiesta, per offrire le migliori condizioni di ripresa, ora mostrandosi in tutta la sua linea aggraziata, ora avvolgendosi nel mantello bianco di una nube di vapore.

La 640 rientra poi nel reparto montaggio per essere immessa, per mezzo del carrello trasbordatore, sul raccordo che collega le Officine alla linea Napoli-Salerno.

Nel frattempo i convenuti si portano presso il locale della mensa. La lavagnetta, posta all'ingresso del salone, annuncia l'ultimo menù: "Pasta - Carne ai ferri". Una mano ignota ha aggiunto: "Fine. L'ultima abbuffata". Al bar intanto si dà fondo alle superstiti scorte di caffè. L'"espresso" è gratuito e ce n'è per tutti.

Prende la parola l'ultimo Direttore delle Officine di Pietrarsa, ing. Adamo, che illustra, visibilmente commosso, la vocazione all'istruzione e alla specializzazione tecnica che ha sempre caratterizzato Pietrarsa. L'ing. Adamo riassume, quindi, brevemente, la storia dell'Officina che — conclude — «è storia, più che di impianti, di uomini, i quali costituiscono una famiglia, addirittura un popolo, tale è nel tempo e nello spazio la diffusione dei lavoratori che a Pietrarsa sono stati direttamente o indirettamente legati». È poi la volta del Segretario Capo, Pantani, il quale, in rappresentanza della Federazione Sindacale Unitaria, dopo aver sottolineato i valori e gli ideali perseguiti dalle maestranze di Pietrarsa e ricordato il tributo di sangue versato dalla nascente classe operaia nella lunga storia delle Officine, si dice certo che Pietrarsa continuerà a vivere imperitura nel ricordo di tutti i ferrovieri.
Il Direttore Compartimentale, Ing. Frunzio, a sua volta, dopo aver sottolineato i vincoli di affetto che hanno sempre unito i lavoratori dell'Opificio, assicura che Pietrarsa rimarrà un faro sempre acceso e che la sua luminosa tradizione continuerà con la trasformazione in Museo Ferroviario.
La cerimonia si conclude poi sul raccordo, dove una augurale bottiglia di spumante va ad infrangersi contro le alte ruote della 640-088 ormai pronta a sostenere il suo ultimo esame: la corsa di prova sulla tratta S. Giovanni a Teduccio-Torre del Greco.
Un fischio prolungato, sbuffi di fumo e la locomotiva in retromarcia si porta in un primo tempo alla vicina stazione di S. Giovanni a Teduccio. A bordo della 640 sono l'ing. Adamo, il Capo Tecnico Sup. Pellegrini, il macchinista Docimo, e l'aiutomacchinista Mancinelli.
Agganciato al tender è il carro attrezzi, una vecchia vettura a tre assi della Rete Mediterranea, ancora in ottime condizioni. Vi prendono posto alcuni operai pronti ad intervenire ad ogni evenienza ed anche il sot-

tano alla manutenzione di quelli esistenti. Negli anni '50 Pietrarsa viene adibita esclusivamente alla Grande Riparazione dei pochi rotabili a vapore rimasti in circolazione.

1966 - La rapida affermazione dei nuovi mezzi di trazione costringe l'Azienda FS a prendere in considerazione l'eventualità di chiudere definitivamente i due "storici" impianti di Pietrarsa e Granili, che non rispondono più alle moderne esigenze tecnico-funzionali sopravvenute.

1975, 15 novembre - Le Officine di Pietrarsa vengono ufficialmente chiuse. Poco tempo dopo, il **20 dicembre,** lascia l'impianto la GR 640-088; ultima locomotiva che ha effettuato la Grande Riparazione a Pietrarsa.

A cura di Rossella Vodret

toscritto, al quale viene gentilmente concesso dall'Ing. Adamo di effettuare un tratto del percorso in cabina guida. A San Giovanni il piccolo convoglio sosta qualche minuto, appena il tempo per lasciar passare un "Espresso" per la Sicilia, poi si rimette in marcia e poco dopo sosta ancora brevemente davanti all'ingresso di Pietrarsa, dove si è raccolta una piccola folla. Il macchinista aziona il segnale acustico. Gli astanti sventolano i fazzoletti. La commozione prende tutti e quei fazzoletti asciugano anche qualche lacrima. La locomotiva riparte... è già lontana, ora è solo una macchia scura sormontata da un pennacchio di fumo.

La macchina risponde in pieno alle sollecitazioni del macchinista, la corsa è sicura, in cabina i tecnici sono soddisfatti. La Grande Riparazione è stata fatta ancora una volta a regola d'arte, com'è nella tradizione di Pietrarsa. La 640 riguadagna il raccordo delle Officine. La corsa di prova è finita. Pietrarsa è ora immersa nel silenzio. Una stretta di mano, le congratulazioni, l'addio. Il gruppo si scioglie. L'indomani si andrà a lavorare in un altro impianto, chissà dove. La 640-088, l'ultima locomotiva riparata a Pietrarsa rimane, sola, ad attendere sul raccordo. Dalla piattaforma posteriore del tender sono scomparsi i due fanali di coda. "Sono andati persi lungo il percorso di prova", questa è la versione... ufficiale. Più probabilmente, "souvenir" di una giornata indimenticabile, saranno andati ad arricchire la collezione di qualche appassionato. Un atto d'amore in fin dei conti verso una locomotiva divenuta particolarmente cara e che ci auguriamo di incontrare ancora.

Domani, un macchinista ed un fuochista, venuti appositamente fin quaggiù, riporteranno a Torino, al suo Deposito, la "640-088, l'ultima vaporiera di Pietrarsa".

Antonio Falcone

Nasce il capannone Montaggio

Un totale del grande capannone Montaggio, in cui è stato completato il restauro

di Anna Maria Affanni

Voler rinnovare in qualche modo l'istituzione "museo" significa, innanzitutto, concepire un Museo in un modo più stimolante, con spazi variabili, modificabili, e fornire al pubblico, attraverso un'operazione di preselezione, dei temi particolari che lo inducano ad interessarsi ed a prendere coscienza dei singoli problemi.

Queste nuove prospettive richiedono necessariamente un rinnovamento nel campo della tecnica espositiva, con una ricerca di flessibilità degli allestimenti. Lo studio per l'allestimento del capannone Montaggio, che ha una superficie complessiva di mq. 5.000 ha presentato notevoli difficoltà sia di carattere tecnico in considerazione del

Si lavora alla pavimentazione dell'area parcheggio. Nella foto in alto, l'ala del Museo che si affaccia sul mare. Di fianco, alcuni operai predispongono uno dei tantissimi infissi del Museo

materiale da esporre (locomotive), che progettuale.

Tra i problemi tecnico-organizzativi, il primo (in ordine cronologico) si è presentato al momento della scelta di un certo numero di locomotive (25, per l'esattezza) che fossero rappresentative per la storia e l'evoluzione tecnologica della trazione a vapore.

Quindi, si è dovuto decidere come e dove restaurare i rotabili scelti; e, in seguito, studiare la sistemazione delle locomotive nello spazio a disposizione, nonché l'esecuzione di lavori di approfondimento di alcune fosse di ispezione, per consentire l'osservazione dei meccanismi delle locomotive nella parte inferiore; infine, lo studio di particolari piani inclinati per le locomotive a cremagliera.

Per quanto riguarda l'allestimento, la collocazione di un Museo in un edificio preesistente a carattere industriale ha presentato problemi di difficile soluzione: poca flessibilità, spazi espositivi fissi, difficoltà nella definizione degli itinerari di visita, contrasti delle strutture antiche con le esigenze espositive. Inoltre, alla luce delle recenti esperienze museografiche e degli studi, cui si è accennato, sulla crisi del Museo come istituzione che tende essenzialmente alla conservazione passiva e all'esposizione permanente ed inerte, si è cercato di creare una conservazione attiva, mobile, facilmente accessibile anche da parte di un pubblico profano, attraverso uno studio dettagliato delle attrezzature espositive: quindi vetrine, apparecchi di illuminazione dei percorsi e degli spazi di sosta.

Da un'analisi dei percorsi possibili di visita all'interno del capannone Montaggio e in considerazioni che le 25 locomotive scelte vanno ad occupre quasi interamente lo spazio delle "navate laterali", l'unico spazio destinato principalmente alla fruizione dell'utente è risultato il vano centrale.

L'arredo del vano centrale (che corrisponde allo spazio già occupato dal percorso del carro-trasbordatore, che peraltro dovrà ancora funzionare all'occorrenza) è concepito come un'attrezzatura flessibile e trasformabile nella maniera più idonea all'uso richiesto: che consenta, cioè, di cambiare facilmente la collocazione cronologica del materiale rotabile esposto, di sostituire alcuni "pezzi", di procedere a un totale spostamento quando, appunto, si presenti la necessità di usare il carro-trasbordatore.

Altre caratteristiche essenziali sono: la forma, la dimensione e la leggerezza dell'arredo, che non deve interferire con la struttura esistente e deve mantenere la possibilità di massima fruizione da parte del visitatore.

Contemporaneamente, si è dovuta creare un'attrezzatura espositiva per oggetti di varie dimensioni (es.: divise, lanterne, orologi, meccanismi) e per

tutta la documentazione relativa alle locomotive esposte. Creare, cioè, quelle condizioni ambientali atte a consentire la corretta lettura storico-critica del materiale esposto, pur conservando l'integrità e l'autenticità dell'ambiente in cui è contenuto.
Questo grande vano centrale attrezzato viene così a sottolineare il percorso principale su cui si affacciano altri spazi espositivi ricavati nelle "navate laterali".

Il progetto

Per la realizzazione di questo programma si è partiti dalla ricerca di una maglia reticolare che fungesse da elemento coordinatore e di definizione dei volumi progettuali.
Assumendo come primo modulo la scansione della struttura esistente, si è tracciata una maglia quadrata, assumendone, poi, solo le diagonali, in modo da ottenere una netta distinzione tra elementi esistenti e nuovo progetto, che si rivela poi anche nell'uso dei materiali.
L'esigenza di creare percorsi aerei ha condotto alla realizzazione di grosse strutture autoportanti che permettono di recuperare uno spazio (quello originariamente utilizzato dai carri-elevatori) e di avere contemporaneamente una visione più ampia sia del manufatto architettonico, sia del materiale esposto.
Le tre macrostrutture, con le loro entrate ed uscite inserite direttamente sugli spazi espositivi laterali, sono realizzate con strutture in ferro trattato, autoportanti, di tipo modulare che partendo dalla quota di +0,40 cm (quota esposizione locomotive) si innalzano con un percorso inclinato (con gradini) fino ad una quota di metri 5,50, che è il livello del percorso aereo che sovrasta le locomotive esposte.
Nettamente in contrasto con queste strutture è l'allestimento della zona centrale che, proprio per la sua esigenza di massima flessibilità, è stato pensato con tre elementi base modulari, che nelle loro varie combinazioni e varianti (di facile realizzazione) rendono possibili differenti organizzazioni spaziali e funzionali e si inseriscono come sottomultipli del quadrato della maglia geometrica di base.
Ogni elemento è un prisma quadrato (si differenziano tra loro solo nelle altezze e nelle varianti) con la base superiore inclinata a 45°, realizzato in legno laccato e vetro.
Nell'aggregazione assiale degli elementi, le vetrine sono tutte rivolte all'interno del quadrato di base per garantire una circolazione obbligata al centro, mentre agli angoli esterni sono collocati gli arredi per la sosta, che vengono così a trovarsi in una posizione frontale alle locomotive.
Per facilitare la circolazione anche di carrozzelle per handicappati, è stato risolto il problema del dislivello tra il vano centrale e le "navate laterali", che era di 0,40 cm, con un piano inclinato che unisce, con una lieve pendenza di appena 10°, le due zone; piano che poi, nella realizzazione definitiva verrà ad essere coperto con moquette: il che renderà, tra l'altro, facilmente riconoscibili gli spazi espositivi. □

I Musei degli altri

MUSEO DI YORK

Inghilterra

È il più importante museo ferroviario d'Europa.
Ricavato in parte nel vecchio Deposito Locomotive di York, è stato aperto nel 1975 come sezione distaccata del Museo delle Scienze di Londra. Particolarmente interessante è l'organizzazione dello spazio espositivo:
— *atrio principale*: intorno a due piattaforme girevoli e lungo le pareti sono esposte le locomotive e il materiale rotabile;
— *piano terra*: sono esposte due grandi locomotive, di cui una sezionata e dotata di un motore per mostrare il funzionamento delle valvole. Anche in questa sala sono installate due grandi piattaforme girevoli con altri rotabili, ed è rappresentata la storia dell'evoluzione dei binari e dei segnali e la storia dell'ingegneria ferroviaria;
— *galleria speciale di esposizione*: è uno spazio destinato ad accogliere mostre temporanee;
— *balconata*: è situata al 1° piano e si affaccia sull'atrio principale, consentendo la fruizione del materiale rotabile da un diverso punto di vista;
— *teatro per conferenze e servizi educativi*
— *biblioteca con fototeca*
— *negozio per la vendita di materiale illustrativo.*
Il museo di York è all'avanguardia in particolar modo per le nuove tecniche espositive adottate che permettono un'accurata lettura storico-tecnica del materiale ferroviario.

MUSEO FERROVIARIO DI MULHOUSE

Francia

Aperto nel 1976, è il più recente Museo ferroviario europeo; alcune sezioni sono ancora in allestimento.
L'area espositiva si articola su tre grandi spazi:
— un'area di ingresso in cui sono esposti in apposite bacheche, modellini ferroviari e cimeli vari (divise, lampade, orologi, orari, manifesti, ordini di servizio, ecc.);
— un grande cortile con l'esposizione di materiale fisso (rotaie, corpo stradale, segnali, impianti di stazione) in cui è stato realizzato o è in via di realizzazione un piccolo fabbricato viaggiatori fine secolo,

un vecchio ponte in ghisa su un laghetto artificiale, una torre di illuminazione alta 30 metri;
— un ampio padiglione in cui sono esposti su binari paralleli: 25 locomotive elettriche, 2 locomotive termiche, 3 automotrici, 4 veicoli di servizio.
Nel Museo si trovano inoltre un ristorante e un negozio per la vendita di cataloghi, libri, manifesti, stampe, ecc.
Mentre lo spazio espositivo del cortile è organizzato con percorsi liberi che vengono scanditi dal materiale esposto, e quindi presenta nel complesso una certa flessibilità, lo spazio destinato all'esposizione dei rotabili si presenta come uno spazio fisso definito e ritmato esclusivamente dai rotabili esposti; quindi tenendo in scarsa considerazione le tecniche museografiche che mirano invece a concezioni spaziali totalmente opposte (ad es. ricerca di percorsi, studio di attrezzature espositive, spazi variabili, ecc.).

MUSEO DEI TRASPORTI DI LUCERNA

Svizzera

Nel Museo dei Trasporti di Lucerna esiste una sezione dedicata al materiale ferroviario.
Tale sezione è articolata su due sale e un'area all'aperto in cui sono esposti vari rotabili che illustrano la storia dei trasporti in Svizzera e nel Mondo. Tra gli oggetti maggiormente significativi citiamo il modello della rampa settentrionale della Linea del San Gottardo, lo spaccato (a scopo dimostrativo) di una locomotiva a cremagliera della ferrovia del Brüning e il simulatore della cabina di comando di una locomotiva.

Il Museo di Lucerna può vantare inoltre una stupenda ubicazione, proprio nel cuore della Svizzera, sul bel lago dei Quattro Cantoni, facilmente raggiungibile sia per ferrovia che per strada. Costituisce la meta ideale per una gita di un giorno.
Inoltre dal punto di vista architettonico, si presenta come una aggregazione di vari elementi strutturali, cioè un'architettura potenzialmente estensibile nel futuro, ed è proprio per queste sue caratteristiche che oltre a tener continuamente aggiornate le sue collezioni e a rinnovare le sue esposizioni, il Museo ha ora in corso importanti progetti di ampliamento.

MUSEO DEI TRASPORTI DI MONACO

Germania

Fondato nel 1903 è il più antico museo dei trasporti d'Europa e il più tradizionale per criteri espositivi.
All'interno è collocato un padiglione dedicato alla Sezione Ferroviaria in cui sono esposte in quattro sezioni la storia e lo sviluppo delle ferrovie tedesche:
1ª sezione — Due tronchi di binario con locomotive e carrozze che illustrano l'evoluzione delle ferrovie tedesche; accanto a queste sono esposte due carrozze della wagon-leet. Corredano il tutto vetrine con modelli in scala e materiale illustrativo (libri, pubblicazioni, ecc.).
2ª sezione — Costituita da un corridoio-passaggio obbligato sulle cui pareti sono collocate varie vetrine con modellini in scala.
3ª sezione — È ricavata in un allargamento del corridoio e vi è esposto un vagone su una cremagliera.
4ª sezione — Composto da un ambiente quadrato in cui è inserito un plastico funzionante circondato da tribune con circa 100 posti.

MUSEO FERROVIARIO DI VIENNA

Austria

Il Museo Ferroviario austriaco si trova all'interno del Museo tecnico per l'Industria e le Professioni e occupa un'area di circa 5000 mq. dove è illustrata la storia e lo sviluppo delle ferrovie austriache attraverso l'esposizione di mezzi di trazione, modelli delle linee austriache, cremagliere e funicolari, ferrovie urbane, mezzi di trazione.
Il materiale esposto risulta notevolmente sacrificato a causa dello spazio espositivo molto esiguo; a tal fine si prevede per il futuro un ampliamento dell'area espositiva.
(A.M. Affanni e R. Vodret)

Cosa ne

On. Prof. FRANCESCO COMPAGNA

Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri

Quante volte ho sentito dire, con borbonica nostalgia, che la prima ferrovia italiana fu quella che nel 1839 collegò Napoli a Portici!
Ma io, con risorgimentale nostalgia, ho sempre risposto che nei venti anni successivi furono assai più i chilometri di linea ferroviaria fatti costruire da Cavour che non quelli fatti costruire dai governi borbonici per accorciare la penisola, "troppo lunga e troppo esigua" specialmente a Sud, e per penetrare le aree di maggiore "segregazione topografica" del Mezzogiorno (quelle tra virgolette sono espressioni e definizioni che risalgono a Giustino Fortunato). Per l'accorciamento fu necessario attendere Silvio Spaventa; e per la penetrazione, a parte la ferrovia Ofantina voluta dallo stesso Fortunato, si è dovuta attendere la Repubblica. E tuttavia, ci sarebbe ancora molto da fare.
Non sono di quelli che si lamentano perché alle autostrade si sono sacrificate le ferrovie. Le autostrade erano necessarie per accorciare e penetrare come oggi si può e si deve accorciare e penetrare. Sarebbe stato peggio se fossero rimaste indietro le autostrade per mandare avanti soltanto le ferrovie. Ma sarebbe stato meglio se si fossero mandate avanti equilibratamente così le autostrade come le ferrovie. Non che raddoppi ed elettrificazioni non abbiano migliorato la condizione ferroviaria del Mezzogiorno: tuttavia, un certo riequilibrio del trasporto su rotaia, rispetto al trasporto su gomma, anche nel Mezzogiorno è urgente, come lo è nel resto della penisola; e magari più urgente: penso, tanto per fare un esempio significativo, alla Benevento-Foggia e, per fare un altro esempio, al coinvolgimento ferroviario di Matera.
La realizzazione a Napoli del Museo Nazionale Ferroviario è una promessa che, nel riequilibrio fra rotaia e gomma, sarà data priorità alla penetrazione nel Mezzogiorno? Dall'interno del Governo mi sia consentito di suggerire all'amico Ministro una risposta affermativa.

ANTONIO GHIRELLI

Scrittore e giornalista

L'allocazione del primo Museo nazionale ferroviario d'Italia non avrebbe potuto es-

pensano del Museo a Pietrarsa

Al di là degli aspetti specificamente ferroviari, l'apertura del Museo Nazionale di Pietrarsa ha una notevole importanza socio-culturale per il Meridione e per la città di Napoli in particolare. A tale proposito, uomini politici, scrittori e giornalisti esprimono per "Voci" il loro parere

sere più felice. La scelta della località di Pietrarsa, alle porte di Napoli, appare opportuna almeno per due ragioni. La prima riguarda per l'appunto la zona nella quale sorge il Museo e non solo, naturalmente, per la straordinaria bellezza del contesto geografico ma anche e soprattutto perché essa coincide storicamente con la nascita della Napoli industriale e della classe operaia locale, cioè dello strato sociale più moderno, più serio, più maturo che la nostra città abbia vantato nel corso degli ultimi centocinquanta anni. Quando i Borboni lanciarono, proprio da Pietrarsa, il primo progetto italiano di un impianto così avanzato, furono gettate le basi per uno sviluppo economico e culturale che purtroppo non ebbe, per decenni, un seguito adeguato. Si sarebbe dovuto aspettare Francesco Saverio Nitti e la sua generosa, meditata battaglia, per arrivare all'emanazione della prima legge speciale per Napoli del 1904 e con essa al varo di un programma cospicuo, ancorché insufficiente, di industrializzazione della città. Ma i meccanici, i tecnici, gli ingegneri di Pietrarsa avevano aperto la strada ad un nucleo sempre più compatto e professionale di lavoratori specializzati che in prospettiva, nonostante tutte le sciagure e le contraddizioni di Napoli, ne avrebbero fatto la capitale tecnologica del Mezzogiorno.

L'altra ragione per cui appare felice la scelta di Pietrarsa come sede del Museo Nazionale Ferroviario riguarda, naturalmente, la stessa storia della strada ferrata. Tra i primati di Napoli il treno a vapore della Napoli-Granatello (o, come si dice più comunemente, della Napoli-Portici) segna un anticipo di un anno sulla Milano-Monza, di sei sulla Padova-Vicenza, di otto sulla Firenze-Prato e sulla Torino-Moncalieri. Disgraziatamente, come tutti i primati napoletani — ne vantiamo uno, analogo, anche per la prima nave a vapore, così come con la comunità dei setaioli di S. Leucio di Caserta vantiamo il primo esperimento europeo di industria a gestione pubblica — anche quello ferroviario è rimasto fine a se stesso. Chiusa precipitosamente la fase delle riforme di Ferdinando II, la rete ferroviaria del Mezzogiorno rimase limitata per decenni a pochi tronconi e la stessa ex-capitale dovette aspettare fino agli anni Venti del secolo successivo per vedersi allacciata a Roma dalla Direttissima.
Ma queste sono malinconie del passato. Oggi stiamo festeggiando una iniziativa come quella del Museo di Pietrarsa che va salutata con la più grande simpatia e non solo per i valori storici e tecnici che contribuisce a mettere in risalto ma perché costituisce un nuovo e fondamentale motivo di attrattiva per quel turismo culturale a cui si legano le prospettive più serie di sviluppo della nostra terra.

MICHELE PRISCO

Scrittore

Quel tratto delle Ferrovie dello Stato che, costeggiando in buona parte il mare, va da Torre Annunziata a Napoli, l'ho imparato a conoscere negli anni lontani della mia prima giovinezza, da universitario pendolare che pressoché quotidianamente si recava dalla provincia in città e vi ritornava. E così esso m'è rimasto dentro come un luogo del cuore — o della memoria — e potrei minutamente descriverlo nella varietà del suo paesaggio anche se oggi, quando ma più di rado mi accade di rifare all'inverso quel percorso in treno, il breve viaggio mi restituisce una diversa prospettiva deturpata dall'invadenza edilizia che ha fatto scomparire spazi e distrutto macchie di verde. (E anche la piccola pineta a ridosso della spiaggetta di S. Maria la Bruna, dove un tempo ragazzi abbiamo consumato pomeriggi in comitiva e c'era sempre uno, non dirò chi, che si portava appresso un libro di poesie, adesso non c'è più e al suo posto ci sono i capannoni di un deposito di locomotori e carrozze).
Ma due "momenti" restano ancora intatti: il porticciolo di Portici, denominato il Granatello, che conserva incorrotto il suo fascino non sminuito neppure dall'abuso cartolinesco che nell'Ottocento ne fecero i pittori napoletani, e la statua di ghisa di Ferdinando II intravista per un istante dal finestrino quando il treno passava accanto alle vecchie officine borboniche di Pietrarsa. E sono due momenti che riassumono due distinte emozioni, il ricordo (o l'impatto) rispettivamente con l'arte e con la storia.
Ora, proprio a Pietrarsa e proprio sull'area di quelle officine, sorge il Museo Nazionale Ferroviario: una collocazione più che naturale dacché la prima strada ferrata nazionale nacque proprio qui, con la Napoli-Portici del 1839; e un'occasione, per me, per poter finalmente vedere da vicino quella statua. Non amo i monumenti, e non amo ovviamente quel personaggio effigiato: ma la grossa, verdastra statua (a proposito, chi n'é stato l'autore?) ha un suo valore emblematico, è in qualche modo l'immagine di una capacità e di una volontà di lavoro che la cronaca degradante e violenta di questi ultimi tempi ha come accantonate, nel giudizio che abitualmente e genericamente si dà oggi di Napoli. E credo che il Museo ora allestito, il primo in Italia, voglia essere anche questo: un atto di fiducia in Napoli, e un augurio per Napoli. Non si può perciò non pronosticargli vita felice, perché esso rappresenta un'ulteriore testimonianza non tanto d'un glorioso passato civico quanto del desiderio civico, oggi più forte di quel che si possa sospettare, di un'ansia di ripresa.

GIUSEPPE CASTALDO

Commissario dell'Azienda autonoma di soggiorno, cura e turismo di Napoli

Nel momento in cui l'Azienda autonoma di soggiorno, cura e turismo è impegnata in uno sforzo massiccio per sottoporre all'attenzione della comunità nazionale e internazionale il patrimonio storico, artistico e culturale di Napoli (spesso sottovalutato quando Napoli veniva proposta quasi esclusivamente come "la città del sole e del mare"), l'inaugurazione del Museo ferroviario di Pietrarsa offre l'occasione per ricordare alcuni primati napoletani anche nel campo industriale.
Secondo uno slogan della nostra campagna promozionale, "l'Europa, prima che altrove, è passata per Napoli". E le officine di Pietrarsa, ora trasformate in uno splendido museo, certamente di rilevante importanza ai fini turistici, stanno lì a dimostrare che lo slogan è ancorato alla realtà: anche l'Europa ferroviaria è nata a Napoli prima che altrove. Infatti il museo che le Ferrovie dello Stato hanno voluto realizzare nell'area napoletana rende omaggio contemporaneamente sia alle stupende macchine da rotaia uscite per oltre un secolo dai capannoni di Pietrarsa, un insediamento industriale di grande prestigio internazionale, sia alla prima strada ferrata italiana, quella tra Napoli e Portici inaugurata nel 1839.
Quindi Napoli può fregiarsi del titolo di capitale ferroviaria. Ed è un titolo che cercheremo di sfruttare nel migliore dei modi in sede di rilancio turistico della città, puntando adeguatamente sulla nuova e suggestiva struttura museale.

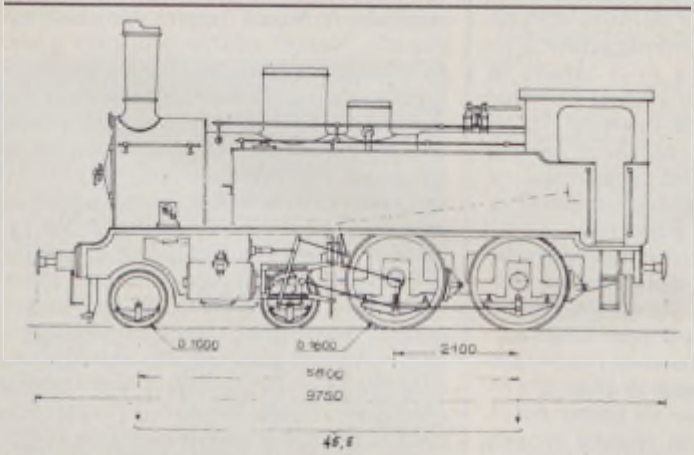
Le locomotive esposte

Il primo Padiglione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, ospiterà come prima locomotiva la 290-319. Ma seguiranno, nell'arco di pochi mesi, altre ventiquattro, tutte di grande valore storico e tecnico. Ecco una breve presentazione di questi "25 pezzi" della nostra storia del vapore.

290.319

Anno di costruzione: *1913*. Fabbrica: *OM - Officine Meccaniche (Milano)*. Rodiggio: *0 - 3 - 0 (C + 3T12)*. Vapore: *saturo*. Espansione: *semplice*. Potenza: *500 CV*. Velocità max: *60 km/h*. Massa in servizio: *43.800 kg*.

Il Gruppo 290 nasce come 350 bis R.A., anche se il progetto base di questo tipo di rotabile è quello delle celebri "Bourbonnais" francesi. Entrato in servizio nel 1889 e inizialmente utilizzato dalla Rete Adriatica per le spinte al valico di Fossato sulla linea Roma-Ancona, il Gruppo 290 dimostra ben presto di avere le caratteristiche adatte a qualsiasi tipo di percorso e viene, quindi, utilizzato per il servizio merci praticamente ovunque. Durante il primo conflitto mondiale alcune 290 vengono adibite al servizio dei treni armati destinati alla difesa costiera, ma già nell'immediato dopoguerra le accresciute esigenze del traffico ferroviario, che portano alla ricerca di soluzioni teniche più avanzate, relegano questi rotabili allo svolgimento di servizi di secondaria importanza. Le prime demolizioni sono del 1926 e, dopo una parentesi di attività nel corso della seconda guerra mondiale, il Gr. 290 lascia il parco F.S. intorno al 1954.
La 290.319, scelta per il Museo di Pietrarsa, è l'unico esemplare ancora esistente dei 338 esemplari del Gruppo: costruita nel 1913, appartiene all'ultimo lotto di 31 locomotive uscito in quell'anno dalle *Officine Meccaniche* di Milano.
Destinata inizialmente all'ex Museo Ferroviario di Roma Termini, è rimasta per diversi anni accantonata a Merano, prima di trovare la sua definitiva sistemazione a Pietrarsa, dopo essere stata accuratamente restaurata presso il Deposito Locomotive di Roma Trastevere.



M.M.O.22

Anno di costruzione: *1896* (come FNM 254). Fabbrica: *Société Anonyme de Couillet (Marcinelle)*. Rodiggio: *2 - 2 - 0 T (2'B)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *350 CV*. Velocità max: *80 km/h (circa)*. Massa in servizio: *46.500 kg*.

Nel 1896 le *Ferrovie Nord Milano*, allo scopo di incrementare la velocità dei treni viaggiatori sino allora affidati a macchine di rodiggio 1-2-0 e 0-3-0, ordinano alla fabbrica belga *Couillet* un gruppo di 6 locomotive caratterizzate dal rodiggio 2-2-0, abbastanza inconsueto per macchine tender. A differenza di altri tipi espressamente concepiti per il servizio suburbano, queste locomotive non hanno rodiggio simmetrico e richiedono pertanto la presenza ai capilinea di piattaforme girevoli per l'inversione.

La 290.319 restaurata presso il Deposito di Roma Trastevere

851.110

Anno di costruzione: *1904*. Fabbrica: *Breda (Milano)*. Rodiggio: *0 - 3 - 0 T (C)*. Vapore: *saturo*. Espansione: *semplice*. Potenza: *400 CV*. Velocità max: *65 km/h*. Massa in servizio: *44.000 kg*.

Questo Gruppo nasce come 270 R.A. nel 1898 e viene utilizzato, dalla Rete Adriatica, sulle linee di montagna o particolarmente accidentate, come la Roma-Ancona e la Roma-Pescara.
La prima serie di queste locomotive si differenzia oltre che per la cabina aperta anche per la diversa disposizione delle casse d'acqua. I primi esemplari hanno, inoltre, il freno a vuoto e non automatico.

625.308

Anno di costruzione: *1904* (come 600.008). Anno di trasformazione: *1931*. Fabbrica: *Ansaldo (Genova)*. Rodiggio: *1 - 3 - 0 (1'C + 3T12)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *800 CV*. Velocità max: *80 km/h*. Massa in servizio: *53.900 kg*.

Il Gruppo 625 deriva direttamente dal Gr. 600 F.S. (ex 380 della Rete Adriatica) e le modifiche, rispetto a quest'ultimo, consistono nell'applica-

CONTINUA A PAG. 33

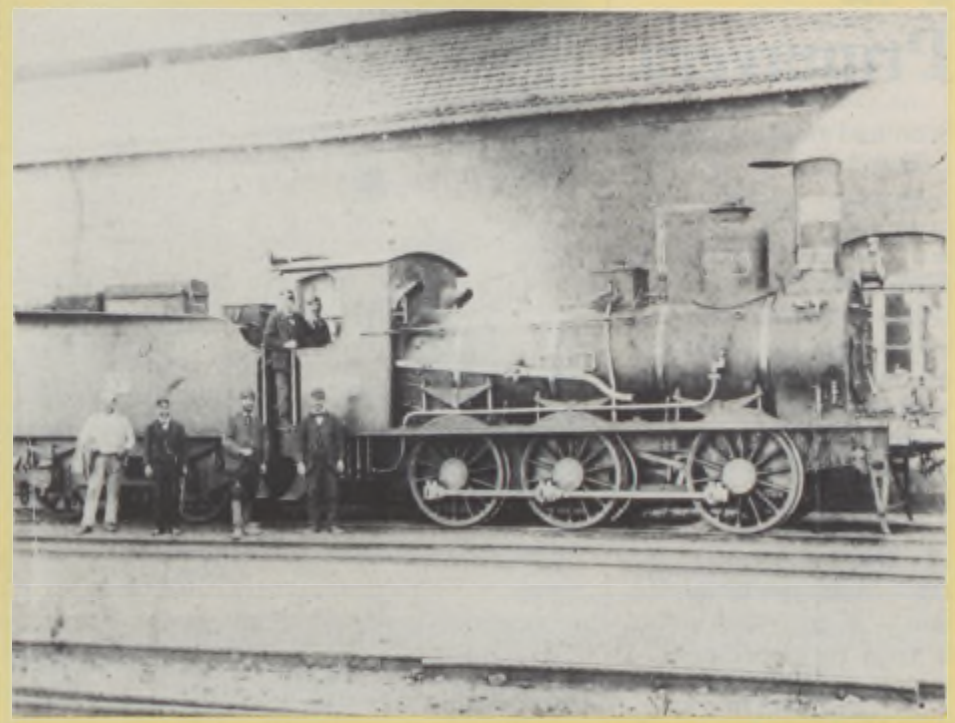
Un treno nel cassetto
Amici in pensione
I nostri concorsi
Cronache del DLF
L'iniziativa per gli handicappati
Tuttarete

CASA NOSTRA

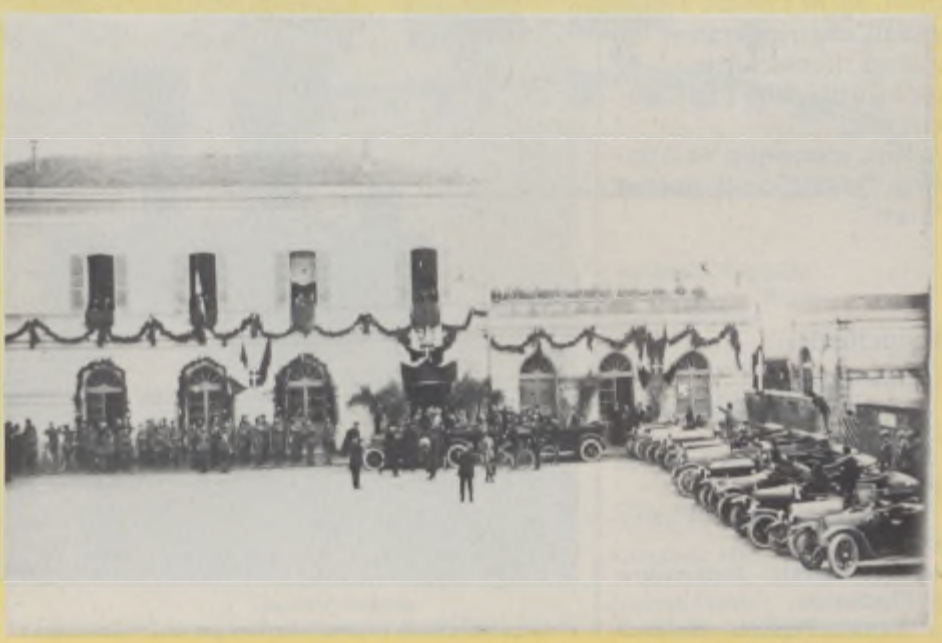
Un treno nel cassetto

La nostra nuova rubrica ha fatto centro. Decine e decine di fotografie, alcune davvero molto rare, tutte comunque interessanti e suggestive, sono già giunte in redazione. Come abbiamo detto, sceglieremo le foto più caratteristiche e le pubblicheremo, mese per mese, con l'indicazione del nome della persona che le ha inviate e con le relative notizie fornite. Le foto verranno duplicate, in modo da poter restituire al proprietario gli originali, che saranno trattati con la massima cura. Ai nostri lettori, che ringraziamo di cuore per questa ulteriore prova di collaborazione, rinnoviamo la preghiera di essere il più possibile precisi nelle informazioni e nelle notizie relative alle foto inviate; il materiale più interessante, infatti, verrà schedato e successivamente utilizzato per il Museo Ferroviario di Pietrarsa e per eventuali mostre organizzate dalla nostra Azienda.

1939. Lavori sul piazzale della Stazione Termini. Da notare, sullo sfondo, il tender della 290.319, una delle venticinque locomotive che saranno conservate nel Museo di Pietrarsa. La foto è stata fornita dall'Ispettore Principale, Francesco De Angelis, dell'U.P.C. di Roma, nipote dell'agente in divisa, sorvegliante di 1ª classe, Oliviero Longhi.



1890. Ferrovieri del Deposito Locomotive di Castelvetrano. La foto è stata fornita dal lettore Giovanni Volpe, Ex Capo Gestione Superiore, che ci ricorda che nel gruppo c'è anche un suo parente, il Macchinista Giuseppe Lucà.



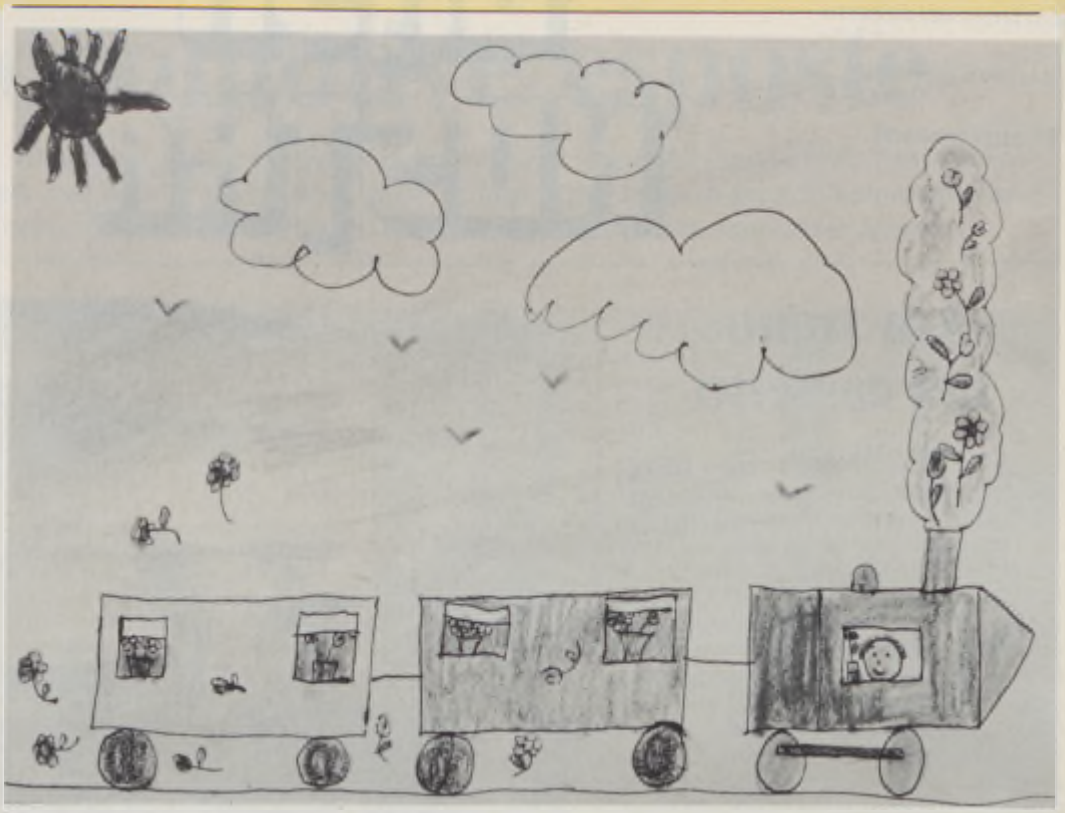
1923. La stazione di Fano, addobbata a festa, in occasione dell'arrivo del Principe Umberto di Savoia, in visita alla città. La foto è stata fornita da Elia Augusto Gambini, novantenne, funzionario FS a riposo e già Sindaco di Fano.

Il treno e la Primavera

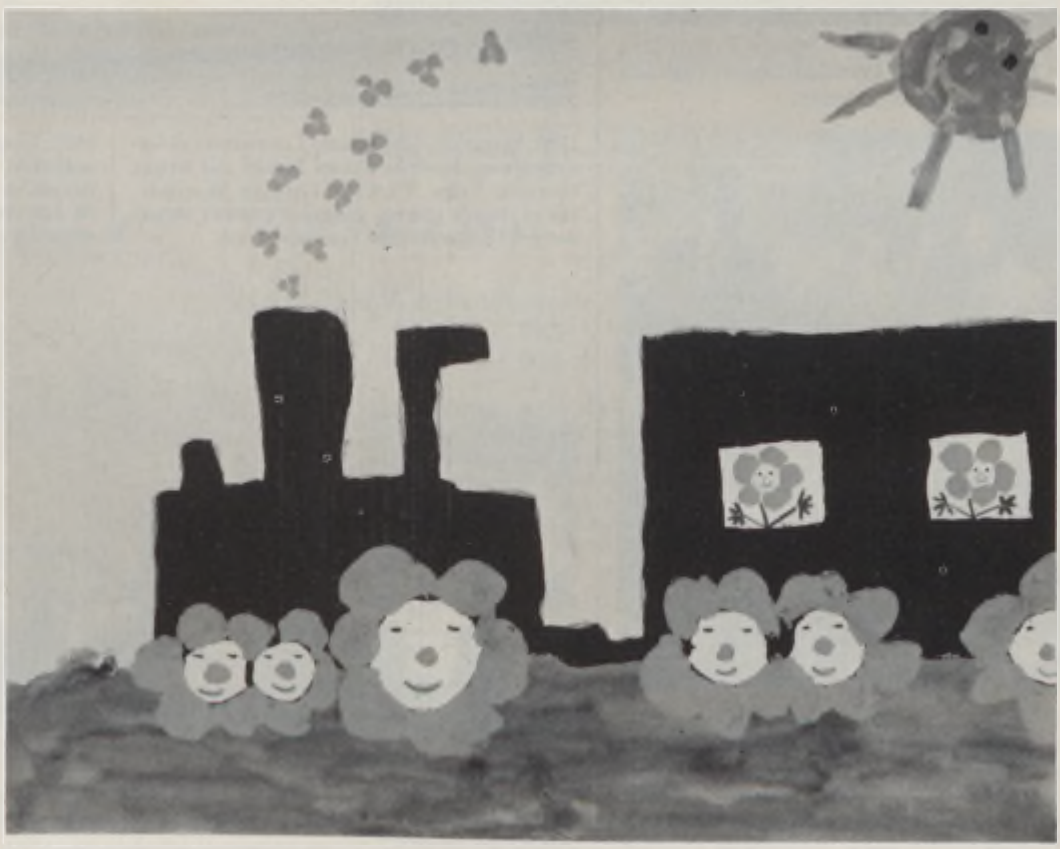
Sono stati molti, moltissimi, i disegni arrivati in redazione per il concorso organizzato da "Voci della Rotaia" sul tema "Il treno e la primavera".
Disegni freschi, allegri, a volte teneri, a volte buffi, ma tutti spontanei, veri e soprattutto colorati.
Il lavoro della nostra giuria non è stato davvero facile. Purtroppo, abbiamo dovuto scegliere solo cinque vincitori — uno per ogni classe della scuola elementare — ai quali sarà inviata la bella enciclopedia in 16 volumi messa in palio, ma tutti, indistintamente, i disegni in concorso avrebbero meritato un premio.
Pubblichiamo qui di seguito, oltre ai nomi dei vincitori, anche l'elenco dei segnalati che riceveranno un piccolo riconoscimento a ricordo della loro partecipazione.
A tutti, comunque, va il nostro "grazie" e il nostro "bravi".

I vincitori

1ª Elementare
Alessandro Musso - *Asti*
2ª Elementare
Flavio Cosma - *Milano*
3ª Elementare
Elisa Natalini - *Bologna*
4ª Elementare
Antonio Recchia - *Piedimulera*
5ª Elementare
Patrizia Pignatta - *Bolzano*



Il disegno di Alessandro Musso, vincitore per la 1ª elementare



Il disegno di Flavio Cosma, vincitore per la 2ª elementare

"Primavera vien danzando..."

Se si pensa alla primavera, se si cerca di raffigurarla, non ci sono dubbi: la primavera è una bella fanciulla bionda, dai riccioli inanellati, sul capo ha una coroncina di fiori e un leggerissimo vestito le fascia il corpo sottile. Naturalmente danza mentre intorno a lei il primo sole di marzo fa capolino tra le nuvole e la natura si sveglia dal lungo sopore invernale.

Iconografia classica un po' infantile e un po' retorica? Certo. Ma la primavera è tutto questo. Anzi, ha il preciso dovere di essere sia infantile che retorica.

Nei paesi del nord dove l'avvento della primavera è davvero una grande festa perché l'inverno è davvero un duro e cupo nemico, le celebrazioni sono quanto mai ingenue e popolaresche. È come se insieme alla natura si svegliasse anche l'uomo recuperando la sua dimensione, ormai lontana e dimenticata, di bambino.

Chi penserebbe, ad esempio, a un efferato delitto in una limpida, dolce, mattinata di aprile quando gli uccellini cinguettano sui rami in fiore? Di certo solo un pazzo. È più che evidente, infatti, che la scelta cadrebbe su una bieca serata di dicembre, una serata in cui il vento ulula tra i rami spogli mentre in lontananza brontola, minaccioso, un tuono.

No, a primavera certe cose non si fanno. A primavera nascono le foglioline nuove e i freschi pensieri. E poi davanti a quella bella fanciulla bisogna presentarsi convenientemente. Guai se si spaventasse e fuggisse via. Non potremmo più darcene pace e i nostri bambini non ce lo perdonerebbero mai. Questi bambini che la primavera la vedono così piena di fiori, di luce, di colori, che nei loro disegni l'hanno raffigurata con tutta la naturalezza, l'ingenuità, la semplicità della loro immaginazione. No, non ce lo perdonerebbero.

In fondo ci restano e gli restano così pochi miti. Qualcuno bisogna per forza salvarlo. E allora salviamo lei, la primavera, arricchiamo la sua coroncina di altri fiori, lasciamo che una brezza sottile faccia ondeggiare quel vestitino leggero e soprattutto permettiamo che arrivi danzando. Danzando allegramente verso quell'appuntamento, pur breve, pur effimero, al quale non vogliamo e non possiamo assolutamente rinunciare.

Marina Delli Colli

I segnalati

Armellini Massimo
4ª elementare - Trento
Arrigoni Mariangela
5ª elementare - Ambivere
Baldelli Alessia
4ª elementare - Pesaro
Balestri Francesca
3ª elementare - Cecina
Blengio Linda
2ª elementare - Monbaldone
Bortoletto Nicola
3ª elementare - Peri
Branco Angela Anna
3ª elementare - Praia a Mare
Brandolese Davide
3ª elementare - Rovigo
Bregant Marzia
2ª elementare - Mossa
Bruno Marinella
4ª elementare - Collegno
Bruno Rita
4ª elementare - Ciciano
Cama Concetta
2ª elementare - Reggio Calabria
Capobianchi Gianluca
1ª elementare - Bagni di Tivoli
Capobianchi Stefano
5ª elementare - Bagni di Tivoli
Capone Francesca
1ª elementare - Bari
Capone Giuseppe
3ª elementare - Bari
Carissimi Federica
1ª elementare - Terni
Castagna B.
5ª elementare - Palermo
Castelletti Serena
1ª elementare - Ossenigo Peri
Catalano Roberto
3ª elementare - Benevento
Cecchini Laura
1ª elementare - Foligno
Celentano Simonetta
3ª elementare - Ceredo Seregno
Cocozza Guido
3ª elementare - Roma
Cocozza Katia
1ª elementare - Roma
Crepaccioli Claudio
3ª elementare - Cittaducale
D'Angelo Stefania
3ª elementare - Carmagnola

Il disegno di Elisa Natalini, vincitrice per la 3ª elementare

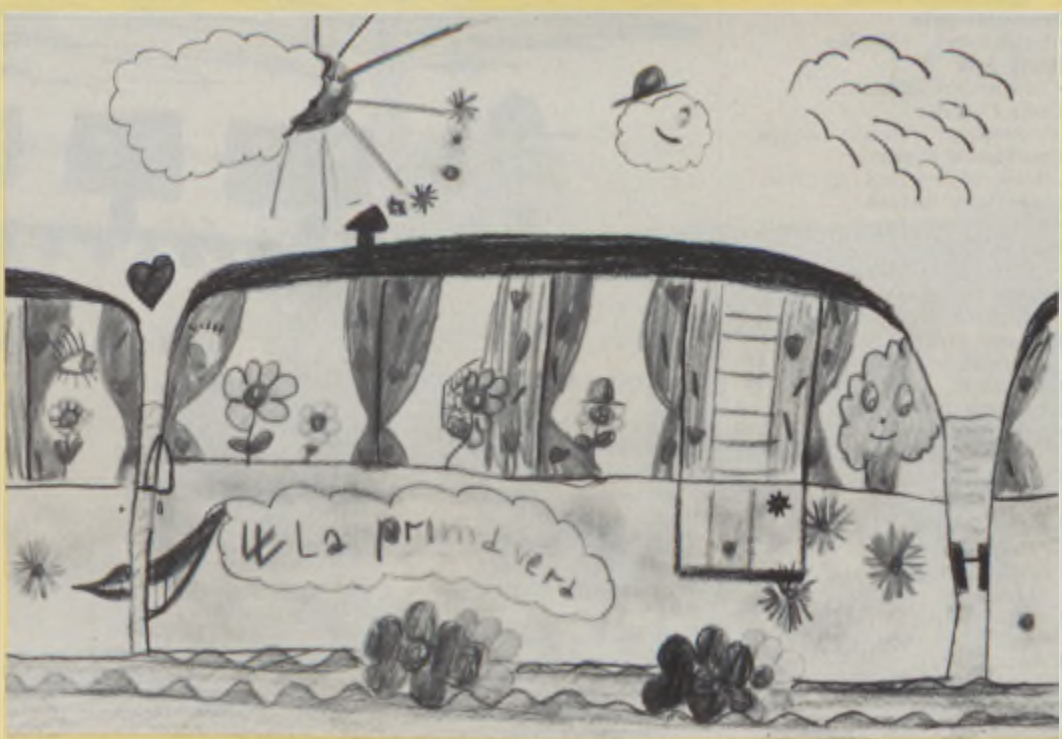
D'Ascanio Roberto
5ª elementare - Carbonia
Danieli Alex
1ª elementare - Chirignago
Danieli Alessandro
3ª elementare - Augusta
Danieli Marco
4ª elementare - Chirignago
Deidda Gabri
3ª elementare - Assemini
Delvò Claudio
2ª elementare - Susa
Delvò Roberta
4ª elementare - Susa
Deriu Liliana
5ª elementare - Chilivani
Di Benedetto Cinzia
3ª elementare - Torino
Di Leo Tiziana
1ª elementare - Ortanova
Di Palma Marco
1ª elementare - Trani
Favini Gianlorenzo
3ª elementare - Campeda
Ferla Donatella
4ª elementare - Palermo
Ferrara Federico
2ª elementare - S. Pietro in Gu
Ferrua Maurizio
5ª elementare - Cuneo
Garofalo Stefania
5ª elementare - Pordenone
Gasparotto Christian
3ª elementare - Rimini
Gatto Germana
3ª elementare - Torino
Giacomelli Marina
2ª elementare - Orbetello
Giambanco Gaetano
4ª elementare - Bagheria
Giannachi Annarita
1ª elementare - Mortara
Giannitelli Enrico
2ª elementare - Pratola Peligna
Giannitelli Maria Grazia
3ª elementare - Pratola Peligna
Giocoso Walter
3ª elementare - Palermo

CASA NOSTRA

Goddi Noemi
2ª elementare - Camogli
Grilli Andrea
2ª elementare - Jesi
Grilli Francesco
5ª elementare - Barletta
Iorio Gianluca
1ª elementare - Roma
Laganà Davide
2ª elementare - Albino
Langeli Massimo
5ª elementare - Bastia Umbra
Lazzerini Didier
4ª elementare - Arezzo
Lazzerini Luca
3ª elementare - Arezzo
Legato Claudia
1ª elementare - Mestre
Legato Marco
2ª elementare - Mestre
Lucantoni Francesco
3ª elementare - Sulmona
Lui Claudia
3ª elementare - Gonzaga
Lui Rossella
2ª elementare - Gonzaga
Lutri Giorgia
1ª elementare - Roma
Macchioni Marcello
2ª elementare - S.P. Palazzi
Magagnotti Elisabetta
4ª elementare - Peri
Maltese Francesco
1ª elementare - Livorno Ferraris
Maltese Claudia
5ª elementare - Livorno Ferraris
Maltese Marcella
2ª elementare - Livorno Ferraris
Mancino Ernesto
4ª elementare - Calvi Risorta
Mariotti Isabella
2ª elementare - Ancona
Masella Monica
5ª elementare - Avezzano
Mercuri Chiara
2ª elementare - Bologna
Mercuri Emanuel
4ª elementare - Bologna
Merenda Alessandro
1ª elementare - Reggio Calabria
Nanni Fabiola
3ª elementare - Fabriano
Niero Marco
2ª elementare - Mestre
Nocito Anna Maria
2ª elementare - Ventimiglia
Palaia Silvia
5ª elementare - Avigliana
Paradiso Mariaelena
5ª elementare - Calitri
Pavan Stefano
1ª elementare - Bolzano
Pes William
3ª elementare - Cagliari Pirri
Pittalunga Sabrina
1ª elementare - Ge/Bolzaneto
Prestopino Fabrizio
3ª elementare - Roma

Il disegno di Antonio Recchia, vincitore per la 4ª elementare

Pulvirenti Daniela
4ª elementare - Catania
Radicci Francesca
3ª elementare - Voghera
Resciano Davide
2ª elementare - Napoli
Roseano Claudia
4ª elementare - Bolzano
Roseano Giorgio
1ª elementare - Bolzano
Rosetti Vanessa
3ª elementare - Porotto
Russo Debora
3ª elementare - Apice Benevento
Salani Samuela
2ª elementare - Capraia F.
Sambugaro Erika
2ª elementare - Baone
Santoro Anna
5ª elementare - Casoria
Santoro Giuliana
3ª elementare - Casoria
Saturno Adriano
3ª elementare - Setteville
Saturno Massimo
1ª elementare - Setteville
Saturno Roberto
2ª elementare - Setteville
Serafini Vanessa
3ª elementare - Bologna
Schiavo Annalisa
4ª elementare - Milano
Scognamiglio Luigi
4ª elementare - S. Gennaro V.
Smaniotto Fabrizio
4ª elementare - Lentate sul Seveso



Il disegno di Patriza Pignatta, vincitrice per la 5ª elementare

Sorio Mattia
2ª elementare - Verona
Spinelli Anna
5ª elementare - Agropoli
Spinelli Matteo
3ª elementare - Oggiono
Stival Emiliana
3ª elementare - Mogliano Veneto
Tagliaferro Flavia
5ª elementare - Forlì
Talli Alessandra
1ª elementare - Cortona
Tempesti Sheila
2ª elementare - Livorno
Terrone Rossano
3ª elementare - Montanaro
Vaglini Christian Sarah Thomas
3ª elementare - Pisa
Verna Aldo
1ª elementare - Ceglie del Campo
Vernocchi Massimo
3ª elementare - Ravenna
Vignali Annalisa
2ª elementare - Anzola Emilia
Vita Agostino
3ª elementare - Scilla
Vita Giuseppe
5ª elementare - Scilla
Zoppini Cristiano
2ª elementare - Marotta

INIZIATIVA HANDICAPPATI

Una novità FS per salire e scendere dai treni

Iniziamo queste note con l'anticipazione di una notizia che ci sembra molto interessante. Infatti, nei prossimi mesi, sulla linea Brescia — Verona — Vicenza — Padova — Venezia — Treviso — Udine verrà attuato, in fase sperimentale, un provvedimento tecnico che agevola gli handicappati non deambulanti nella salita e discesa dal treno, con sistemazione in posti predisposti sulle carrozze munite del noto pittogramma internazionale.
In alcune reti europee gli handicappati possono già viaggiare su alcuni treni contraddistinti in orario dall'ormai conosciuto simbolo; ma la novità è che le Ferrovie dello Stato hanno già realizzato un'apposita pedana da applicare all'interno di carrozze pilotate a piano ribassato da estrarre nelle stazioni in cui tale operazione si rendesse necessaria.
È senz'altro un altro passo verso la civiltà, che tende a ridurre gli spazi di emarginazione in cui si trovano costretti gli handicappati. Certo, non basteranno tali iniziative, ma occorrerà la sensibilità di tutti, in particolare anche del personale ferroviario, per facilitare l'inserimento degli handicappati nella vita di tutti i giorni.
Concludiamo, come al solito, con i nostri ringraziamenti a coloro che hanno versato contributi extra-sottoscrizione al Fondo di Solidarietà: questo mese vogliamo ricordare, in particolare, il Reparto Movimento Impianti di Messina, che ci ha inviato 175.000 lire in memoria del padre del C.S. Sovr. Franco Di Giorgio.
Complessivamente, la somma raccolta dal Fondo è notevole ma non è ancora pari alle attese: è necessaria ancora la più ampia adesione dei ferrovieri Diamo infine notizia di una iniziativa degna di particolare rilievo: si è costituita presso la Sede del Dopolavoro di Reggio Calabria la "Unione Ferrovieri per il recupero dei figli e congiunti handicappati", sulla scia delle iniziative prese dal "Fondo di Solidarietà". Giunga a questa nuova Associazione il nostro sentito augurio di buon lavoro!

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

Questa volta urgono numerosi argomenti di questo genere.
Inizio dicendovi che con l'assegno di maggio è stata corrisposta la nuova misura dell'indennità integrativa speciale spettante al personale dello Stato in quiescenza per il quadrimestre maggio-agosto del corrente anno.
Tale misura è scaturita, ai sensi dell'art. 23 L. 30 marzo 1981, n. 119, confrontando il valore medio dell'indice del costo della vita relativo al periodo agosto-novembre 1981 con quello afferente al periodo aprile-luglio 1981. Considerato che i punti di variazione del costo della vita derivanti dalla differenza anzidetta, secondo la comunicazione dell'Istituto centrale di statistica avvenuta in data 10 marzo 1982, hanno comportato un aumento di 11 punti e tenuto conto che il valore unitario di ciascun punto è fissato legislativamente per il personale a riposo in lire 1.910, la maggiorazione ammonta a lire 21.010 (= 1910 × 11).
Pertanto, la predetta indennità in favore dei titolare di pensioni dirette e di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza degli assuntori è dovuta nella misura mensile di lorde lire 389.344 (= 368.334 + 21.010); aggiungo che per effetto della ritenuta per l'assistenza malattia l'importo dell'indennità stessa figura sull'assegno mensile in lire 385.451 (= 389.344 — 3.893).
Inoltre, ricordo che nei confronti dei pensionati esonerati a decorrere dal 2 luglio 1979 l'assegno di scala mobile viene ridotto mensilmente dell'importo di lorde lire 72.122, corrispondente all'80 per cento della riduzione mensile di lire 90.152, a cui il medesimo assegno è stato assoggettato durante il periodo di attività degli interessati.
La puntuale corresponsione della nuova misura della indennità in questione da parte dei Centri meccanografici del tesoro è stata possibile a seguito della tempestività con cui sono state impartite le indispensabili istruzioni operative con circolare telegrafica del 26 marzo 1982 ed è stato emanato il decreto ministeriale autorizzativo in data 6 aprile 1982, pubblicato sulla G.U. n. 101 del 14 aprile 1982.

La «perequazione» delle pensioni

Altro argomento certamente atteso da tanti amici riguarda la cosiddetta "perequazione" delle pensioni, asseritamente intesa ad attenuare le notevoli differenze esistenti fra i vecchi pensionati ed i colleghi di pari anzianità e qualifica che, collocati a riposo in data più recente, hanno potuto benificiare dei miglioramenti via via intervenuti nel rapporto di lavoro.
Premesso che di questo problema ho già parlato in linea generale lo scorso anno nei numeri di aprile e di novembre, rammento che il Consiglio dei ministri, nella seduta del 5 marzo u.s., ha approvato un apposito disegno di legge in materia. Purtroppo, come si può facilmente rilevare da quanto riferirò in appresso, gli aumenti deliberati dal Governo non possono soddisfare per intero le attese delle categorie interessate, considerato che il provvedimento predetto non corrisponde neppure a ciò che era previsto nello schema legislativo predisposto dalla Commissione insediata dal Ministro per la funzione pubblica del tempo, Prof. Giannini.
Il disegno di legge può soltanto rappresentare un primo timido passo verso l'allineamento dei trattamenti di quiescenza in atto, di cui ho parlato nel numero precedente, come tappa indispensabile per poter poi pervenire alla "omogeneizzazione" dei sistemi pensionistici del settore pubblico allargato.
In sostanza, il Governo ha optato per una soluzione in due fasi allo scopo di graduare l'onere: con la prima, si provvede a perequare le pensioni in essere relative al personale esonerato anteriormente alle date da cui hanno avuto effetto i miglioramenti concessi dai primi contratti del pubblico impiego (com'è noto, per le F.S. la data limite è rappresentata dal 1° luglio 1977 come ultimo giorno di servizio); con la seconda fase, si livelleranno le pensioni con

quelle dei cessati successivamente alle date anzidette.
La perequazione — alla quale provvederanno d'ufficio le D.P. del tesoro che hanno in carico le rispettive partite di pensioni — avrà effetto dal 1° luglio prossimo, ma sarà erogata a far tempo dal 1° gennaio 1983.
Le pensioni dei ferrovieri esonerati fino al 1° luglio 1977 verranno aumentate secondo le seguenti aliquote:
a) 50 per cento fino a lire 1.000.000, 20 per cento sull'eccedenza fino a lire 2.000.000 e 10 per cento sull'ulteriore eccedenza per le pensioni relative agli esonerati con decorrenza fino al 1° luglio 1973 (data di entrata in vigore dell'indennità pensionabile);
b) 25 per cento fino a lire 1.000.000, 20 per cento sull'eccedenza fino a lire 2.000.000 e 10 per cento sull'ulteriore eccedenza per le pensioni relative agli esonerati con decorrenza dal 2 luglio 1973 e fino al 31 dicembre 1975;
c) 10 per cento fino a lire 1.000.000 e 5 per cento sull'eccedenza per le pensioni decorrenti dal 1° gennaio 1976 (data da cui è stata disposta la maggiorazione del 18 per cento sulla base pensionabile) ed anteriori alle date di decorrenza giuridica degli inquadramenti nelle categorie e nei livelli retributivi di cui alla L. n. 42 del 1973 (per le F.S. spettante, come si è detto, al personale in servizio almeno il 1° luglio 1977 e, quindi esonerato a partire dal 2 luglio 1977).
Per il personale dirigente a riposo l'aumento è previsto nel modo seguente:
1) del 18 per cento per le pensioni con decorrenza fino al 31 dicembre 1975 e per quelle decorrenti dal 2 gennaio 1977 al 1° gennaio 1979;
2) del 13 per cento per le pensioni, la cui decorrenza è compresa fra il 1° gennaio 1976 ed il 1° gennaio 1977 (quest'ultima decorrenza, infatti, ha beneficiato dell'aumento percentuale del 9,2 fissato come perequazione automatica per l'anno 1978).
Da ultimo, va detto che da parte delle organizzazioni pensionistiche facenti capo al "Comitato interassociativo dei pensionati pubblici" vengono esercitate vivissime pressioni intese a richiamare le forze politiche dell'intero arco parlamentare per ottenere il ripristino del progetto elaborato dalla Commissione ministeriale dianzi citata o, quanto meno, per modificare in meglio lo schema governativo, includendovi, altresì, l'esplicita affermazione del principio della perequazione.

La ritenuta dell'1%

Sul problema della cessazione della ritenuta dell'1 per cento gravante sulla pensione dei ferrovieri, che sono esonerati dal servizio fino al 1° marzo 1974 incluso, e della revisione del trattamento agli stessi spettante dal 1° marzo 1980 (con la sola esclusione di coloro che rivestivano qualifiche comprese fra quelle del personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto) ho ampiamente riferito nel numero di novembre del 1980. Allora, vi informavo che il Servizio Ragioneria delle F.S. aveva allacciato i primi approcci con il Ministero del tesoro per giungere, attraverso procedure meccanografiche, alla individuazione dei titolari delle pensioni da rettificare; finalmente, gli accordi durante questo periodo si sono perfezionati e sono pervenuti alla quasi definizione del lavoro, che ha presentato indubbie difficoltà tecniche sorte nella comparazione tra i dati di archivio esistenti presso il Centro elaborazione unificato delle F.S. e quelli relativi alle partite di pensione in carico alle D.P. del tesoro disponibili presso i rispettivi Centri meccanografici. Da questo scambio di informazioni registrate su nastro magnetico è risultato che le partite non più soggette alla ritenuta in questione e, quindi, interessate alla rideterminazione della rata mensile a far tempo dal 1° marzo 1980 ed al rimborso delle ritenute in più effettuate ammontano ad oltre 140 mila; di queste, soltanto per un numero aggirantesi sulle diecimila unità, sono ancora necessari ulteriori scambi di dati di raffronto perché anch'esse siano pronte per la regolarizzazione. Così stando le cose, ritengo che fra qualche mese i Centri meccanografici del tesoro saranno in grado di procedere alle incombenze derivanti dall'osservanza integrale dell'art. 5 L. n. 22 del 1974, il cui 3° comma sancisce, appunto, la cessazione della ritenuta contributiva dell'1 per cento allo scadere del sesto anno, sistemando i trattamenti di quiescenza beneficiari.

Il modello 201

Il Ministero del tesoro ha informato che, in attuazione dell'art. 3 L. 14 novembre 1981, n. 645 (concernente il conguaglio fiscale per il 1981), è stato istituito un nuovo modello da rilasciarsi, a partire dal corrente anno, ai titolari di pensioni a carico del bilancio dello Stato e delle Aziende autonome, per la certificazione delle somme agli stessi erogate da parte delle D.P. del tesoro. Tale nuovo modello — denominato 201 — sostituisce a tutti gli effetti il certificato d'imposta Mod. 101 e contiene gli elementi essenziali per la compilazione, in presenza di altri redditi, della dichiarazione annuale Mod. 740. In proposito si rammenta che, per effetto delle innovazioni normative di recente intervenute in materia tributaria, il citato Mod. 201 non deve essere presentato ai competenti Uffici finanziari qualora il contribuente, nell'anno 1981, abbia fruito soltanto del reddito della pensione cui esso si riferisce, ovvero abbia percepito altre pensioni che, sommate a quella oggetto della certificazione, raggiungano un ammontare complessivo non superiore a tre milioni di lire.
S'informa altresì che i beneficiari dei suindicati trattamenti pensionistici devono aver ricevuto la predetta attestazione unitamente all'assegno di conto corrente postale di serie speciale relativo alla rata di pensione del mese di aprile.
Ai titolari di pensione che si siano trasferiti da una provincia all'altra, la certificazione stessa, anzichè in allegato all'assegno, è stata trasmessa mediante piego postale affrancato, con l'avvertenza che, ove il documento non venga tempestivamente recapitato, gli interessati devono rivolgersi alla D.P. del tesoro della provincia di nuova residenza.
In caso di mancato ricevimento dell'assegno di aprile 1982, i pensionati devono urgentemente effettuarne ricerca presso i competenti Uffici dell'Amministrazione postale, tenendo presente che, trascorso il consueto periodo di giacenza, gli assegni stessi vengono restituiti alla D.P. del tesoro che ha in carico la partita di pensione.

Rivalutazione delle rendite

È noto come il compito di Istituto assicuratore per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali nei riguardi del proprio personale, soggetto all'assicurazione in discorso, sia assolto direttamente dall'Azienda delle F.S., mediante l'applicazione integrale della normativa generale regolante la materia. Poichè un certo numero di pensionati fruisce di rendita infortunistica per aver subito durante la loro attività menomazioni fisiche conseguenti ad infortuni sul lavoro od a malattie professionali, mi corre l'obbligo d'informare che il Parlamento ha approvato in via definitiva il disegno di legge che modifica, innovandole e migliorandole sensibilmente, alcune prestazioni in materia ed, allo stato, se ne attende la pubblicazione sulla G.U.
In particolare, il provvedimento prevede la modifica della periodicità della rivalutazione delle rendite, che, a partire dal 1° luglio 1983, da triennale diventa annuale; l'aumento da lire 35 mila a lire 250 mila dell'assegno personale continuativo mensile erogato ai grandi invalidi, ai quali sia indispensabile assicurare un'assistenza continuativa; l'aumento a lire un milione dell'assegno funerario "una tantum" concesso al coniuge superstite o ad altri aventi diritto; la diminuzione dall'80 al 65 per cento del grado di inabilità minimo del titolare della rendita, deceduto per cause estranee all'infortunio sul lavoro, che consente ai superstiti di aver titolo a percepire un particolare assegno continuativo, il cui importo attuale, inoltre, viene ricalcolato

sulla base della rivalutazione delle rendite del settore industria intervenuta nel 1980. Tutte queste prestazioni verranno rivalutate annualmente, come le rendite, a partire dal 1° luglio 1983.

Pensioni di guerra

In attuazione della delega prevista dall'art. 1 della L. 23 settembre 1981, n. 533, è stato pubblicato — con supplemento ordinario alla G.U. n. 16 del 18 gennaio c.a. — il D.P.R. 30 dicembre 1981, n. 834, che definisce gli aumenti spettanti alla categoria e di cui parlerò diffusamente in altra occasione. Adesso, mi preme solo di anticipare che, al momento di scrivere queste note, si trova in fase di stampa la circolare con cui il Ministero del tesoro dispone la corresponsione degli aumenti derivanti dalle norme legislative e dalle decorrenze nelle stesse fissate con la rata di pensione relativa al prossimo mese di giugno.

Altro provvedimento legislativo, al momento anch'esso in attesa di pubblicazione sulla G.U., è quello che inquadra nei ruoli del personale ferroviario gli incaricati di particolari servizi. Ve ne parlo perché l'art. 10 di tale provvedimento, colmando una grossa lacuna contenuta nei primi due commi dell'art. 15 della L. n. 42 del 1979, estende il beneficio dell'importo annuo di lire 800 per ogni mese o frazione di mese superiore a 15 giorni — da computarsi ai fini della determinazione del maturato economico valido per il primo inquadramento nei livelli retributivi previsti dalla L. n. 42 citata — al servizio pre-ruolo prestato nelle varie categorie del personale di assuntoria, di passaggi a livello, di guardamassi e di incaricati convenzionati, nonchè a quello reso alle dipendenze di imprese appaltatrici. La disposizione si applica nei confronti dei dipendenti comunque assunti nei ruoli organici purchè in attività di servizio almeno alla data del 1° ottobre 1978. Per l'attribuzione del beneficio è richiesta la presentazione della domanda da parte degli interessati, da prodursi entro il termine perentorio di 120 giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore della emananda legge.

CRONACHE DEL D.L.F.

In attesa dell'estate: quali vacanze?

Il primo Club di campeggiatori fu fondato in Inghilterra nel 1901 da un gruppo di appassionati per la vita all'aria aperta; prima della seconda guerra mondiale, il francese Loiseau formulò la definizione-base: «il camping è l'arte di vivere in modo sano all'aria aperta trascorrendo la notte sotto un riparo trasportabile, la tenda!» Chiarito il concetto e rilevato che noi italiani siamo i soli ad aver coniato un nostro termine corrispondente a quello inglese originario, vediamo di esaminare ciò che il campeggio è e ciò che esso non è.

La scelta delle vacanze "en plein air" è fondamentalmente motivata da un bisogno di reazione rispetto ai lati più deteriori della vita moderna, soprattutto da parte di chi vive nei grandi centri urbani. Il cittadino avverte il bisogno di ciò di cui la città lo priva: l'aria pura, l'evasione, l'indipendenza; il campeggio gli offre tutto questo e molte altre cose. In particolare, il campeggiatore può liberarsi dalle costrizioni della vita quotidiana più di quanto possa fare con altri tipi di vacanza: può alzarsi, mangiare, andare a letto quando lo desidera; può vestirsi come vuole in modo da trovarsi sempre a proprio agio; può sentirsi "a casa propria", cioè vivere circondato dalle proprie cose e dormire nel proprio letto; può tuttavia, per la facilità di trasporto dell'attrezzatura, cambiare clima e paesaggio ogni volta che lo desideri. E in qualunque posto decida di sostare, il campeggiatore sa che troverà gente con cui comunicare, in quanto simile a lui almeno sotto un aspetto: la comune passione per la vita all'aria aperta.

Peraltro in questo quadro, così perfetto in linea ideale, si incontra a volte una realtà abbastanza diversa; ci s'imbatte cioè in un modo di concepire il campeggio che per certi versi ne è una contraddizione. Molti campeggiatori, per esempio, sono diventati sedentari, non solo durante le vacanze estive, ma per tutta la stagione, dando forma a quel "campeggio residenziale" che contrasta con la sua stessa natura itinerante. Altri, anziché ritrovare un modo di vivere più semplice e meno condizionato possibile, finiscono per ricercare le stesse comodità di cui dispongono in città, compreso l'uso di radio e TV. Altri ancora, anziché aspirare a quel facile, ricco contatto umano che il campeggio rende possibile, si ritirano nel loro ambito privato. D'altronde si assiste, da parte degli operatori del settore, ad una vera e propria "escalation" al campeggio "super", dotato di ristorante - pizzeria - self service - bar - sala ritrovo - cinema - discoteca - biblioteca - piscina - campi da tennis - parco giochi... e chi più ne ha più ne metta. In questi impianti - monstre sovraffollati, il genuino spirito del sano campeggiatore.... è passato a miglior vita.

Personalmente, penso che alla base di queste contraddizioni, di queste deviazioni rispetto al concetto originario ci sia quasi sempre una mancanza di educazione specifica. E questo accade in quanto — purtroppo — negli ultimi anni per molte persone la vacanza in campeggio non è più stata frutto di una scelta, non ha più risposto ad una vera vocazione, ma ha costituito ormai, per ovvii motivi economici, una specie di ultima spiaggia, cioè l'unica superstite possibilità di concedersi una vera vacanza. Questa costrizione, indotta dalla generale situazione inflazionistica e quindi dal lievitare continuo dei prezzi del settore alberghiero, oramai per molti pressoché proibitivi, contribuisce a creare schiere di campeggiatori loro malgrado, che pertanto si portano dietro anche in vacanza un po' del loro astio e della loro insoddisfazione.

Animo comunque; non si scoraggi chi è mosso da vero amore per la vita all'aria aperta. Basterà guardarsi intorno: ci sarà sempre, in montagna o in pianura, al mare o al lago, un luogo dove fermarsi a montare il campo, un luogo dove tornare a soggiacere all'intensità di sensazioni mai provate prima, ma che tuttavia non ci giungono nuove (è infatti la memoria collettiva che ce le riporta intatte attraverso i millenni): la certezza del sole nascente mentre sbadigliando si aspetta di udire il borbottio del caffè sul fornello da campo; il calore delle chiacchierate attorno al fuoco sotto un cielo stellato, mentre la carne cuoce sfrigolando sulla brace; il sibilo del vento sulle pareti della tenda, che risveglia assopite, ancestrali paure, mentre ci si rannicchia nel tepore del sacco a pelo.

Virginio Pantano

CALENDARIO TURISTICO D.L.F. — LUGLIO

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Barcellona	Ancona/ Verona	8-7-82	8	231.000
Barcellona	Napoli	30.7.82	8	330.000
Barcellona - Tossa - Lloret de Mar-Montserrat (partenza da Genova)	Reggio C./ Roma/ Verona	20-7-82	10	160.000
Tour Spagna - Portogallo: Barcellona - Madrid - Toledo - Avila - Salamanca - Guarda - Porto - Coibra - Fatima - Lisbona - Evora - Merida	Roma/ Firenze	1-7-82	14	630.000
Parigi - Castelli della Loira - S. Michel	Milano	8-7-82 22-7-82	8 8	280.500 280.500
Nizza - Costa Azzurra	Napoli	24-7-82	7	298.000
Lourdes	Palermo/ Verona	17-7-82	5	95.000
Parigi (partenza da Roma Termini)	Reggio C.	21-7-82	7	368.000
Incontro a Parigi con piccola crociera sulla Senna (pernottamento e prima colazione)	Roma/ Palermo	17-7-82	6	95.000
Incontro a Parigi con piccola crociera sulla Senna (pernottamento e prima colazione)	Roma/ Palermo	5-6-82	6	95.000
Parigi (cuccette comprese)	Trieste/ Udine/ Napoli	16-7-82	7	280.000
Parigi - Castelli della Loira	Verona/ Firenze	22-7-82	8	365.000
Parigi - Malmaison - Versailles	Verona	12-7-82	7	240.000
La Francia più bella: Parigi - Normandia - Bretagna	Roma/ Palermo	9-7-82	10	640.000
Incontro a Parigi	Palermo/ Roma	20-7-82	6	95.000
Lourdes	Bari	5-7-82 28-7-82	6 6	115.000 115.000
Lourdes e Spagna	Firenze/ Cagliari	8-7-82	6	140.000
Parigi e dintorni	Cagliari/ Roma	1-7-82	5	195.000
Londra - Windsor - Bath - Stonenge	Bologna	24-7-82	10	600.000
Londra - Scozia (aereo) (treno)	Bologna/ Roma	 3-7-82	8 9	900.000 520.000
Londra - Windsor - Oxford	Milano	24-7-82	8	288.500
Londra - Windsor	Palermo/ Firenze	3-7-82	7	340.000
Londra - Parigi (partenza da Milano)	Reggio C.	20-7-82-	10	d.s.
Olanda - Amsterdam - Rotterdam - Grande Diga	Milano	18-7-82	7	268.000
Danimarca - Norvegia: Copenaghen - Helsingor - Oslo	Milano	10-7-82 24-7-82 31-7-82	8 8 8	272.000 272.000 272.000
R.F.T: Monaco di Baviera	Napoli/ Palermo	10-7-82	7	317.000
Olanda: Amsterdam - Volendam - Marken	Roma	15-7-82	6	185.000
R.D.T: Berlino - Dresda - Lipsia (aereo)	Torino/ Bologna/ Roma	9-7-82 30-7-82	8 8	500.000 500.000

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Danimarca - Norvegia	Trento/ Verona	10-7-82	7	298.000
Islanda (aereo) tutto compreso	Firenze	11-7-82	8	1.600.000
Vienna e dintorni	Bologna	13-7-82	6	255.000
Vienna - Budapest	Bologna	24-7-82	7	265.000
Vienna - Melk - Wachau	Firenze	8-7-82 22-7-82	6 6	280.000 280.000
Vienna economica in treno	Firenze	11-7-82	5	148.000
Vienna - Melk - Danubio	Roma	27-7-82	6	240.000
Varsavia - Brest - Mosca - Leningrado	Bologna	10-7-82	14	515.000
Vienna - Mosca - Leningrado (aereo + treno)	Milano	24-7-82	10	680.000
Ungheria: Budapest (in aliscafo tratto Vienna - Budapest)	Firenze Verona	5-7-82 19-7-82	7 7	261.000 261.000
Romania: Tour della Romania settentrionale	Firenze Verona	18-7-82	13	465.000
Romania: Tour della Romania meridionale	Firenze Verona	20-7-82	14	467.000
Ungheria - Austria: Budapest - Vienna	Milano	4-7-82	8	273.000
Jugoslavia: Montenegro (in nave)	Napoli	17-7-82	8	338.000
Albania: Tour dell'Albania	Trieste Udine Firenze	16-7-82	11	385.000
Cecoslovacchia - R.D.T.: Praga - Dresda - Berlino	Roma	26-7-82	11	340.000
Atene - Nauplion - Micene - Delfi - Capo Sounion	Milano	3-7-82	8	320.000
Grecia classica: Atene - Capo Sounion - Delfi - Micene - Epidauro - Nauplion - Pireo - Canale di Corinto (nave + pullman)	Trieste/ Udine/ Reggio C./ Bari	23-7-82	9	440.000
Grecia classica (aereo)	Cagliari	16-7-82	7	570.000
Malta: Valletta - Medina - Rabat - Mostar- Gozo	Napoli/ Reggio C.	25-7-82	7	290.000
Valle d'Aosta: Aosta - Cervinia - Chamonix - Courmayeur - Fenis	Venezia/ Firenze	11-7-82 25-7-82	8 8	302.000 302.000
Sardegna: gita soggiorno	Roma	3-7-82 10-7-82	7 7	240.000 240.000
CROCIERE				
Crociera delle Isole Greche con possibilità di soggiorno a Rodi	Firenze	3-7-82	7	da 433.000
Crociera verso il sole: Venezia - Pireo - Rodi - Haraklion - Corfù - Dubrovnick - Venezia/	Palermo Roma	17-7-82	7	da 390.000
Crociera in Grecia	Verona/ Roma/ Reggio C.	3-7-82	7	da 335.750
SOGGIORNI ALL'ESTERO				
Jugoslavia: Soggiorni balneari a KRK	Firenze	2-7-82 16-7-82	16 16	329.000 329.000
Soggiorno a Creta	Verona	10-7-82	15	660.000

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Il Cappellano Compartimentale, Padre Oddo Tesei, è stato insignito dell'onorificenza di Commendatore dell'Ordine "Al merito della Repubblica Italiana". Tutti i ferrovieri che lo conoscono e gli vogliono bene, e sono tanti, gli esprimono i più vivi rallegramenti per il meritato riconoscimento.

La cicogna ha fatto in pochi giorni tre viaggi al Deposito Locomotive di Fabriano per portare Mariangela al Macch. Manlio Desideri; Alessandro all'Aus. Marcello Falcioni e Daniele all'Aus. Franco Ilari. Due nonni felici sono il Segr. Sup. 1ª cl. Otello Vitali dell'Ufficio I. E., grazie alla nascita di Mauro, primogenito del figlio Marcello, in servizio all'Ufficio Lavori, ed il Segr. Sup. Ugo Ciancaleoni dell'Officina G. R. di Foligno la cui figlia Novella, sposata al Segr. Angelo Manini del Reparto Ragioneria, ha dato alla luce Emiliano. Sono nati anche Andrea al C. G. Gianfranco Ferro di Civitanova; Alessandra al Guardiano Antonio Turacchio di Pescara; Pamela al C. S. Gianni Rustici di Assisi. A tutti gli auguri più belli.

Commiati. — Dopo oltre quarant'anni di servizio, Claudio Rosini e Domenico Ferretti, Capi Stazione Superiori della stazione di S. Benedetto del Tronto, hanno lasciato l'Azienda. Ambedue, ancora in ottima forma, sono stati cordialmente salutati da tutto il personale di stazione. Analoga simpatica manifestazione alla stazione di Civitanova M. per festeggiare il Manovratore Osvaldo Di Giorgio. Il 5 maggio ha lasciato il servizio, per limiti di età, il Seg. Tec. Sup. 1ª cl. Aldo Massini, Capo del Reparto IE 12. M di Foligno. A porgere il saluto di commiato al neo pensionato sono accorsi tanti amici di Terni, Rieti e L'Aquila che lo conobbero negli anni trascorsi quale Capo Reparto d'Esercizio e che ne apprezzarono la carica di umanità, simpatia e la dirittura morale.

I nostri lutti. — Molti colleghi sono stati recentemente colpiti negli affetti più cari per la perdita dei genitori. Porgiamo le più sentite condoglianze al C. S. Sup. Luigi Petrini del 1° Rep. Movimento di Linea che ha perso il papà Umberto, ex Capo Tecnico Principale e Cavaliere di Vittorio Veneto; a Enzo Timi, Capo Tecnico Sup. del Rep. 22/E IE di S. Benedetto del Tronto, per la perdita della mamma Marcella; a Pasquale Di Renzo, C. G. Sup. dell'Ufficio Teleprenotazione di S. Benedetto del Tr. per la perdita della mamma Carmela; ad Antonio Zanapa, C. S. Sovr. a riposo, ex Titolare della stazione di Porto d'Ascoli ed attuale collaboratore del D.L.F. di S. Benedetto del Tronto, che ha perso sia la mamma Aurora che il papà Vincenzo.
Un incidente della strada ha stroncato a soli cinquantacinque anni Ausilio Iarossi, f.f. Capo Tec. della linea Antrodoco B. V. Le più sentite condoglianze alla moglie, sig.ra Lidia Musti, in servizio come Guardiano alla fermata di Canetra.

Lauree. — Si è laureata brillantemente Adonella Gorietti, orfana del Capo Tecnico Sovr. Orlando, già in servizio all'Officina G. R. di Foligno. Con 110 e lode si sono anche laureati, in Medicina e Chirurgia, Vinicio Burattini, figlio del Segr. Sup. Avio dell'Ufficio Lavori ed in Economia e Commercio, Luciano Spinsanti, Segretario Sup. dell'Ufficio Ragioneria che è diventato anche papà per la prima volta grazie a Daniele.
Un "bravo" finale a Mario Petrolini laureatosi in Giurisprudenza, figlio di Romeo, Capo del 1° Reparto Materiale e Trazione di Ancona.

Cagliari

Carla Argia Canu, figlia del Capo Treno Antonio del D.P.V. di Sassari ha conseguito col massimo dei voti la laurea in Agraria presso l'Università di Sassari. Alla neo-dottoressa ed ai suoi genitori vivissime congratulazioni.

Sono stati collocati in quiescenza due bravi e simpatici colleghi: Filiberto Argiolas, Capo Tecnico Superiore dell'XI Tronco di Olbia e Antonio Boi, Segretario Superiorte 1ª cl. dell'Ufficio Trazione. Ad essi vadano gli auguri di lunga e serena pensione.

A Sassari è morto il Macchinista Gesuino Dottori del D. L. di Sassari. Alla sua famiglia le nostre più sentite condoglianze.

Sono nati due bei bambini: a Firenze Giancarlo Useli, primo nipotino del Controllore Viaggiante Superiore in pensione Sebastiano Vacca e a Sassari Loredana Deidda, figlia del dott. Efisio, Segretario Superiore del Deposito Locomotive di Sassari. Auguri per i bimbi e per i loro familiari.

Firenze

La Signora Alessandra Vannini figlia del Capo Gestione Sovrintendente Vasco della Stazione di Rosignano, ha conseguito presso l'Università di Pisa e con il massimo dei voti, la laurea in Lingue e Letterature Straniere.

Sono nati: Daniela, all'Ausiliario di Stazione Silvio Tuccitto, di Firenze S. M. N.; Marco, all'Assistente di Stazione Giuseppe Pulvirenti, di Grosseto; Nico, all'Operaio Qualificato Ezio Mazieri, della Zona 16.3.IS di Camucia; Marco, al Macchinista i.p. Fabio Gamannossi, e Moreno, all'Operaio Qualificato Giuliano Marini, entrambi del Deposito Locomotive di Firenze; Francesco, al Macchinista Edgardo Guadagni, del Deposito Locomotive di La Spezia; Roberto, all'Operaio Qualificato Valerio Paci, e Andrea, all'Ausiliario Ivo Bernardini, entrambi dell'officina G. R. di Firenze P. P.; Alessandro, all'Operaio Qualificato Mauro Piacenti, e Marta, all'Ausiliario Marcello Salvadori, entrambi del Deposito Locomotive di Siena; Alessandro, al Verificatore Paolo Fiani, della Squadra Rialzo di Firenze Campo Marte.

È deceduto, per infarto, il Capo Personale Viaggiante Superiore Gaetano Lombardo, del Deposito Personale Viaggiante di Lucca.
È pure deceduta la Signora Annunziata Bacconi, madre del Capo P. V. Sovrintendente Francesco, del D.P.V. di Grosseto, e del Capo Rep. Mario, dell'Ufficio Movimento di Cagliari. Alle famiglie le nostre sentite condoglianze.

Firenze/Unità dist.

Un augurio per una lunga e serena quiescenza vada al neo-cavaliere, Segretario Superiore della Divisione Contabilità Prodotti, Elio Verdi che ha lasciato in questi giorni il servizio attivo. Anche "Voci", che lo ha avuto come collaboratore per molti anni, desidera ringraziarlo e fargli giungere i migliori auguri.

Fiori d'arancio. È convolato a nozze con la signorina Susanna Bellucci, uno degli ultimi scapoloni della Divisione Contabilità Prodotti. Si tratta del Segretario Roberto Martignoni, ragioniere, fotografo, calciatore. A lui e alla sposa, i nostri migliori auguri.

Cicogna express. — Felicitazioni vivissime alla signora Salvatrice Sciammacca, Appl.to del CVB, per l'arrivo di Selene.
Molte congratulazioni sincere anche ai coniugi Anna Viscardi e Raffaele Casalino, Segretari del CVB, per l'arrivo di Giovanni, festeggiatissimo anche da parte della sorellina Graziella.

Genova

Riunione conviviale a Chiavari per il collocamento a riposo del Capo Stazione Superiore Gianni Taccone, del Capo Gestione Sergio Sparani e del Manovratore Giuseppe Bonino, ai quali ha porto il saluto di commiato e gli auguri dei colleghi il titolare della stazione.
Sono stati anche collocati recentemente a riposo il Tecnico IE di Varazze Giacomo Tarigo e il Capo Gestione Sovrintendente Giuseppe De Logu, titolare della Gestione Bagagli di Genova P. P. Ai due neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

Uno stormo di cicogne ha reso felici tante famiglie. Sono arrivati: Valentina al Conduttore Mauro Repetto del D.P.V. di Genova Brignole; Sara all'Operaio IE di Novi Ligure Mauro Gualco; Davide all'Operaio Qualificato del 1° Tronco Lavori di Novi Ligure, Vito Lo Scavo; Stefano all'Operaio IE di Mignanego Gian Paolo Pianicini; Renata, prima nipotina del dott. Pietro Delfino, Dirigente Superiore a riposo.
Ai genitori, ai nonni e ai piccoli congratulazioni e auguri.

La signorina Maria Grillo, Segretario dell'Ufficio Impianti Elettrici, si è laureata in Lingue e letterature straniere moderne, conseguendo il punteggio di 110. Le nostre più vive congratulazioni.

Sono mancati all'affetto dei loro cari il padre dell'Applicato Anna Maria Luccini dell'U.P.C. e la madre dell'Operaio Qualificato d'armamento del 9° Tronco di Genova Sampierdarena Vincenzo Cavalcante. Ai due colleghi le nostre più sentite condoglianze.

Milano

Lauree. — Lucia Bettini, figlia dell'Appl. Capo Enrico del D. L. di Pavia, si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia presso l'ateneo pavese.
Alberto Davide Broglia, figlio dell'ex C. G. Sovr. Guido di Brescia, si è recentemente laureato in Ingegneria Chimica presso il Politecnico di Milano. Felicitazioni vivissime ai neo-laureati.

CASA NOSTRA

Lutti. — A cinque mesi dalla scomparsa dell'Ausiliario di stazione Giuseppe Lo Prete, in servizio presso la stazione di Meina deceduto dopo lunghe sofferenze, il comitato promotore e la vedova intendono ringraziare i ferrovieri dei vari impianti che, con alto senso di altruismo, gli sono stati vicini.
All'età di 91 anni è recentemente venuto a mancare Attilio Penna, ex capo Tecnico della Squadra Rialzo di Milano Smist.to. Condoglianze alla famiglia.
È deceduto improvvisamente a Vigevano, lasciando un caro ricordo in quanti lo conobbero, il Capo Gestione Sup.re Giulio Nicoletti in quiescenza dal marzo '80.
Ai familiari le più sentite condoglianze da parte di tutti i colleghi della stazione di Vigevano.

Napoli

Lauree. — Orsolina D'Angelo, figlia del Segr. Sup. Carmine, della Sq. Rialzo di Napoli Sm.to, si è laureata col massimo dei voti in Scienze Naturali. Luigi Giorno, figlio del C. Staz. Sup. a r. Antonino, già della staz. di Salerno, ha conseguito la laurea in Ingegneria Meccanica con 110 e lode. Giovanni Gurgone, figlio dell'Op. Qual. Gaetano, dell'Off. I. E. Comp.le di Torre Ann.ta C.le, si è laureato in Ingegneria Elettronica con la massima votazione e la lode. Complimenti vivissimi.

Nozze. — Il Cond. del D.P.V. di Salerno Luigi Maiuri si è unito in matrimonio con la sig.na Delfina Merola. Auguri di felicità.

Nascite. — Nunzia è nata ad Olimpia Palumbo, consorte del Capo Tecn. Sup. Salvatore Leo, dirigente della Zona I.E.31.3 di Caserta. Valentina è nata a Patrizia Cataldi, moglie del Cond. del D.P.V. di Salerno Antonio Savino. Luigi è nato ad Anna Castaldo, moglie del Dev. della Staz. di Acerra Giovanni Dentino. Diego è nato a Maria Anna Santomauro, consorte del Cond. Ettore Pellegrino, del D.P.V. di Salerno. Gianluca è nato a Carolina Polvere, moglie dell'Op. Qual. del 15° Tr. Lav. di Benevento Donato Carpinone. Paolo è nato a Maria D'Orso, consorte del capo Treno del D.P.V. di Salerno Luigi Vicidomini. Fabio è nato a Maria Caliano, moglie del Capo Treno Francesco Mazzarello, pure del D.P.V. di Salerno. Anna e Manuela sono nate a Carmela Moscariello, consorte del Capo Treno dello stesso Impianto Bruno Leo. Vincenzo è nato a Domenica Lombardo, moglie dell'Ausiliario Viagg. Eduardo Di Lieto e Cinzia a Carmela Napolitano, moglie del Capo Tecnico, ing. Donato Marchione dell'Officina G. R. di S. Maria La Bruna. Felicitazioni.

Lutti. — Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari l'Assist. di Staz. di Torre Città Gregorio Fusco; il padre del Capo Treno Nicola Concilio; il padre del Capo Treno Salvatore Lepanto, del D.P.V. di Salerno e la madre del Capo Tecnico Bruno De Luca dell'Officina G. R. di S. Maria La Bruna. Sentite condoglianze.

Palermo

In seguito a uno scontro ferroviario, avvenuto il 9 aprile u.s. fra le stazioni di Fiumetorto e Buonfornello, della linea Palermo-Messina, e deceduto il Macchinista Enrico Sichera, del Deposito Locomotive di Palermo.
Alla famiglia del caro collega, tragicamente scomparso, i nostri più sentiti sensi di solidarietà.

Lauree. — Il Segretario Superiore Salvatore Sammaritano, dell'Ufficio Personale Compartimentale, si è brillantemente laureato in Scienze Politiche.
Si sono anche laureati: in Scienze Geologiche, il Macchinista Luigi Castagna, del Deposito Locomotive di Palermo, ed in Medicina e Chirurgia, Riccardo Lucca figlio del Tecnico Giuseppe della Zona 43.3. I.E. di Catania.
A tutti i neo-dottori, che hanno conseguito la massima votazione, i nostri più vivi rallegramenti.

Onorificenze. — È stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della R. I. il Capo Staz. Sup. Sebastiano Di Buono, della Staz. di Gela.
Complimenti per il meritato riconoscimento.

Cicogna express per Teresa Di Blasi, figlia dell'Ispettore Principale dott. Francesco, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; per Valerio Mario Ferruggio, figlio del Segretario Alfonso Eros, del Reparto 22/M I.E. di Messina; per Anna Briganti, figlia dell'Assistente Capo di Staz. r.e. Bruno, della stazione di Messina; per Lucia Salmeri, dell'Ingrassatore Francesco, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina.

I nostri lutti. — Sono deceduti i colleghi Antonio Enia, Capo Treno del Deposito Personale Viaggiante di Licata e l'Ausiliario Salvatore De Luca, del Deposito Locomotive di Palermo.
Ai familiari, le nostre più sentite condoglianze.

Roma/Impianti

Un cordiale benvenuto ed un fervido augurio di buon lavoro è stato riservato dal personale del 6° Reparto Movimento di Sulmona al C. S. Sovr. Severino Menga, che di recente ha assunto la Dirigenza di quel Reparto.
Al cav. Severino giungano anche i migliori voti augurali dei colleghi degli altri impianti, ove, negli oltre 28 anni di vita ferroviaria, lo hanno conosciuto ed apprezzato.

Nascite. — È arrivata Daria in casa del C. T. Guido Angheloni, in servizio al D.P.V. di Roma Termini. Ai genitori e alla nuova arrivata infiniti auguri di ogni bene.

Binario X. — Il personale dell'11° Tronco Lavori di Civitavecchia esprime le proprie congratulazioni all'Operaio Qualificato Marino Paolucci, la cui figliola Franca si è laureata in Matematica. Si è anche laureata in Lettere con il massimo dei voti Angela Galgani figlia di Adelchi Macchinista presso il D.L. di S. Lorenzo.
Auguri vivissimi.

I nostri lutti. — Confortato dall'affetto dei suoi famigliari, si è serenamente spento Osvaldo Sangiorgio, Aiuto Gestore a riposo di Roma Prenestina.
Le condoglianze dei colleghi giungano anche alla famiglia del Capo Stazione Pasquale Ruotolo, in servizio a Roma Termini, duramente colpito dalla improvvisa morte della madre.

Roma/Servizi

È stato recentemente collocato in quiescenza, per raggiunti limiti di età, Giuseppe Amicucci, funzionario molto noto e stimato.
Amicucci ha cominciato la sua attività ferroviaria, come Assuntore, nel lontano 1938. Durante la guerra ha militato nel Battaglione Ferrovieri del Genio ed ha partecipato anche alle battaglie per la Liberazione.
In servizio presso la Direzione Generale dal 1946 e distaccato dal 1960 alla segreteria del Direttore Generale, si è sempre distinto per serietà e senso del dovere. In conclusione, quarantaquattro anni di eccellente servizio, in pace e in guerra. Auguriamogliene almeno altrettanti di serena esistenza, come pensionato.

C.E.U.

I recenti movimenti nell'alta Dirigenza hanno portato alla Direzione del CEU il dott. Enrico Cardegari al posto del prof. Giovanni Coletti, passato alla guida del Servizio Personale.
Al prof. Coletti, che ha gestito con grandi doti organizzative la difficile trasformazione del CEU in Servizio, un caloroso ringraziamento dagli ex collaboratori; al dott. Cardegari, insieme ai rallegramenti per il nuovo incarico, un sincero augurio di buon lavoro.

La cicogna ha portato Roberto a Romano Di Loreto e M. Teresa Corsetti, entrambi dipendenti del CEU. Auguri vivissimi.

Commerciale

Lauree. — Si è brillantemente laureata in Sociologia con 110 e lode Loredana Di Giorgio, Segretario presso l'ufficio Sviluppo Merci.
Alla neo dottoressa le più vive felicitazioni.
Giuseppe Rugi, figlio del Revisore Sup.re 1ª cl. Giotto, si è brillantemente laureato in Architettura presso l'Università di Roma.
Vive felicitazioni all'amico Giotto mentre al neo architetto Giuseppe vadano gli auspici più fervidi di un brillante avvenire.

Cicogna express. — La piccola Antonia, figlia del collega Umberto Nespoli, Rev.re Sup.re presso l'Ufficio Centrale Esercizio, è lietissima di annunciare la nascita della sorellina Cinzia.
Alla mamma signora Maria e al felice papà i più sinceri auguri di "Voci".
La casa di Walter e Karen Benedetti è stata allietata dalla nascita del primogenito, Federico.
Al piccolo, alla mamma e al papà vivissimi auguri e felicitazioni.

Impianti Elettrici

Dopo oltre 40 anni di servizio, ha lasciato l'Azienda il dott. Michele Mingione Capo del Reparto Disciplina del Servizio. Funzionario tra i più preparati, "colonna" dell'Ufficio C.le 1°, il dott. Mingione è stato sempre stimato da colleghi ed amici, non solo per le sue qualità professionali, ma anche e soprattutto per le sue doti umane. Fervidi auguri di serena quiescenza.

Fiocco rosa in casa dell'Applicato Natale Cardinale, dell'Ufficio 4°, per la nascita della figlia Fabiana. Al papà, alla mamma A. Maria, alla sorellina Loredana ed alla neonata, gli auguri più affettuosi.

Istituto Sperimentale

Cicogna express. — Pioggia di... secondogeniti in casa dei colleghi dello Sperimentale. La piccola Claudia è giunta in casa di Claudio De Feo, per la gioia della mamma Luisa e del fratellino Milo.
Alberto Ballante, la signora Marisa e il piccolo Marco hanno salutato la nascita di Fabrizio.
La piccola Ilaria è infine giunta ad allietare la casa di Michele Petruzzo e della signora Patrizia e a far compagnia al fratellino Stefano
Ai tre neonati e alle loro famiglie i più sinceri auguri d'ogni felicità.

Lavori e Costruzioni

I componenti l'Ufficio C.le 2° hanno salutato, in un breve trattenimento svoltosi alla "Sala Mensa" a cui è intervenuta la Dirigenza al completo, il Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. Leo Grassini, Capo Rep. Revisione Extracontrattuale e relativa regolamentazione. Al preparatissimo e stimato collega un augurio di serena quiescenza anche da parte di "Voci".

È felicemente nata Emanuela, per la gioia dei coniugi Gentile. A Giuseppe e Floriana gli amici e colleghi porgono le più vive felicitazioni.

È improvvisamente venuto a mancare il Segr. Sup. 1ª cl. Fernando Novembri dell'Ufficio Collaudi Materiali. Alla famiglia le più sentite condoglianze da parte dei colleghi.

Movimento

Commiato. — Il dott. Cesare Zampini, Capo Gestione Superiore, in servizio da lungo tempo nel telegrafo della sede centrale, lascia volontariamente l'Azienda.
I colleghi e gli amici gli formulano i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. — Al dott. Giovanni De Chiara, Direttore di questo Servizio, giungano le più profonde condoglianze per la perdita prematura del fratello, dott. Giuseppe, Vice Direttore Generale del Catasto.
Viva impressione ha suscitato in tutto il personale di questa sede centrale la tragica morte del Capotreno Sandro De Paolis, distaccato da alcuni mesi presso il nostro Ufficio III per ragioni di salute.
Sentite condoglianze alla famiglia.
Sentite condoglianze anche al Consigliere d'Amministrazione Valentino Zuccherini per la morte della madre; al sig. Francesco Piccirilli, Segretario della Divisione Affari Generali, per la prematura morte della moglie ed infine all'Applicato del Reparto Comitive sig. Michele Conte per la morte del padre Nicola, ex Caposquadra Cantonieri.

Torino

Cambio della guardia alla dirigenza dell'U.P.C.: il Dirig. Sup. dr. Vittorio Sulli, è stato trasferito al Servizio centrale di Roma ed al suo posto è arrivato da Venezia il 1° Dirig., dr. Paolo Amadei, al quale porgiamo un cordiale benvenuto; ad entrambi, inoltre, un fervido augurio di buon lavoro nelle loro rispettive nuove sedi.

Esodi. — Hanno lasciato recentemente l'Azienda alcuni ultraquarantenni (di servizio): il Dirig. Sup., dr. Mario Guglielmetti, Capo del Controllo Merci; il C.S. Sovr., cav. Giannino Brugnoli, Capo Rep. Mov. d'Impianto di Torino P. N.; il C. S. Sup. Giovanni Franzo di Vercelli; al D.P.V. di Casale Monf.to il titolare C.P.V. Sup. Giuseppe Cauda, sostituto dal p.q. Luigi Caviglia, ed il Cond. Agostino Marchese; il Tecn. Giuseppe Di Maio del Centro Stampa di Torino P. N.; il Macch. Mario Barberis del D. L. di Cuneo; l'Op. Q. Primino Aceto del 31° Tr. Lav. di Casale Monf.to. A tutti i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Onorificenze. — Il Rev. Sup. 1ª cl. Ferruccio Salvatori, dell'Uff. Mov., e il Capo Gestione Sovr. Giuseppe Ravecci, Dirigente del Centro Tassazione di Modane, sono stati nominati "Cavaliere al merito della R. I.". Vivissime felicitazioni.

Cicogna express del tutto particolare per il Segr. dr. Giuseppe Imprescia, del Rep. Rag. O.G.R., il quale per ben la seconda volta si è recato in Indonesia, esattamente a Surabaja nell'isola di Giava, da dove è tornato con la piccola Julianto, da lui adottata per dare una sorellina alla connazionale Kartika, ormai perfettamente inserita nella nuova filantropica famiglia italiana. All'Uff. Ragioneria è nata Beatrice al Segr. Sup. Rag. Clara Rossotti ed al Segr. Filippo Greco e Silvia all'Appl. Francesco Cannarota; ad Alessandria C.le Giulia Elisa al Dev. Diego Meda; Monica al C. G. Alberto Zignego e Francesca all'Aus. St. Graziella Zelli Ivaldi; al D.P.V. di Casale Monf.to Valentina al C. Tr. Guido Pallanza; Gianluca al C. Tr. Angelo Gandino e Davide al C. Tr. Pasquale Nicoletta; Valentina all'Aus. Claudio Salvagno del D. L. di Cuneo. Congratulazioni ed auguri.

Lutti. — In attività di servizio è deceduto il Cond. Giovanni Percivalle del D.P.V. di Casale Monf.to; alla famiglia le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la sig.ra Ernesta Cucco, madre del Segr. Sup. 1ª cl., cav. Fulvio Roveta dell'Uff. Ragioneria; il sig. Felice Cerrutti, padre del Segr. Sup., cav. Giovanni dell'Uff. C. T.; la madre del C. Tr. Anna Maria Musso del D.P.V. di Cuneo; ad Alessandria C.le la piccola treenne Ada, primogenita del Man.le Giovanni Gemmati, la madre del C. S. Sovr. Carlo Deregibus ed il padre dell'Assist. St. Felice Gallo.

Trieste

Il Dirigente Superiore, ing. Michele Belviso, Capo del locale Ufficio Lavori, ha raggiunto il Compartimento di Bari per assumere la dirigenza dell'Ufficio Lavori. A sostituirlo è stato chiamato il Dirigente Superiore, ing. Bassani, che reggerà "ad interim" gli Uffici Lavori di Trieste e di Venezia. All'ing. Belviso giunga gradito l'augurio di buon lavoro nella nuova Sede. Ha lasciato Trieste anche l'Ispett. P.le, ing. Armando Balzamo, destinato a dirigere la Sezione Compartimentale dell'Ufficio Impianti Elettrici di Venezia.

Apprendiamo con compiacimento che la signora Fedora Ferluga-Petronio, moglie del Capo Stazione di Montefalcone Paolo Petronio e figlia del compianto Operaio Qualificato dell'Ufficio I. E. Guglielmo Ferluga, ha conseguito presso l'Università degli Studi di Padova, col massimo dei voti e la lode, la seconda laurea di specializzazione in Lettere, per la Filologia Slava e Balcanica. Alla dott.ssa Fedora giunga gradito il treno di auguri e di vivissime congratulazioni che le inviano il marito e gli amici.

Ex ferroviere scomparso

Dal 6 aprile u.s. è scomparso da casa Cesare Augusto Venettoni, di Montorio Romano (Roma), di anni 85. Altezza mt. 1,60-65; vistosa cicatrice al collo; affetto da arteriosclerosi. Chiunque sia in grado di dare sue notizie può rivolgersi alla Compagnia Carabinieri di Monterotondo o ad un locale Comando dell'Arma.

Il Capo Tecnico Ivano Graziosi, Dirigente della Zona 14/3 I.E. di Portogruaro, si è sposato con la signorina Flavia Nosé nella Chiesa dei S.S. Pietro e Paolo di Caselle di Nogaro.
Marcia nuziale anche per il Capo Stazione Sup.re Lorenzo Infanti, Titolare dell'Impianto di Latisana, che si è unito in matrimonio con la signorina Giovanna Massarutto nella Chiesetta di "S. Antonio" in Villanova.
Ai novelli sposi giungano le vivissime felicitazioni di "Voci".

È tragicamente deceduto per infortunio extralavoro il Capo Gest. Sup.re Pietro Franceschinis della stazione di Gorizia C.le.
Dopo lunga sofferenza ha cessato di vivere l'Aus. di Staz. Claudio Michelini della Stazione di Gorizia C.le Dopo lunga malattia, a soli 43 anni, si è spento l'Ass. Capo di Staz. Giuseppe Nodetti della stazione di Mossa, lasciando nel più profondo dolore la giovane moglie Darinka e i due figli Elisa e Stefano di appena sei e quattro anni. Sono inoltre mancati il Deviatore della Stazione di Portogruaro Ermenegildo Bozza e il cavaliere di Vittorio Veneto Antonio Geromin, padre dell'Operaio Qualificato della Zona 14/1 I.S. di Portogruaro Luciano. Lutto anche in casa del Segretario dell'Ufficio Lavori Alberto Mian per la morte del padre Bruno.

Venezia

Laurea. — Ennio Serafin, in servizio come Deviatore all'Ufficio Telegrafo di Padova, si è laureato in Scienze Politiche a Padova. Le nostre più vive congratulazioni al neo-dottore, che è figlio dell'Appl. Capo Roberto Serafin del Reparto 13 E.T.E., pure di Padova.

Nascite. — L'ing. Giovanni Piccione dell'Ufficio Lavori di Venezia, distaccato presso il centro Operativo di Treviso della 2ª Unità Speciale, è diventato papà della piccola Marta. Tanti auguri affettuosi.
Auguri anche al Segret. Edo Andreuzza dell'Ufficio M.T., al quale è nato il piccolo Martino, e al Capo Tecnico Alfio Grespan della zona 15.1 TE di Treviso, per la nascita di Enrico.

Lutti. — Un fraterno abbraccio in segno di commossa partecipazione al Segr. Tecnico, geom. Paolo Canevarolo, che ha perduto la moglie Anna Maria Callegaro, di soli 35 anni.
Le più vive condoglianze anche al Macch. Angelo Gastaldon del D.L. di Padova, al quale è mancato il giovanissimo figlio Adriano.
Sono deceduti: il cav. Valentino Palermo, di 84 anni, che per lunghi anni è stato titolare della Stazione di Padova, e l'ex Macchinista Alberto Cassanta, già in servizio presso il D.L. di Padova. Alle famiglie le nostre sentite condoglianze.

Verona

Nascite. — Dall'Officina GR di Verona: Andrea al Capo Tecn. Sup. Giorgio Totola; Elena, al Tecnico Alberto Tornieri; Michela, all'Op. Qual. Giorgio Fornaro; Silvia, all'Op. Qual. Bruno Serafini. Dall'Officina Gr di Vicenza: Silvio, all'Op. Qual. Graziano Marangoni. Dal 12° Tronco Lavori di Mantova: Federica, all'Op. Qual. Gino Bongiovanni. Da Trento ci viene segnalata la nascita di Maurizio, primogenito di Lucia e Giuseppe, figlio quest'ultimo del Capo Treno a riposo Vittorio Cristoforetti già del D.P.V. di Trento. A tutti auguri vivissimi.

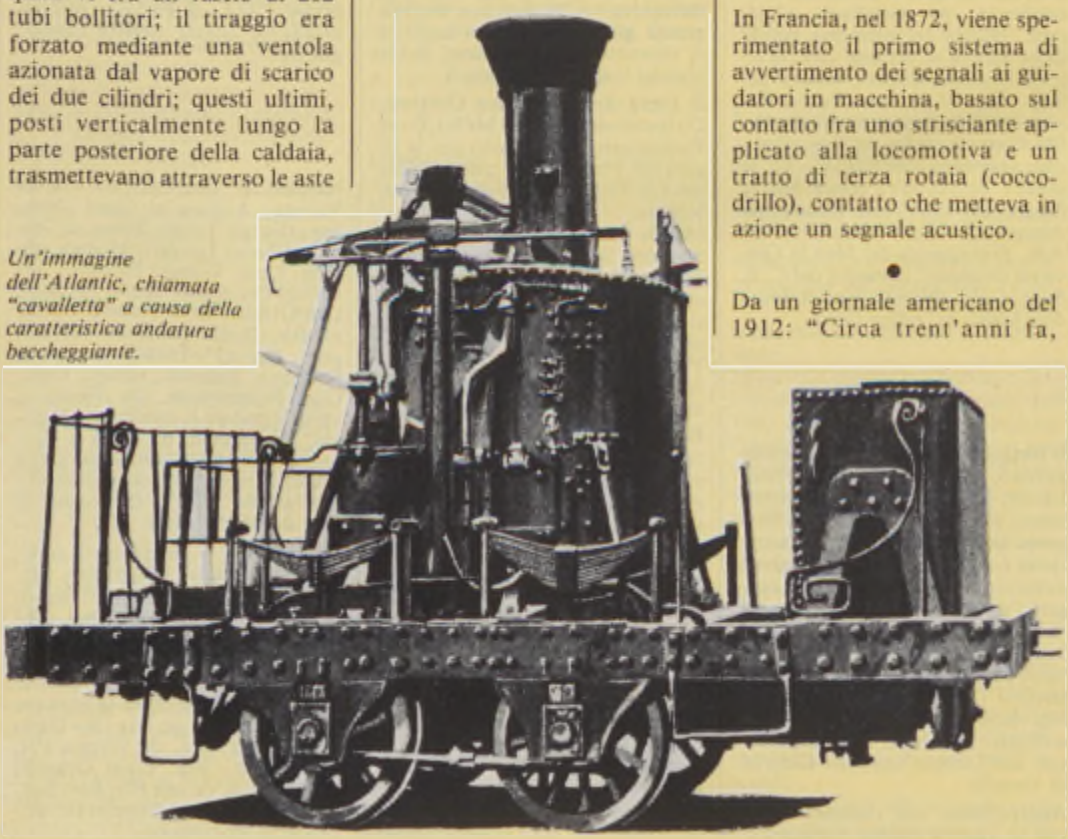
I nostri lutti. — In attività di servizio sono deceduti: il Segr. Sup. Mario Passigato dell'Ufficio Collaudi di Verona e il 1° Deviatore Giovanni Farina della stazione di Verona PN. Alle famiglie, così duramente colpite, il nostro affettuoso cordoglio. Sentite condoglianze per lutti in famiglia a: Ass. St. Dario Braga della staz. di Verona PN; Capo Gest. Sup. Luigi Organdi della staz. di Verona PN; Rev. Sup. 1ª cl. cav. Remo Mantovani dell'Ufficio Movimento.

MINI ALMANACCO

a cura di Roberto Fusco

«La cavalletta»

Centocinquanta anni fa, Phineas Davis, un orologiaio di York (Pennsylvania), che aveva già condotto nel 1830 alcune esperienze con una macchina a caldaia verticale ben presto abbandonata, progettò per conto della Baltimore & Ohio Railroad una nuova locomotiva. L'Atlantic, questo era il nome della nuova creatura del Davis, fu la capostipite di una serie di 16 macchine, ben presto divenute popolari con il nomignolo di Grasshopper (cavalletta) a causa della loro caratteristica andatura beccheggiante. L'Atlantic segnò forse una involuzione nella tecnica costruttiva della macchina a vapore ma prestò valido servizio per qualche anno lungo il percorso di 64 Km fra Baltimora e Parr's Bridge. Costruita da Davis & Gartner, disponeva di una caldaia di largo diametro nella quale vi era un fascio di 282 tubi bollitori; il tiraggio era forzato mediante una ventola azionata dal vapore di scarico dei due cilindri; questi ultimi, posti verticalmente lungo la parte posteriore della caldaia, trasmettevano attraverso le aste degli stantuffi il moto direttamente all'asse motore, a sua volta accoppiato all'altro asse mediante due bielle esterne. L'Atlantic entrò in servizio a metà del 1832 e trainava ogni giorno nei due sensi un convoglio passeggeri costituito da cinque vagoni, i primi del mondo del tipo a carrelli, alla velocità massima di 24 Km/h. L'Atlantic, ritirata dal servizio nel 1835 e poi demolita nel 1892, esiste ancora oggi, ricostruita e funzionante, nel Museo della Baltimore & Ohio nel Maryland.



Un'immagine dell'Atlantic, chiamata "cavalletta" a causa della caratteristica andatura beccheggiante.

Piccole cronache d'altri tempi

Dall'ultimo libro di Leonardo Sciascia, "Kermesse", riportiamo questo gustoso aneddoto che è diventato espressione, detto popolare siciliano: *Nun mi futtinu: dintra ci sù li cavaddi* (non me la fanno: dentro ci sono i cavalli). Frase pronunciata da don Camillo Picataggi il 3 novembre del 1880, al passaggio del primo treno alla stazione ferroviaria di Racalmuto. Il vecchio gentiluomo, che mai era uscito dal paese, si era sempre rifiutato di credere che "una pentola che bolle" potesse muovere altro che il coperchio, e figurarsi una teoria di carri grandi come case. Quel giorno, alla stazione, finalmente di fronte a una locomotiva, tutti si aspettavano si arrendesse; ma don Camillo, dopo un momento di perplessità, pronunciò quella frase, rimasta nel parlare popolare a significare gratuita e testarda diffidenza, in genere; oscurità di mente nei riguardi del progresso, in particolare.

•

In Francia, nel 1872, viene sperimentato il primo sistema di avvertimento dei segnali ai guidatori in macchina, basato sul contatto fra uno strisciante applicato alla locomotiva e un tratto di terza rotaia (coccodrillo), contatto che metteva in azione un segnale acustico.

•

Da un giornale americano del 1912: "Circa trent'anni fa, sulla ferrovia Baltimora & Ohio venne collocata un'insegna di legno recante il nome di una stazione, Harper's Ferry. Da allora, il caldo estivo, le nevi e le piogge invernali, i turbini di polvere gettati dal vento contro la tavola ne intaccarono la superficie per lo spessore di un millimetro e mezzo, ma la pittura è rimasta viva e lucente come il primo giorno in cui fu esposta. Una nota Società d'Ingegneri, convinta che mai colori applicati nei nostri tempi a scopo di decorazione industriale abbiano spiegato qualità simili di inalterabilità, sta cercando alacremente il dipintore dell'insegna per comperare da lui a peso d'oro il segreto della composizione di quella straordinaria vernice".

•

Il 6 maggio 1872 viene presentato alla Camera, dal ministro dei Lavori Pubblici De Vincenzi, il progetto di legge per la costruzione del tronco di ferrovia da Udine a Pontebba per la valle del Fella, che mette in giusto rilievo i vantaggi della linea: "Basterà il ricordare che, compiuto il tratto di 25 Km sul territorio austriaco da Pontebba a Tarvis, questa ferrovia ci aprirà la via più diretta per Vienna e per Varsavia, e ci metterà in intima comunione colle vicine ferrovie della Carinzia e della Stiria". Il 15 giugno dello stesso anno, il progetto viene approvato.

•

28 aprile 1882: la Società Torinese di Tramways e Ferrovie Economiche apre al servizio la Torino-Orbassano-Piossasco di 20,520 Km e la diramazione Orbassano-Trenta-Giaveno di 16,380 Km.

•

1855. In Francia, un deviatore della Compagnia dell'Ovest, di nome Viguier, ha l'idea di collegare meccanicamente la manovra degli scambi a quella dei segnali per rendere impossibili le manovre contrarie alla sicurezza.

zione del vapore surriscaldato e della semplice espansione.
Questa locomotiva viene all'inizio utilizzata soprattutto per il traino di treni viaggiatori leggeri su linee accidentate; quindi, con l'entrata nel parco rotabili F.S. di locomotive capaci di offrire migliori prestazioni, viene destinata al servizio su linee secondarie in composizione a treni accelerati.
"La signorina", così è ribattezzata dai ferrovieri la locomotiva 625, sia perché esteticamente pregevole, sia perché adibita ai servizi meno pesanti, viene costruita, a partire dal 1910, in 183 esemplari, dai costruttori italiani e dalla *Schwartzkopff*, che nel 1922 consegna all'Italia venticinque di questi rotabili in conto riparazione danni di guerra. Altre 153 unità, invece, come la 625.308 esposta a Pietrarsa, derivano dalla trasformazione diretta di macchine del Gr. 600, mediante l'applicazione del surriscaldatore e l'abolizione della doppia espansione.

800.008

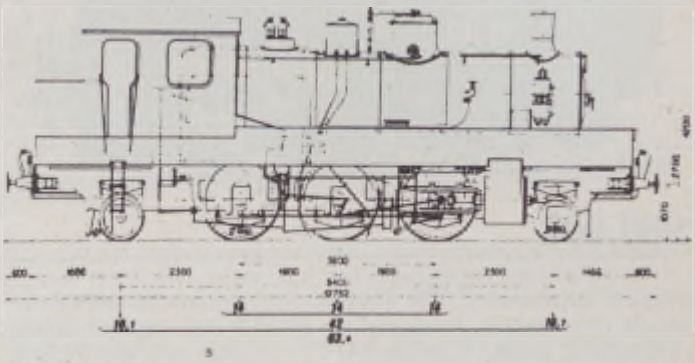
Anno di costruzione: *1907* (come 663). Anno di trasformazione: *1913*. Fabbrica: *Maffei (München)*. Rodiggio: *0 - 2 - 0 T (B)*. Vapore: *saturo*. Espansione: *semplice*. Potenza: *260 CV*. Velocità max: *45 km/h*. Massa in servizio: *25.400 kg*.

A pochi mesi dalla loro costituzione, le Ferrovie dello Stato ordinano (suddividendo la commessa, per maggiore rapidità di consegna, tra vari costruttori europei) una serie di 85 automotrici a vapore a tre assi, di cui due motori, che vanno a costituire il Gr. 60. Questi mezzi, per i quali vi è in quegli anni un forte interesse da parte di tutte le amministrazioni ferroviarie europee, sono essenzialmente costituiti dall'unione di una piccola locomotiva a vapore a due assi, con caldaia verticale, e di un compartimento bagagliaio e posta: si ritiene di poter così razionalizzare la composizione dei convogli locali su linee a scarso traffico, riducendo il peso trainato alle sole carrozze viaggiatori.
Le automotrici del Gr. 60 F.S. non dànno però i risultati sperati, verosimilmente per il crescente volume di traffico che ne evidenzia la modesta potenza e quindi la scarsa capacità di traino: pertanto le F.S. si orientano nuovamente su loco-tender "classiche" (dotate, cioè, della tradizionale caldaia orizzontale), più potenti e quindi più adatte a far fronte alle mutevoli esigenze tipiche del traffico ferroviario.
Buona parte della automotrici del Gr. 60 sono quindi private dell'apparato motore e utilizzate per molti anni come carri riscaldatori. Sedici unità sono invece trasformate, col "taglio" del compartimento bagagliaio in piccole locomotive a due assi e immatricolate nel Gr. 800.
Le ridotte dimensioni (appena 6,180 m. di lunghezza) e la caratteristica estetica fanno attribuire a questa locomotiva l'affettuoso nomignolo di "cubo". Data la ridotta potenza, sono destinate essenzialmente allo spostamento di rotabili all'interno di depositi e officine di riparazione: un servizio che la 800.008 ha svolto presso il D.L. di Torino fino agli anni Settanta.

640.088

Anno di costruzione: *1910*. Fabbrica: *Breda (Milano)*. Rodiggio: *1 - 3 - 0 (1'C + 3T15)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *800 CV*. Velocità max: *100 km/h*. Massa in servizio: *54.500 kg*.

Il Gruppo 640 appare per la prima volta sulla Rete F.S. nel 1907, derivando direttamente dal Gr. 630, del quale costituisce una versione migliorata. L'innovazione, rispetto alle locomotive Gr. 630, consiste nell'applicazione del surriscaldatore e nel ritorno alla semplice espansione.
Il Gr. 640, presentato, tra l'altro, alla "Esposizione di Bruxelles" del 1910 ed alla "Esposizione Internazionale di Torino" del 1911, è costituito da 169 unità e viene inizialmente utilizzato per il traino di treni diretti principali sulle più importanti linee italiane (dopo la 1ª guerra mondiale soprattutto in Piemonte); in seguito, con l'estendersi dell'elettrificazione, queste locomotive vengono destinate al servizio di treni viaggiatori più leggeri su linee pianeggianti o di media pendenza.
La 640.088, esposta a Pietrarsa, è l'ultima macchina a vapore uscita da queste Officine prima della loro chiusura.



910.001

Anno di costruzione: *1905*. Fabbrica: *Ansaldo (Genova)*. Rodiggio: *1 - 3 - 1 T (1'C1')*. Vapore: *saturo*. Espansione: *doppia*. Potenza: *690 CV*. Velocità max: *75 km/h*. Massa in servizio: *63.400 kg*.

Le prime 12 unità di questa loco-tender vengono utilizzate dalla Rete Sicula sulla linea Messina-Palermo per il servizio viaggiatori e merci.
Dopo l'unificazione delle Reti, passano alle F.S. che ne commissionano all'*Ansaldo* altri 42 esemplari, che variano rispetto ai primi solo per il maggior diametro delle ruote portanti.
Tutti questi mezzi vengono immatricolati come Gruppo 910 F.S..
Caratteristica, in questa macchina, è la disposizione delle casse d'acqua ed il settore della distribuzione spostato in avanti.
Una notazione particolare tra le unità di questo Gruppo merita la 910.042, che nel 1927 viene modificata dal progettista Zarlatti, il quale crea un incrocio tra un locomotore Diesel e una macchina a vapore. L'idea è però subito abbandonata per i gravi inconvenienti che presenta (fra cui la velocità molto ridotta) e la locomotiva viene riportata come in origine.

835.001

Anno di costruzione: *1906*. Fabbrica: *Breda (Milano)*. Rodiggio: *0 - 3 - 0 T (C)*. Vapore: *saturo*. Espansione: *semplice*. Potenza: *370 CV*. Velocità max: *55 km/h*. Massa in servizio: *45.300 kg*.

La costruzione delle locomotive Gr. 835 inizia nel 1906 e l'alto numero di unità prodotte (370) fa di questo mezzo, la macchina da manovra più diffusa dell'intero parco F.S.
Derivata direttamente dalla 830, da cui si differenzia per il maggiore diametro dei cilindri, la 835 è una loco-tender progettata e realizzata esclusivamente per l'impiego di manovra nei parchi e nei piazzali ferroviari: un servizio brillantemente svolto da queste macchine fino alla soglia degli anni ottanta e nel quale spesso si dimostrano più versatili di locomotive di maggior potenza e peso aderente (quali ad es. le 895 e 896).
Le 835 hanno un meccanismo motore a due cilindri esterni con distributori a cassetto, a vapore saturo e semplice espansione: la distribuzione è del tipo *Walschaert*. Nate col freno a vapore, sono ben presto dotate del freno ad aria compressa *Westinghouse*; sono state in servizio praticamente in ogni regione italiana.
La 835 non è certo una locomotiva elegante, ma le sue prestazioni sono perfettamente rispondenti alle esigenze per cui è realizzato il mezzo: cioè trainare, anche se a velocità molto ridotta, lunghe e pesanti colonne nonostante una modesta potenza (370 CV). Dopo l'accantonamento, il telaio

completo e gli assi di alcune 835 vengono utilizzati per la realizzazione di locomotive Diesel da manovra del Gr. 234 e di locomotive elettriche, anche queste da manovra, dei Gruppi E.321 ed E.322.

980.002

Anno di costruzione: *1908.* Fabbrica: *Schweizerische Lokomotivfabrik (Winterthur).* Rodiggio: *0 - 3 - 0 T (C).* Vapore: *saturo.* Espansione: *doppia.* Potenza: *440 CV.* Velocità max: *40/15 km/h.* Massa in servizio: *44.400 kg.*

Le F.S. acquistano il Gruppo 980, costruito dalla Società svizzera *S.L.M.* di Winterthur, per il servizio sulle linee Paola-Cosenza e Saline di Volterra-Volterra, attrezzate con cremagliera centrale di tipo *Strub*, che, presentando pendenze varianti tra il 75 ed il 100 per mille, sono normalmente inaccessibili alle locomotive ad aderenza naturale.
La 980 è, invece, una macchina ad aderenza mista. I cilindri sono quattro ed i meccanismi motori due: il primo, collegato alla coppia più bassa di cilindri, dà il movimento alle ruote aderenti, il secondo alla ruota dentata. Un sistema di comandi permette di tenere in azione le sole ruote aderenti o di attivare contemporaneamente anche la ruota dentata.
Il Gruppo 980, presentato alla "Esposizione Internazionale di Torino" del 1911, dà origine al gruppo 981 (8 unità), che ne costituisce la versione a vapore surriscaldato ed ancor oggi viene impiegato, in servizi sussidiari, sulla linea Paola-Cosenza, in attesa dell'apertura della galleria che permetterà l'abbandono del vecchio tracciato a cremagliera.
La 980.002 esposta a Pietrarsa, è l'unico esemplare oggi esistente dei 10 acquistati dalle F.S.

680.037

Anno di costruzione: *1907.* Fabbrica: *Breda (Milano).* Rodiggio: *1 - 3 - 1 (1'C1' + 3T20).* Vapore: *saturo.* Espansione: *doppia.* Potenza: *1.100 CV.* Velocità max: *110 km/h.* Massa in servizio: *70.000 kg.*

Questa locomotiva rientra tra le nuove costruzioni iniziate con la gestione F.S. (1905).
Progettata per rispondere alle mutate esigenze del traffico ferroviario (quali la richiesta di velocità più elevate e di una maggiore capacità di traino), questa macchina viene sottoposta, nella fase di esperimento, a confronti diretti con mezzi del Gr. 666, costruiti dalla *Baldwin* di Philadelphia, dei quali vengono acquistati 10 esemplari, probabilmente proprio per questo scopo.
I primi esemplari del Gruppo 680 entrano in servizio nel 1907 e la 68100 (680.100) è la millesima locomotiva costruita dalla *Breda* di Milano.
Sin dall'inizio questo rotabile rivela capacità addirittura superiori a quelle previste: il 27 settembre 1907, sulla Parma-Piacenza, raggiunge la velocità di 118 km/h trainando un convoglio di 210 tonnellate. Il fatto è eccezionale per l'epoca, in quanto questa velocità non è ancora stata raggiunta da alcuna macchina con carrello italiano.
Caratteristica di questo tipo di macchina, è l'adozione della doppia espansione a quattro cilindri disposti asimmetricamente; inoltre, come sulle altre macchine a doppia espansione, viene installato un particolare dispositivo, da utilizzare in caso di difficoltà in avviamento, che immette vapore "fresco", dalla caldaia, direttamente nei cilindri della bassa pressione.
Visti gli ottimi risultati ottenuti, le 680 vengono utilizzate soprattutto per il traffico veloce sulle linee di maggiore importanza come la Milano-Firenze-Roma-Napoli; un esemplare viene anche presentato alla "Esposizione Internazionale di Torino" del 1911.
Dal Gruppo 680 derivano i Gruppi 681 e 682, a vapore surriscaldato, ed i Gruppi 685 e S 685, a vapore surriscaldato e semplice espansione, nei quali confluiscono, dopo essere state trasformate, quasi tutte le 149 unità del Gruppo 680.

830.035

Anno di costruzione: *1906.* Fabbrica: *Breda (Milano).* Rodiggio: *0 - 3 - 0 T (C).* Vapore: *saturo.* Espansione: *semplice.* Potenza: *360 CV.* Velocità max: *55 km/h.* Massa in servizio: *45.300 kg.*

La storia di questo Gruppo inizia con la Rete Mediterranea e prosegue con le Ferrovie dello Stato: infatti, la costruzione di queste macchine comincia nel 1903 e le prime 14 vengono immatricolate nel Gruppo 6800 R.M.; continua quindi, nel 1906 e 30 nuove unità, costruite dopo l'unificazione delle Reti, si aggiungono alle precedenti.
Questi ultimi esemplari, appartenenti alla gestione F.S. e nati direttamente come Gruppo 830, sono sostanzialmente analoghi ai primi: vengono apportate, infatti, solo alcune lievi migliorie, come la diversa distribuzione dei pesi sulle ruote motrici.
Il Gruppo 830, progettato e utilizzato, almeno inizialmente, per il servizio di traino o spinta su linee con forti pendenze, diventa ben presto una locomotiva da manovra e la sua attività viene limitata ai piazzali delle grandi stazioni; ma, ciò nonostante, questa loco-tender rappresenta un punto fermo nella storia del vapore in Italia, in quanto è giustamente da collocare tra le "capostipiti" delle locomotive da manovra italiane.

905.032

Anno di costruzione: *1910.* Fabbrica: *Breda (Milano).* Rodiggio: *1 - 3 - 0 T (1'C).* Vapore: *saturo.* Espansione: *semplice.* Potenza: *540 CV.* Velocità max: *70 km/h.* Massa in servizio: *56.300 kg.*

La 905 viene progettata, come quasi tutte le altre loco-tender, soprattutto per il servizio merci e viaggiatori su linee secondarie di montagna particolarmente accidentate. A questo servizio si aggiunge spesso quello di spinta ai treni viaggiatori su tratti con pendenze notevolmente accentuate: la spinta in questi casi si rende necessaria a causa dell'accresciuto peso dei convogli, determinato dalla comparsa delle prime carrozze a carrelli.
Costruito in 84 esemplari dalla *Maffei* di Monaco e dalla *Breda* di Milano, il Gr. 905 entra in servizio nel 1908 e la sua costruzione prosegue fino al 1912. Caratteristiche particolari di questa macchina sono la presenza del carrello italiano e la disposizione delle casse d'acqua tra i longheroni del telaio.

896.030

Anno di costruzione: *1922.* Fabbrica: *OM - Officine Meccaniche (Milano).* Rodiggio: *0 - 4 - 0 T (D).* Vapore: *surriscaldato.* Espan-

sione: *semplice*. Potenza: *610 CV*. Velocità max: *40 km/h*. Massa in servizio: *59.500 kg*.

Il Gruppo 895 nasce nel 1908, per il servizio di spinta o di rinforzo ai treni su linee con tratti a forte pendenza come la Salerno-Nocera, ma, successivamente, questa macchina viene impiegata anche nel servizio di manovra nei grandi piazzali di smistamento, essendo dotata di una caldaia molto vaporiera e quindi in grado di sopportare notevoli sforzi.
Nel 1921, visti i buoni risultati ottenuti con il surriscaldamento del vapore, le F.S. progettano una loco-tender con tutte le caratteristiche della 895, ma a vapore surriscaldato anziché saturo: la 896.
La "novità" introdotta, pur aumentando la potenza della macchina, già notevole, non elimina l'inconveniente della velocità estremamente ridotta (40 km/h) ed a ciò si deve la scarsa diffusione di questa locomotiva.

480.017

Anno di costruzione: *1923*. Fabbrica: *OM - Officine Meccaniche (Milano)*. Rodiggio: *1 - 5 - 0 (1'EF + 2'2'T22)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *1.500 CV*. Velocità max: 60 km/h. Massa in servizio: *82.300 kg*.

Il Gruppo 480 entra in servizio sulla Rete italiana nel 1923 e la sua progettazione è dovuta alle difficoltà che presenta la gestione delle linee ex austriache dell'Alto Adige, assunta dalle F.S. dopo il primo conflitto mondiale.
Queste linee di montagna, con tratti di forte pendenza, sono infatti inizialmente servite con macchine di provenienza austriaca di rodiggio 1 - 5 - 0 (ricevute in conto riparazione danni di guerra) che, pur avendo le caratteristiche necessarie al tipo di percorso, non sono però in grado di coprire tutto il servizio per il numero limitato di unità (24). Questo induce le Ferrovie dello Stato a costruire un tipo di locomotiva di pari rodiggio da affiancare alle "austriache" nel servizio, sia merci che viaggiatori, sulle linee dell'Alto Adige ed in particolare sulla Bolzano-Brennero.
Nasce così il Gruppo 480: una potenza di 1.500 CV, che permette uno sforzo di trazione di 21.000 kg. (il massimo tra le locomotive italiane), una caldaia avente una produzione oraria di 12.000 kg. di vapore e l'aumento del numero degli assi, che comporta una maggiore aderenza e, di conseguenza, una capacità di traino superiore, fanno di questa locomotiva una delle più brillanti macchine da montagna italiane, anche se costruita in un numero ridotto di unità (18), essendo ormai prossima l'elettrificazione delle linee interessate.
La 480.017, esposta a Pietrarsa, è stata l'ultima del Gruppo a circolare sulla rete F.S.

880.001

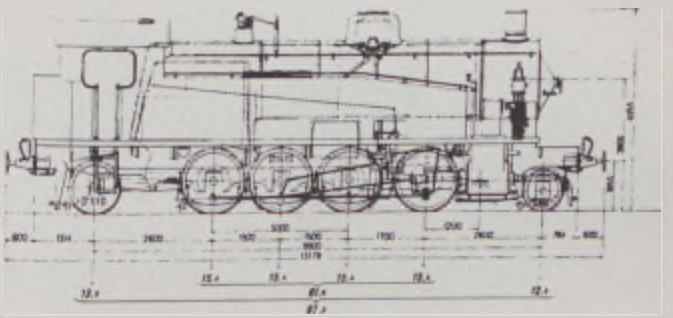
Anno di costruzione: *1916*. Fabbrica: *Breda (Milano)*. Rodiggio: *1 - 3 - 0 T (1'C)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *500 CV*. Velocità max: *75 km/h*. Massa in servizio: *52.600 kg*

Il Gruppo 880 nasce tra il 1915 ed il 1916 e deve la sua costruzione all'esigenza, imposta dalla guerra, di limitare al massimo i consumi di carbone. Si procede quindi alla modifica del Gr. 875 mediante l'applicazione del surriscaldatore: nasce così il Gruppo 880, la prima loco-tender italiana a vapore surriscaldato.
Non pochi sono, però, i problemi tecnici che le F.S. sono chiamate a risolvere in questo caso: in primo luogo, quello di adattare il sistema del surriscaldamento di vapore ad una locomotiva di piccole dimensioni; a ciò si aggiunge l'aumento di massa che la locomotiva subisce con l'adozione del nuovo sistema: il che comporta qualche difficoltà, essendo molto limitato il carico assiale consentito dal binario sulle linee a cui è destinata la macchina.
Il problema viene risolto riducendo la capacità delle casse d'acqua che passa dai 6.000 litri della 875 a 5.500 litri della 880. Questa soluzione presenta però lo svantaggio di ridurre l'autonomia del rotabile.
La 880 si dimostra una loco-tender molto ben riuscita e viene impiegata per molti anni sulle linee secondarie e non eccessivamente accidentate della Rete.

740.115

Anno di costruzione: *1914*. Fabbrica: *Breda (Milano)*. Rodiggio: *1 - 4 - 0 (1'D + 2'2'T22)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *980 CV*. Velocità max: *65 km/h*. Massa in servizio: *66.500 kg*.

Il Gruppo 740 entra in servizio nel 1911 e la costruzione di questi rotabili prosegue fino al 1922. Molte sono le ditte costruttrici, tutte italiane ad eccezione della *Henschel* di Kassel, che ne consegna venticinque esemplari in conto riparazione danni di guerra.
Questa locomotiva, rivelandosi dotata di una particolare versatilità, rappresenta nel campo del traffico merci l'equivalente della 685 nel traffico viaggiatori.
Derivato dal Gr. 730 e diverso da questo solo nell'applicazione del surriscaldatore di vapore e della semplice espansione, il Gruppo 740 viene studiato per rispondere ad esigenze ben determinate: una macchina capace di trainare convogli merci pesanti, anche su tratti a forte pendenza, senza bisogno di spinta o di doppia trazione.
Il Gr. 740 raggiunge pienamente lo scopo, grazie soprattutto all'adozione della semplice espansione, che garantisce alla macchina una elasticità maggiore rispetto alla espansione doppia; inoltre, la presenza del carrello guida di tipo italiano ne rende possibile l'iscrizione* in curve anche di raggio ristretto. Gli ottimi risultati ottenuti con questo tipo di rotabile, impiegato anche, a volte, per il traino di treni viaggiatori, inducono le F.S. a costruirne parecchi esemplari, tanto che, con 470 unità, costituisce il gruppo più numeroso dell'intero parco rotabile delle Ferrovie dello Stato.
La 740.115, esposta a Pietrarsa, è una delle macchine che hanno trainato il convoglio su cui ha viaggiato la salma del Milite Ignoto.
* Termine tecnico = "circolazione".

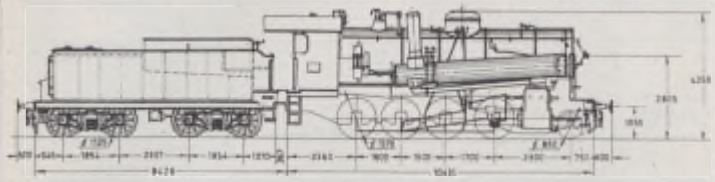


940.033

Anno di costruzione: *1922*. Fabbrica: *Officine Meccaniche Navali (Napoli)*. Rodiggio: *1 - 4 - 1 T (1'D1')*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *980 CV*. Velocità max: *65 km/h*. Massa in servizio: *87.300 kg*.

Il Gruppo 940 viene costruito nel 1922 con l'intento di eliminare la difficoltà delle comunicazioni ferroviarie sulle linee trasversali appenniniche, per le quali, soprattutto nel servizio passeggeri, si rende necessario il ricorso alla spinta o alla doppia trazione.
Nel tentativo di risolvere il problema, le F.S. si orientano verso la costruzione di una macchina avente le stesse caratteristiche meccaniche della 740

ma con rodiggio diverso, infatti al rodiggio 1-4-0 di quest'ultima viene sostituito l'1-4-1.
Nasce quindi il Gruppo 940 dotato di apparato motore, caldaia e meccanica del tutto simili a quelli della 740, il carrello anteriore è di tipo italiano, l'asse posteriore è invece un asse di tipo *Bissel*, con spostamento radiale totale di 140 mm.
Tipica macchina da montagna, la 940 è senz'altro da considerare la più riuscita loco-tender italiana.



743.301

Anno di costruzione: *1920 (come 740.301).* Anno di trasformazione: *1953.* Fabbrica: *Officine Romeo (Saronno).* Rodaggio: *1 - 4 - 0 (1'D + 2'2'T22).* Vapore: *surriscaldato.* Espansione: *semplice.* Potenza: *1.100 CV.* Velocità max: *65 km/h.* Massa in servizio: *72.700 kg.*

Dal 1929 in poi le F.S. cessano di progettare e costruire nuove locomotive a vapore, limitandosi a migliorare le caratteristiche dei tipi già esistenti mediante l'introduzione di perfezionamenti tecnici, quali la distribuzione a valvole *Caprotti* e i preriscaldatori *Franco-Crosti.*
Dall'applicazione di questi ultimi su locomotive del Gruppo 740 derivano il Gr. 743 ed il Gr. 741.
La 743, entrata in servizio nel 1941, quindi nel pieno della seconda guerra mondiale, ripete la soluzione, adottata anche nel Gruppo 683, della applicazione di due preriscaldatori laterali.
Prodotta in 94 esemplari, la 743 presenta un incremento di potenza rispetto alla 740 (1.100 CV contro i 980 del Gr. 740) e soprattutto offre un migliore rendimento termico, che si traduce in minor consumo di combustibile.
Come curiosità, va notato che sulla prima macchina trasformata viene conservato, forse per ragioni estetiche, il fumaiolo, la cui eliminazione è invece una caratteristica particolare delle macchine che adottano i preriscaldatori *Franco-Crosti.*

741.137

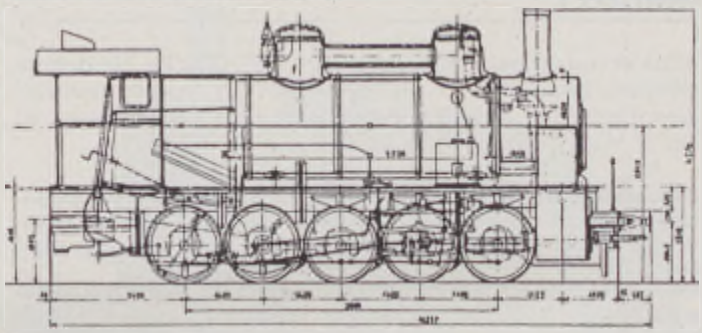
Anno di costruzione: *1914 (come 740.137).* Anno di trasformazione: *1959.* Fabbrica: *Ansaldo (Genova).* Rodiggio: *1 - 4 - 0 (1'D + 2'2'T22).* Vapore: *surriscaldato.* Espansione: *semplice.* Potenza: *1.100 CV.* Velocità max: *65 km/h.* Massa in servizio: *68.300 kg.*

Il Gruppo 741, come il Gruppo 743, deriva dalla trasformazione di mezzi del Gr. 740 mediante l'applicazione del preriscaldatore *Franco-Crosti:* un sistema che, sfruttando il calore dei gas di scarico della locomotiva, permette un preriscaldamento dell'acqua prima dell'entrata in caldaia, con conseguente aumento di rendimento e risparmio di combustibile.
Il Gruppo 741 differisce però dal 743 per la diversa disposizione del corpo del preriscaldatore; infatti, ai due preriscaldatori laterali della 743, si sostituisce, nella 741, un unico preriscaldatore centrale collocato sotto la caldaia, che risulta sensibilmente rialzata.
Una parte di queste locomotive viene assegnata al Deposito di Fortezza per il servizio, sia viaggiatori che merci, sulla linea della Val Pusteria: servizio espletato sino agli anni '70.

735.128

Anno di costruzione: *1919.* Fabbrica: *American Locomotive Company (New York).* Rodiggio: *1 - 4 - 0 (1'D + 2'2'T22,3).* Vapore: *surriscaldato.* Espansione: *semplice.* Potenza: *1.080 CV.* Velocità max: *65 km/h.* Massa in servizio: *66.900 kg.*

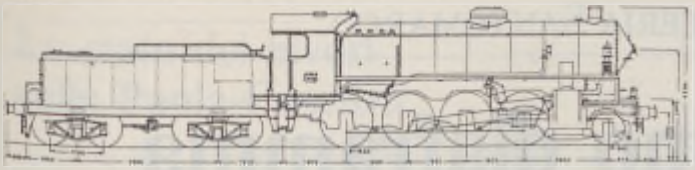
Il Gruppo 735 deve la sua origine ad una serie di necessità prospettatesi durante il primo conflitto mondiale. In quel periodo, infatti, la continua richiesta di mezzi di trazione destinati a trainare convogli militari evidenzia il bisogno di dotare il parco F.S. di nuove macchine aventi caratteristiche analoghe a quelle delle 740. Poiché l'industria nazionale è impegnata nella produzione di materiale bellico, la costruzione di queste nuove locomotive viene commissionata ad una ditta americana, la *American Locomotive Company* di New York.
Nasce così un tipo di macchina, la 735, che sostanzialmente ripete il modello 740 italiano, ma presenta, in più, alcuni caratteri propri della costruzione americana. Tra questi spiccano: il telaio, costruito con barre d'acciaio fucinato e un *Bissel* anteriore modello americano al posto del carrello italiano.
Delle 400 unità ordinate dalle F.S., solo 393 raggiungono l'Italia, mentre 7 sono coinvolte in un naufragio durante il trasporto dagli Stati Uniti.
La 735.128, esposta a Pietrarsa, appartiene alla seconda serie del Gruppo.



477.011

Anno di costruzione: *1904 (come kkStB 180.56).* Fabbrica: *Böhmisch-Mahrische Maschinen fabrik (Praga).* Rodiggio: *0 - 5 - 0 (E + 3T16).* Vapore: *saturo.* Espansione: *doppia.* Potenza: *850 CV.* Velocità max: *50 km/h.* Massa in servizio: *65.700 kg.*

Dopo la prima guerra mondiale, al parco F.S. sono assegnate oltre mille locomotive provenienti dalle amministrazioni ferroviarie austriache, ungheresi e tedesche. Un piccolo numero di queste è preda bellica, in quanto abbandonate dall'esercito austro-ungarico che si ritira dalle regioni del Trentino-Alto Adige e della Venezia Giulia, mentre la maggior parte è consegnata alle F.S. tra il 1920 e il 1925 in osservanza delle clausole del trattato di pace, che prevede anche, in conto riparazione danni di guerra, la costruzione di venticinque unità del Gr. 625 e venticinque del Gr. 740 da parte delle fabbriche tedesche *Schwartzkopff* e *Henschel.*
Uno fra i gruppi più significativi e consistenti (77 unità), così acquisiti, è quello costituito da locomotive austriache della serie 180 della *Kaiserlich - Königliche österreichische Staatsbahnen* e della *Südbahn*, immatricolate presso le F.S. come Gr. 477.
Le 477 presentano una estetica massiccia, sottolineata dall'imponente gruppo cilindri: caratteristiche della costruzione austriaca sono anche la sagoma della cabina, i due duomi collegati da un condotto orizzontale e il portello della camera a fumo a doppio battente.
Tipiche locomotive da montagna, le 477 hanno svolto un apprezzato servizio sulla rete italiana fino agli anni Cinquanta.
La prima locomotiva della serie 180, costruita a Praga, è oggi conservata presso il Technisches Museum di Vienna.



744.118

Anno di costruzione: *1928*. Fabbrica: *OM - Officine Meccaniche (Milano)*. Rodiggio: *1 - 4 - 0 (1'D + 2'2'T22)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *1.250 CV*. Velocità max: *80 km/h*. Massa in servizio: *70.200 kg*.

Il Gruppo 744, costruito per trainare treni viaggiatori e merci veloci sulle linee del Sud, non idonee a consentire un alto carico assiale, costituisce una evoluzione del Gr. 745. Varia, rispetto a quest'ultimo Gruppo, la disposizione dei cilindri che è esterna, per garantirne una più facile ed economica manutenzione; inoltre, la macchina è dotata di un iniettore a vapore di scarico che costituisce una forma di preriscaldatore. Immutati, invece, rispetto al Gr. 745, sono la caldaia ed il rodiggio.
Costruito in 50 unità (25 con distribuzione *Caprotti* e 25 con distribuzione *Walschaert*), il Gruppo 744 è senz'altro uno dei più riusciti dell'intero parco F.S., anche perché, essendo uno degli ultimi costruiti in Italia, può beneficiare di tutti quegli accorgimenti tecnici che sono il frutto di esperimenti e perfezionamenti durati diversi anni.
Con il Gruppo 744, però, le F.S. cessano di costruire locomotive a vapore, essendo ormai in fase di ampio sviluppo l'elettrificazione delle principali linee della Rete. Da questo momento in poi le Ferrovie dello Stato si dedicheranno, per ciò che concerne il campo del vapore, esclusivamente al perfezionamento dei tipi già esistenti.

R.302.023

Anno di costruzione: *1927*. Fabbrica: *Officine Meccaniche Navali (Napoli)*. Rodiggio: *1 - 3 - 0 T (1'C)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *420 CV*. Velocità max: *50 km/h*. Massa in servizio: *37.500 kg*.

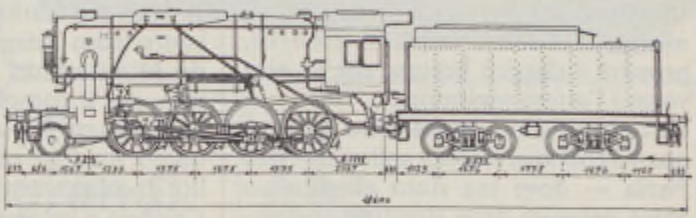
Questa piccola loco-tender viene progettata dalle F.S. per essere impiegata sulle linee di scartamento ridotto della Sicilia.
Derivata dalla R.301, già utilizzata con buoni risultati in Sicilia ed in Eritrea, della quale costituisce la versione a vapore surriscaldato, la R.302 presenta le caratteristiche tipiche delle macchine concepite per ferrovie a scartamento ridotto (in cui sono frequenti forti pendenze e curve a stretto raggio), quali il diametro delle ruote inferiori al normale ed un modesto passo rigido, che ne garantisce una buona iscrizione* in curva.
Le prime 22 unità di questa macchina, costruite dalle *Officine Romeo* di Saronno, entrano in servizio nel 1922, ma la costruzione prosegue poi nel 1927 ad opera delle *Officine Meccaniche Navali* di Napoli. A questa seconda serie, di 20 unità, appartiene anche l'esemplare esposto a Pietrarsa, la R.302.023.

* Termine tecnico = "circolazione"

R.370.023

Anno di costruzione: *1921*. Fabbrica: *Officine Romeo (Saronno)*. Rodiggio: *0 - 3 - 0 T (C)*. Vapore: *saturo*. Espansione: *doppia*. Potenza: *400 CV*. Velocità max: *40/15 km/h*. Massa in servizio: *38.100 kg*.

La loco-tender R.370, è destinata al servizio sulle linee a scartamento ridotto, come la R.302; la differenza rispetto a quest'ultima è rappresentata dal fatto che la R.370 è una macchina ad aderenza mista.
Come la 980 per le linee a scartamento ordinario, la R.370 è utilizzata sulle linee a scartamento inferiore che presentano pendenze tali da non poter essere superate se non con l'ausilio della cremagliera.
La R.370 può quindi funzionare, secondo i tratti di percorso, sia ad aderenza normale che a dentiera; è, infatti, dotata di due meccanismi motori manovrabili per mezzo di un solo apparecchio di inversione, entrambi esterni alle fiancate e disposti uno al di sopra dell'altro: il più basso comanda la ruota ad aderenza, l'altro dà il movimento alla ruota dentata. Sui tratti ad aderenza naturale la locomotiva funziona a semplice espansione, sui tratti a cremagliera funziona invece a doppia espansione.
Entrato in servizio nel 1908 e costruito in 48 esemplari fino al 1929, il Gruppo R.370 (come il Gr. R.302) viene impiegato dalle F.S. sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia (negli ultimi anni è in servizio sulla Dittaino-Piazza Armerina).



736.114

Anno di costruzione: *1944 (come USA TC 3324)*. Fabbrica: *American Locomotive Company (Schenectady)*. Rodiggio: *1 - 4 - 0 (1'D + 2'2'T24,6)*. Vapore: *surriscaldato*. Espansione: *semplice*. Potenza: *1.250 CV*. Velocità max: *70 km/h*. Massa in servizio: *73.000 kg*.

A partire dal 1942 l'amministrazione militare statunitense, attraverso il *Transportation Corps*, inizia un imponente programma di acquisizione di locomotive a vapore di tipi standardizzati, adatti ad essere utilizzati sia sui teatri di operazioni del Mediterraneo che su quelli del Medio ed Estremo Oriente. Uno fra i tipi più conosciuti e inviati sulle reti più disparate (dalla Russia all'India, dal Marocco alla Corea) è il Gruppo siglato S 160, con rodiggio 1-4-0 «*Consolidation*»; nel 1945 oltre duemila risultano le unità prodotte dalle tre grandi fabbriche *American Locomotive Works* di Schenectady, *Baldwin* di Philadelphia e *Lima Locomotive Works* di Lima.
Di queste, 248 unità (quasi tutte con combustione a nafta) sono utilizzate sul fronte italiano dal 1944 in poi, e nell'immediato dopoguerra le F.S. le immettono nel loro parco come Gruppo 736.
Come tutte le locomotive progettate essenzialmente per impieghi bellici (vedi serie «Austerity» inglese e «52» tedesca), le 736 obbediscono a una filosofia di progetto che si può essenzialmente riassumere in tre concetti: *massima robustezza* e *semplicità di manutenzione* per assicurare una facile utilizzazione nelle situazioni più diverse, *estrema semplificazione* dei particolari costruttivi per garantire la realizzazione di un gran numero di esemplari in tempi brevissimi.
Oneste «tuttofare», le 736 hanno contribuito in maniera tangibile alla ricostruzione della Rete F.S., in un periodo in cui gli impianti elettrici erano quasi totalmente distrutti e il parco locomotive a vapore decimato dai bombardamenti. Costituendo tuttavia un Gruppo sostanzialmente estraneo alla pratica costruttiva F.S. ed avendo anche evidenziato numerosi e, in qualche caso, gravi inconvenienti, queste locomotive sono state progressivamente accantonate a partire dagli anni cinquanta; 25 unità sono state vendute nel 1959 alle Ferrovie elleniche, mentre alcuni esemplari sono ancor oggi utilizzati come generatori di vapore all'interno di depositi e officine.
Le ragioni che hanno determinato la scelta del Gruppo 736 per l'esposizione nel Museo Ferroviario sono, dunque, di ordine storico, assai più che tecnico.

Schede tecniche di Alberto Scattone

È caduto l'ultimo diaframma

di Tonio Licordari

Un boato, preceduto dall'urlo delle sirene, ha annunciato la caduta dell'ultimo diaframma della galleria "Santomarco" sulla nuova linea Paola-Cosenza. Erano da poco trascorse le 17 del 21 aprile scorso.

È toccato al Sottosegretario ai Trasporti, on. Caldoro, accompagnato dal nostro Direttore Generale, dott. Semenza, presenti il Direttore Compartimentale di Reggio, ing. Bitto, e i Direttori dei Servizi Lavori, Movimento, Trazione, Impianti Elettrici, premere il classico bottone che ha provocato l'attesa esplosione.

La cerimonia si è svolta sotto terra, al quarto chilometro della galleria — lato Paola — dove era stato allestito un palco nel vivo delle strutture che servono per il completamento dei lavori. Ferrovieri, tecnici, maestranze delle "Condotte" (l'impresa che gestisce i lavori) e numerosi giornalisti, hanno assistito a questa operazione "semplice e senza enfasi" come l'ha definita il Direttore Generale.

Il dott. Semenza e l'on. Caldoro hanno ribadito, nel corso dei loro interventi, che l'Azienda non dà fiato alle trombe per un'opera che poteva essere realizzata anche prima ma che una serie di difficoltà e di ostacoli ha ritardato. È anche vero, del resto, che i lavori fino all'anno scorso sono stati gestiti dal Ministero dei Lavori Pubblici e che sono passati all'Azienda soltanto nella fase di ultimazione. "Bruceremo le tappe", ha promesso il Direttore Generale.

Il Sottosegretario Caldoro ha inoltre confermato l'impegno del governo, e del Ministero dei Trasporti in particolare, per il completamento della Paola-Cosenza, la valorizzazione della nuova stazione cosentina e la possibilità di collegamenti rapidi e moderni in Calabria e nel meridione.

L'apertura all'esercizio della Paola-Cosenza è previsto entro il 1984.

Questa nuova infrastruttura è particolarmente importante per il traffico meridionale poiché, oltre a soddisfare le esigenze di mobilità di tutta la valle del Crati, costituisce un valido itinerario alternativo per il collegamento tra la linea ionica e quella tirrenica attraverso la Taranto-Sibari-Cosenza-Paola, con ampie possibilità di sviluppo in particolar modo per il traffico merci.

L'entrata in funzione della nuova linea manderà in pensione l'ultimo tratto di strada ferrata a cremagliera in Italia. Ancora oggi, infatti, sia pure a ritmi lenti e ridotti, la Paola-Cosenza mantiene in vita una lontana tradizione, quella della ferrovia a cremagliera che è ormai agli ultimi respiri. Questa struttura, creata con legge del 9 luglio 1905, è stata attivata il 2 agosto 1915 e quello che all'epoca fu definito, non a torto, un "miracolo" oggi è diventato una struttura obsoleta, fatiscente, fuori dalla logica dei tempi. Si sviluppa, infatti, lungo un percorso di 35 chilometri e 137 metri, la distanza viene coperta dalle sbuffanti littorine in un'ora e 20 minuti circa, alla media commerciale di 17 chilometri l'ora.

La nuova ferrovia consentirà invece di raggiungere Cosenza in 25 minuti. Con il boato del 21 aprile sotto la galleria Santomarco è cominciato, dunque, anche il pensionamento della romantica cremagliera. □

Il Sottosegretario On. Caldoro preme il pulsante per far cadere l'ultimo diaframma della galleria. A destra, tecnici e Autorità mentre visitano i lavori

Lo stato dei lavori sulla Paola-Cosenza

La nuova linea Paola-Cosenza avrà una lunghezza totale di circa 26 chilometri e correrà su di una sede diversa da quella attuale a cremagliera. Si potrà percorrere alla velocità di 100 chilometri all'ora e quindi si coprirà la distanza in 25 minuti circa. Il tratto sarà completamente elettrificato.

L'opera più importante e difficile si è rivelata la galleria "Santomarco", una delle più lunghe d'Europa, con i suoi 15 chilometri e 332 metri, a semplice binario, attrezzata con un posto di "precedenza" (costituito da una cabina di movimento che sorge su un breve tratto di raddoppio) che regolerà gli incroci.

La costruzione della galleria ha richiesto il ricorso a tecniche di scavo particolarmente sofisticate per la soluzione di ardui problemi d'ingegneria, connessi con le caratteristiche geologiche dei terreni attraversati.

I lavori, finora realizzati, hanno comportato lo scavo di 724.000 metri cubi di materiale, l'impiego di 210.000 metri cubi di calcestruzzo e di 14.769 kg. di ferro, con un impiego di manodopera pari a circa 12.200.000 ore lavorative. L'onere finanziario è stato di 88 miliardi.

L'ultimazione dei lavori — relativi all'allargamento a piena sagoma del tratto cunicolo (circa 1.800 metri) e il completamento del rivestimento della volta — è prevista entro la fine dell'anno prossimo. L'apertura all'esercizio è prevista entro la fine del 1984. Per le opere in via di ultimazione occorrono ancora 138 miliardi.

La Quinta Unità Speciale, diretta dall'Ing. Arsena, sotto la cui giurisdizione è ora passata la linea, è impegnata a portare a termine il nuovo tracciato.

I lavori di questa linea sono iniziati nel marzo del 1966 dall'Ufficio Nuove Costruzioni Ferroviarie del Ministero dei Lavori Pubblici. Da appena un anno la pratica è di competenza del Ministero dei Trasporti. La nuova stazione di Cosenza che rappresenta lo sbocco naturale della nuova linea è pronta da anni: si tratta di una costruzione modernissima, ideata dall'architetto Sara Rossi e realizzata dallo studio Nervi di Roma.

T. L.

GRATIS a casa vostra

CON LO SCONTO DEL 50%

16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un abbuono Speciale del 50%)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disponete di 18 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE (solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani

Grande Enciclopedia Universale

AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 27,5x20 carta patinata di lusso copertina rilegata con fregi in oro.

Tagliando da inviare inoltrato su cartolina postale o in busta chiusa a Soc. SIVE - via Costantino Maes, 66 - 00162 Roma - Tel. 83.90.448 - 83.68.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto IL MONDO DOMANI Grande Enciclopedia Universale

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento

☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive di L. 15.000

☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap. .....

Via ..... N. .....

Ritorna l'Orient-Express

di Laura Facchinelli

Una luce calda illumina l'interno delle vetture, si posa sui preziosi velluti, fa risaltare le pareti di legno arricchite da intarsi policromi. I tavolini della carrozza-salone sono apparecchiati con tovaglie di lino bianco e stoviglie di squisita fattura, ispirate a un gusto d'altri tempi.

No, questo non è davvero un treno normale, questo è l'"Orient-Express", la fiabesca dimora itinerante che per decenni ha attraversato l'Europa e che poi, d'un tratto, è stata messa in disparte. Oggi due vetture dell'Orient-Express, sono arrivate a Venezia e sono state esposte su una lunga zattera galleggiante nel Canale della Giudecca, davanti all'albergo Cipriani.

Cessato il servizio di linea fra Parigi e Istanbul nel maggio 1977, quando l'"Espresso d'Oriente" non era che il fantasma di se stesso, le vetuste carrozze parevano destinate all'oblio. Il fascino del prestigioso passato, però, le salvò da una fine ingloriosa: all'asta di Sotheby's, tenutasi nello stesso anno 1977 a Montecarlo, due di esse vennero acquistate a prezzo elevatissimo dal re del Marocco, appassionato collezionista.

Successivamente un altro acquirente riuscì ad aggiudicarsi ben 35 carrozze dello storico treno: il gruppo Sea Containers/Sea Co. e la sua affiliata Venice-Simplon-Orient-Express Ltd. di Londra. L'avvenimento avrebbe avuto conseguenze rilevanti, giacché la Compagnia internazionale, da tempo decisa a diversificare la propria attività allargandosi dal trasporto marittimo al settore turistico-alberghiero, intendeva realizzare un progetto ambizioso, quello di far rivivere l'Orient-Express.

Una storia avventurosa

L'origine del famoso treno si deve alla fantasiosa intraprendenza del belga Giorgio Nagelmackers che, nell'ottobre del 1883, riuscì a realizzare il suo proposito di collegare Parigi a Costantinopoli con un convoglio costituito da vagoni di lusso, appositamente costruiti da un'officina viennese. Il servizio ebbe, fin dall'inizio, un'impronta estremamente raffinata, che lo rendeva adatto ad una clientela di élite. L'itinerario Parigi-Istanbul non costituì un'iniziativa isolata. I treni internazionali, infatti, si moltiplicarono rapidamente nell'ultimo decennio del secolo, e viaggiatori assetati di emozioni presero a percorrere le vie dell'est verso Varsavia, Vienna e Bucarest e ad inoltrarsi a sud verso Atene. La Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto da anni, ormai, rendeva confortevoli anche i lunghi viaggi. Un altro fortunato collegamento venne istituito nel 1907 lungo l'itinerario Londra-Parigi-Milano-Venezia: il treno era denominato "Venice-Simplon-Orient-Express" dal traforo del Sempione che, da poco inaugurato, consentiva di abbreviare il percorso.

Dopo la brusca interruzione imposta dal primo conflitto mondiale, l'Orient-Express si rinnovò, così nacque un altro percorso, da Parigi per Varsavia e Praga. Sorse anche una società tedesca che, sulle orme dei successi ottenuti dalla Compagnia Internazionale Vagoni Letto, mise in circolazione l'"Arlberg-Orient-Express" diretto ad Atene. Il "Simplon", intanto, raggiungeva Belgrado, Sofia e Bucarest.

Passata anche la seconda guerra, durante la quale i servizi internazionali vennero quasi completamente sospesi, si tornò alla normalità. Ma la vita sociale era ormai in via di trasformazione; al progressivo, inarrestabile sviluppo del trasporto aereo non poteva non far riscontro un ridimensionamento dei più lenti collegamenti su rotaia. L'Orient-Express cambiò volto: nel '61 sua unica destinazione era Bucarest, il servizio di ristoro, però, si arrestava a Vienna; sparita l'atmosfera di lusso raffinato, il treno leggendario

Una vettura dell'Orient Express. Tutte le cabine sono comunicanti e possono essere trasformate in vere e proprie "suite"

Il vagone ristorante. Qui verranno serviti menù preparati dai più celebri chef d'Europa

Una vettura d'epoca dell'"Orient-Express" completamente restaurata. Grazie all'iniziativa di una Compagnia privata è possibile effettuare da quest'anno un fantastico viaggio "revival" sul celebre treno

si era trasformato in normale espresso. Poco prima della fine, dell'antico servizio restavano solo pochi vagoni letto agganciati al convoglio di linea; dell'Orient-Express soltanto il nome.

La Compagnia internazionale che si appresta oggi a far rivivere l'Orient-Express punta sulla straordinaria carica evocatrice del convoglio che, a cento anni dalla sua nascita, è tuttora sinonimo di eleganza sfarzosa, di avventura, di mistero.

La riedizione del treno ha preso avvio il 25 maggio, quando è partito da Londra per la prima volta il "Venice-Simplon-Orient-Express", che collega la capitale britannica a Venezia, facendo tappa a Parigi e Milano, con percorso della durata di 24 ore. Il servizio da Londra a Venezia ha frequenza bisettimanale, trimestrale quello da Parigi. In territorio inglese, fra Londra e Folkestone, l'Orient-Express è formato da carrozze-pullman provenienti dai famosi treni inglesi Brighton Belle e Golden Arrow di mezzo secolo fa; sul Continente, invece, da Boulogne a Venezia, viaggiano vetture-letto e vetture-ristorante anni '20 della Compagnia Internazionale des Wagons-Lits ed des Grand Express Européens.

Il restauro del primo gruppo di vetture è stato eseguito a Carnforh, nel Lancashire, le altre sono state invece ristrutturate e rifinite in Germania e in Belgio. Dall'antico arredamento si è cercato di recuperare tutto quanto è stato possibile; negli altri casi l'originale è stato sostituito da copie esatte, eseguite da esperti artigiani con tecniche ormai quasi dimenticate (sono state necessarie pazienti ricerche d'archivio per ritrovare i disegni dell'epoca della costruzione). Porcellane, posate, cristallerie per il servizio a tavola recheranno i monogrammi originali, e gli appassionati potranno acquistarne preziosi esemplari durante il viaggio.

Nella stagione turistica la compagnia organizzatrice — che ha sostenuto, per l'impresa, un impegno finanziario di 25 miliardi di lire — conta sulle prenotazioni dei turisti più esigenti, che sull'Orient-Express possono ritrovare emozioni perdute, in un suggestivo tuffo all'indietro nel tempo; per il periodo invernale, invece, l'attenzione è indirizzata al viaggiatore d'affari, e a chi rifugge i periodi e i modi delle vacanze tradizionali.

È una clientela d'alto livello, dunque, quella a cui si rivolge, ancora una volta, l'Orient-Express, e tutto l'allestimento punta in quella direzione, dagli arredi fino alla cucina, che offre menù ricercati, grazie alla maestria di cuochi della migliore scuola.

Da Londra a Folkestone, quindi la traversata della Manica, poi da Boulogne a Parigi a Digione in territorio francese; breve percorso in suolo svizzero toccando Losanna, infine ingresso in Italia per la galleria del Sempione: ecco che il treno corre veloce verso l'Adriatico facendo tappa a Milano. Dopo un percorso di 1.500 chilometri, l'arrivo a Venezia dove si concluderà un viaggio vissuto all'interno di un treno che, dopo aver resistito a decenni di escursioni avventurose, ha voluto e saputo sopravvivere al mutamento dei tempi. □

VENEZIA

Protocollo per le comunicazioni tra Italia e Jugoslavia

Nel quadro dei rapporti bilaterali tra le Ferrovie jugoslave ed italiane e delle ricorrenti consultazioni sui maggiori problemi di reciproco interesse, si è recentemente svolto a Venezia un incontro di vertice.

La delegazione italiana, guidata dal Direttore Generale Dr. Semenza, era costituita dai Direttori Compartimentali di Venezia e Trieste, dai Direttori dei Servizi Affari Generali e Lavori e Costruzioni, nonché dai Vice Direttori dei Servizi Movimento e Commerciale e da altri funzionari.

Guidata dal Presidente del Comitato di Gerenza della JZ, Nikol Filipovic, la delegazione jugoslava era composta da cinque funzionari.

È stato preliminarmente constatato che la crisi energetica e la sua tendenza ad aggravarsi ha comportato una sensibile variazione nella domanda di traffico (viaggiatori e merci) e spinge ad adottare misure organizzative nuove per adeguare alle nuove situazioni la capacità di trasporto.

A seguito della panoramica generale prima, ed analitica poi, sono stati raggiunti, sui vari problemi, importanti accordi ed assunti specifici impegni.

Per fronteggiare l'accresciuta domanda di traffico viaggiatori tra le due Reti, la delegazione jugoslava ha fatto presente che nel prossimo futuro saranno immesse in circolazione nuove carrozze delle quali è stato programmato l'acquisto; intanto, per le esigenze più immediate, dalla prossima estate è stata concordata l'effettuazione di treni straordinari locali con materiale FS anche non marcato RIC.

I funzionari delle JZ hanno convenuto sulla necessità di curare maggiormente la pulizia e la manutenzione del materiale diretto in Italia interessando in questo senso anche le altre ferrovie proprietarie del materiale in transito sulla Rete jugoslava.

È stato esaminato il lavoro svolto dalla Commissione Mista FS-JZ nel quadro della Convenzione sulla Regolamentazione dei transiti ferroviari tra i due Paesi, che ha riguardato in particolare la revisione dei conti delle reciproche prestazioni di frontiera, la definizione degli orari, lo scambio dei dati di transito mediante gli elaborati del sistema C.C.R., i problemi del traffico merci in tutti i suoi aspetti; sono stati concordemente apprezzati i risultati raggiunti ed è stato preso impegno di assicurare la continuità dei lavori della Commissione stessa per le questioni ancora non definite, dando nel frattempo applicazione ai punti di intesa già raggiunti.

Per migliorare la qualità del servizio merci e la sicurezza di viaggio si è insistito sulla necessità di eliminare dalla composizione di viaggio i carri non idonei — nel 1981, è stato detto, a Villa Opicina sono stati scartati 8.000 carri circa. Altrettanti sono stati scartati dalla verifica della JZ nelle altre stazioni di smistamento.

Da parte jugoslava è stato chiesto alle FS, che hanno accettato, di intervenire presso le ferrovie bulgare, ungheresi e rumene perché vengano curati maggiormente la manutenzione ed il carico.

Le due delegazioni hanno anche sottolineato la necessità che venga risolto il problema relativo alla elevata percentuale di viaggiatori sprovvisti di biglietto sul percorso da Sezana a Trieste Centrale e viceversa, ed è stato convenuto di affidare la questione alla Commissione Mista Centrale (Commerciale e tecnica) con l'incarico di proporre adeguati provvedimenti.

Per la stazione di Villa Opicina, la delegazione italiana ha informato quella jugoslava della Convenzione in atto con il Consorzio per la costruzione e la gestione dell'autoporto di Fernetti al valico di confine. La Convenzione prevede la realizzazione di un fascio di tre binari per la presa e consegna dei carri di lunghezza superiore a 500 metri ciscuno. L'autoporto svilupperà su un'area di 280.000 mq., dei quali 48.000 saranno adibiti a magazzini, 20.000 rappresentati da un piazzale riservato a contenitori e 6.000 saranno utilizzati per la costruzione di palazzine per servizi. L'autoporto potrà ospitare fino a 120 autotreni, mentre altrettanti potranno sostare in un'area esterna, attigua, con funzione di polmone.

La potenzialità di transito potrà raggiungere 15 carri al giorno in entrata e 11 in uscita.

Anche il traffico ferroviario risentirà favorevolmente dell'entrata in servizio dell'autoporto.

Nella stazione di Villa Opicina saranno sostituiti entro la fine dell'anno 10 scambi, mentre 40 saranno i deviatoi sostituiti con i fondi del Piano Integrativo.

Nell'ambito del P. I. è prevista anche l'istituzione del blocco automatico sul tratto di linea Bivio Aurisina- Villa Opicina.

A Mira Porte c'è stata la cena di commiato, lo scambio dei doni e il brindisi di prammatica, che però sono andati ben oltre i normali convenevoli.

Il Dott. Semenza, dopo aver riconosciuto la concretezza dei risultati raggiunti nei tre giorni di lavoro, ha ricordato l'ospitalità che gli era stata riservata a Belgrado tre anni prima e si è augurato che quella offerta agli ospiti jugoslavi fosse stata altrettanto gradita.

Il Presidente Filipovic gli ha risposto in termini altrettanto calorosi e simpatici.

Una riunione, dunque, che mentre ha consentito alle delegazioni partecipanti di impostare e risolvere alcuni importanti problemi, ha anche dato modo di rinsaldare un'amicizia che può costituire un modello nei rapporti internazionali.

Francesco Valenti

Un momento dell'incontro fra le delegazioni italiana e jugoslava

ROMA

Decolla il "progetto Roma"

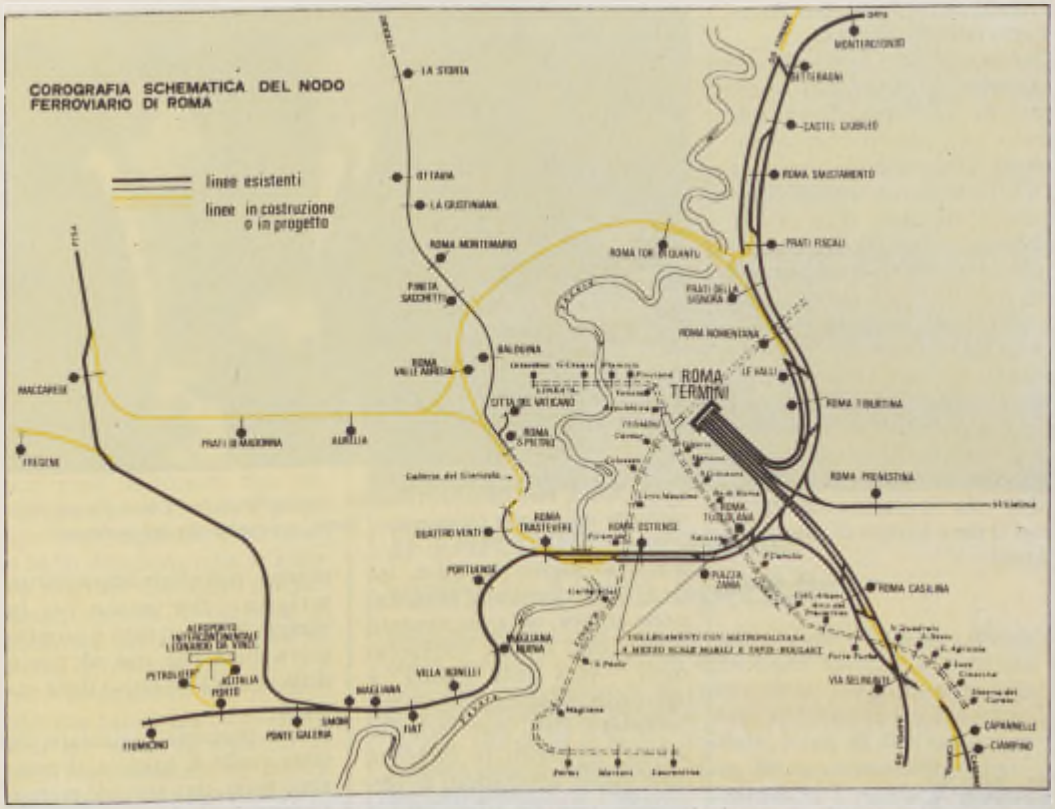
È strano, ma di fronte a un impegnativo programma di potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria, come quello previsto dal Piano Integrativo, le preoccupazioni maggiori provengono più che dalle difficoltà tecniche, per quanto ardue esse siano, da quel vero e proprio spauracchio costituito dai ritardi per gli intralci burocratici, dalle indecisioni o dai disaccordi degli Enti interessati, dalle approvazioni che non arrivano e così via. È anche per questo che la nostra Azienda ha dedicato molti sforzi nel tentativo di instaurare buoni rapporti di collaborazione con gli Enti locali, sia durante la discussione e la definizione dei piani, sia nella delicata fase di avvio dei lavori. Complessivamente i risultati sono stati soddisfacenti e, in questo senso, un vero e proprio modello del nuovo modo di rapportarsi fra Azienda ed Enti locali, viene proprio da Roma. La conferma c'è stata la mattina del 21 maggio scorso, in occasione di un viaggio di lavoro compiuto in treno lungo quasi tutta la linea urbana della capitale, per presentare ad amministratori, tecnici e giornalisti il complesso dei lavori già in corso, o che inizieranno prossimamente, nel fondamentale nodo ferroviario di Roma.

Per la nostra Azienda erano presenti, fra gli altri, il Direttore Generale, dr. Semenza, e il Direttore Compartimentale di Roma, ing. Mori, mentre la delegazione del Comune di Roma era guidata dall'Assessore al Traffico, Bencini. Si è trattato di un vero e proprio viaggio di perlustrazione, compiuto a velocità ridotta per permettere di vedere dal vivo i cantieri già aperti e per dare modo all'ing. Mori di illustrare la parte tecnica delle opere in progetto. Da Roma Ostiense fino alla stazione di La Storta, sulla linea Roma-Viterbo, e poi, tornando indietro, fino a Monterotondo e Settebagni, ci si è potuti rendere conto che il vecchio e ambito progetto di creare un anello ferroviario urbano con tutte le caratteristiche di una metropolitana di superficie sta ormai diventando una realtà. La circostanza è stata sottolineata dal dr. Semenza in un breve indirizzo di saluto rivolto agli intervenuti: «Non siamo qui — ha detto — per sfogliare insieme il solito libro dei sogni; le opere che abbiamo illustrato sono tutte regolarmente finanziate, i lavori sono già stati appaltati e i progetti approvati o in via di approvazione».

Le novità principali, fra le tante opere annunciate, sono due: una riguarda il collegamento con l'aeroporto internazionale di Fiumicino; l'altra consiste invece nella realizzazione del vecchio progetto di congiungere tra loro le due linee fondamentali che collegano Roma con l'Italia settentrionale, la linea per Pisa e la linea per Firenze.

Per la realizzazione del primo piano si sta già lavorando alacremente. Si prevede, tra l'altro, il sestuplicamento dei binari delle stazioni Ostiense e Trastevere, la costruzione di un nuovo ponte sul Tevere, il raddoppio e l'elettrificazione del tratto fra Trastevere e San Pietro, con una nuova galleria sotto il Gianicolo ecc.; inoltre, la stazione Ostiense verrà collegata con tapis roulants a quella della linea "B" della Metropolitana. Una volta realizzate tali opere sarà possibile disporre di un collegamento veloce e cadenzato fra la stazione di Ostiense (in cui sarà trasferito l'Air Terminal) e l'aeroporto di Fiumicino.

Per quanto riguarda, invece, il secondo piano sono previsti tempi un po' più lunghi. L'idea portante è di collegare la linea di Pisa (all'altezza di Maccarese) con la linea per Firenze (all'altezza di Smistamento) in modo da disporre di un vero e



Il prospetto delle opere previste nel nodo ferroviario di Roma. A sinistra, l'Ing. Mori mentre illustra all'Assessore Bencini e al Direttore Generale lo stato dei lavori

proprio raccordo anulare ferroviario intorno alla città.
Queste, sia pure molto sinteticamente, le principali opere previste per Roma. Si tratta di opere importanti che, certamente, apporteranno una vera e propria rivoluzione nei collegamenti ferroviari della città e, di conseguenza, daranno un benefico contributo alla soluzione dei gravi problemi che assillano il settore dei trasporti pubblici. Non un "libro dei sogni", quindi, ma una serie di interventi incisivi ed efficaci. Ci sono le potenzialità tecniche e le volontà politiche perché ciò avvenga. Per una volta, forse, ed è una sensazione diffusa, non si deve temere di essere ottimisti.

Piero Spila

ROMA

Il XIX Convegno di "Voci"

Martedí 4 maggio si è tenuto a Roma, alla presenza del Direttore Generale il XIX Convegno dei Redattori e dei Fotografi Compartimentali di "Voci". Il Convegno, in genere, ha una scadenza annuale ma questa volta, per uno svariato ordine di motivi, erano ben due anni che non ci incontravamo più.
Come è nella tradizione, è stato possibile fare un bilancio dell'attività svolta e impostare i futuri programmi di lavoro.
I problemi posti sul tappeto sono stati parecchi, problemi che riguardavano la funzione del redattore compartimentale che spesso svolge per "Voci" un lavoro del tutto incompatibile col suo lavoro abituale; problemi nell'effettuazione degli abbonamenti; problemi per quanto riguarda l'iniziativa degli handicappati, iniziativa in cui il redattore non è più coadiuvato dall'assistente sociale.
Tutti, comunque, hanno evidenziato il grosso passo in avanti compiuto da "Voci"; grazie al nuovo formato, infatti, alla rinnovata impostazione grafica, all'arricchimento di rubriche, servizi, collaborazioni, "Voci della Rotaia" è oggi certamente un giornale più completo che, pur tenendo sempre presenti le esigenze delle nuove generazioni di ferrovieri, non ha rinunciato a quelle caratteristiche peculiari che gli hanno fatto incontrare ampi favori sia all'interno che all'esterno dell'Azienda.
Nel pomeriggio si è poi svolto l'incontro con i fotografi e il tema dibattuto è stato quello della fotografia intesa come strumento di informazione autonomo e non come un semplice supporto al servizio giornalistico. Il fotografo, insomma, non si considera più un artigiano che lavora per la stampa bensí un vero e proprio giornalista che usa al posto della penna l'obiettivo della camera.
Fra le proposte presentate c'è stata quella di istituire, il prossimo anno, uno speciale premio Campagnari riservato al miglior fotografo.
In serata, secondo la tradizione, è stato consegnato il premio Campagnari per gli anni 1980-81. Lo ha ricevuto dall'ing. Misiti, Vice Direttore Generale, Laura Facchinelli, la nostra Redattrice Compartimentale di Venezia, autrice di importanti inchieste e di servizi di attualità.

M. D. C.

L'Ing. Misiti, Vice Direttore Generale, si congratula con Laura Facchinelli, vincitrice del Premio Campagnari. Sotto, un momento del convegno.

GENOVA

Anche il terzo valico nel Piano poliennale

Il terzo valico ferroviario, dopo oltre vent'anni dal primo progetto che prevedeva il rapido collegamento del porto di Genova con la pianura Padana attraverso un lunghissimo tunnel, è stato incluso tra le opere in programma per la Liguria nel Piano poliennale delle Ferrovie dello Stato.
Lo spesso diaframma di dubbi e ripensamenti, che ha caratterizzato lunghi anni di indugi, è crollato dopo gli intensi contatti tra la nostra Azienda e l'Amministrazione Regionale, a nome della quale il Presidente Teardo ne ha dato alla stampa l'annuncio ufficiale.
Annuncio che era stato preceduto da un incontro, avvenuto il 6 maggio scorso, col Direttore Generale Dott. Semenza, accompagnato dal Direttore Compartimentale Ing. La Torre e dal responsabile dell'Unità Speciale di Novara, che ha un sottocentro ligure a Savona.
Al terzo valico, per la realizzazione del quale si provvederà all'installazione di una bretella di collegamento tra il porto di Voltri e la succursale dei Giovi a monte di Mignanego con una pendenza inferiore al 12 per mille, si aggiungono altre opere di notevole ampiezza per la soluzione degli annosi problemi ferroviari della Liguria, non solo attinenti al Porto di Genova, ma interessanti soprattutto il Ponente fino al confine francese ed altre linee in collegamento con l'Emilia e il Piemonte.
In relazione a queste nuove opere è in studio (gli accordi preliminari sono stati raggiunti) la progettazione di un Interporto, che potrà sorgere anche al di fuori del territorio regionale ligure, che risulti idoneo ai programmi di mobilità e scambio fra i porti liguri e l'hinterland europeo.

Aurelio Battaglia

MILANO

Una Fiera e due prototipi

Un Ufficio informazioni, una biglietteria, 2 terminali di teleprenotazioni posti, una rappresentanza CIT, sono stati gli elementi di maggiore richiamo dello stand FS alla 60° Fiera Campionaria di Milano.
Un plastico ferroviario, alcuni modelli di carri merci del tipo "poche" e semi-rimorchio, hanno poi ulteriormente arricchito la nostra area espositiva, che ha visto un buon afflusso di visitatori e di clienti (gli uffici commerciali dello stand hanno registrato nei 9 giorni di apertura un incasso di circa quattro milioni e mezzo di lire).
Lo stand era stato inaugurato dal Direttore Generale, Dott. Semenza che, nell'occasione ha offerto al Presidente del Consiglio Spadolini, presente per l'apertura ufficiale dell'esposizione, una riproduzione della storica Bayard.
In prossimità dello stand, erano poi stati esposti due carri prototipi: l'autocarrello leggero per il trasporto del personale di pronto impiego sul luogo della manutenzione delle linee ferroviarie costruito dalla SAEM e il carro Shimms costruito dalla IMPA.
Il carro Shimms in particolare è destinato al trasporto dei "coils". I "coils" sono pesanti rotoli di lamiera in acciaio e per trasportarli occorrono speciali mezzi stradali e ferroviari, come appunto il carro Shimms, costruito per trasportare 45 tonnellate di "coils" alla velocità di 120 Km/h. Il carro è lungo poco più di 12 metri e si suddivide in tre parti: telaio con pareti a testa fissa, tre tunnels scorrevoli telescopici, due carrelli del tipo Y 25 Cs2. È predisposto all'aggancio automatico e ha in dotazione tutte le apparecchiature essenziali (repulsione, trazione di impianto di frenatura automatico con il sistema distributore tipo U).
Sia l'autocarrello che il carro Shimms hanno già raccolto ordini per oltre 20 miliardi di lire. Naturalmente la nostra Azienda è tra i principali committenti, ma sono in corso trattative anche con acquirenti esteri.
Il successo riscosso dai due prototipi, realizzati da due industrie meridionali (la SAEM e l'IMPA sono due aziende di Catania), conferma che una nuova spinta industriale sta investendo il Mezzogiorno e in particolare le industrie specializzate nel settore trasporti.

Roberto Zilorri

Uno dei mezzi esposti nello stand FS

Il Direttore Generale visita le Unità Speciali

Proseguendo nei suoi "sopralluoghi di lavoro" presso i diversi centri operativi e direzionali delle Unità Speciali, il Direttore Generale, Dott. Semenza, ha recentemente visitato la sede della 5ª Unità Speciale di Palermo, dove si è incontrato con l'Ing. Arsena, che dirige la nuova struttura, e con gli altri funzionari e tecnici addetti (nella foto, sopra, un momento della visita).
Successivamente, il Direttore Generale si è recato a Savona, dove ha sede un centro operativo della 1ª Unità Speciale, che cura la realizzazione di alcune opere interessanti la zona occidentale della Liguria.
Si tratta di incontri che rivestono una grande importanza, perché oltre a dimostrare l'interesse con cui la dirigenza centrale segue l'attività delle Unità Speciali, permettono di discutere e di verificare sul posto sia i piani di lavoro, sia il funzionamento delle strutture organizzative in questa delicata fase di avvio alla realizzazione del Programma Integrativo.
Per seguire da vicino l'attività di queste nuove strutture, "Voci" dedicherà nei prossimi numeri una serie di servizi — dei veri e propri "identikit" — alle cinque Unità Speciali.

ROMA

Fase uno per l'equo indennizzo

Con una sobria cerimonia, il 5 maggio scorso, il Direttore Generale, Dott. Semenza, ha voluto consegnare di persona i primi due assegni emessi dall'Azienda in favore di ferrovieri che hanno perduto l'integrità fisica o addirittura la vita, per lesioni o infermità dipendenti da cause di servizio.
L'"equo indennizzo", sulle cui vicende burocratico-amministrative, "Voci" ha già dato notizia nel numero scorso (rubrica "Notizie per il personale") è quindi finalmente arrivato alla sua fase più importante, quella dell'indennizzo vero e proprio.
Certo, per smaltire le 8.843 domande presentate fino al 31 dicembre 1981, sono previsti dei tempi tecnici che, nonostante l'impegno dell'Azienda e l'impiego di moderne tecnologie, non sarà possibile ridurre oltre un certo limite. Comunque, l'importante è che l'equo indennizzo sia ormai una realtà.
Il Direttore Generale, consegnando gli assegni al collega

Il Dott. Semenza esprime la sua solidarietà ai primi beneficiari dell'equo indennizzo

Oscar Castellazzo e agli eredi del collega Sergio Stilli, ha voluto esprimere i sentimenti di solidarietà dell'Azienda e suoi personali, verso i colleghi colpiti, confermando l'impegno affinchè si possa giungere celermente alla chiusura delle procedure relative alle altre richieste d'indennizzo.
A questo proposito, il Rappresentante dei ferrovieri invalidi, Sig. Angelo Lelli, presente alla cerimonia insieme al Dott. Benedetti Michelangeli, Capo della Divisione Infortunistica del Servizio Personale, dopo aver ringraziato il Direttore Generale e l'Azienda per la disponibilità finora dimostrata, ha comunque tenuto a ricordare la lunga attesa a cui i ferrovieri invalidi e gli eredi dei ferrovieri caduti, sono stati sottoposti prima di vedersi riconoscere il dovuto.
Il Dott. Benedetti Michelangeli ha poi confermato che con l'approvazione del nuovo contratto, i restanti previsti indennizzi saranno sottoposti a un conguaglio che ne rivaluterà l'importo.

T.G.

ANCONA

Per la "Mutua" 105 anni di storia e di lotte sociali

Con una semplice cerimonia è stata inaugurata il 24 aprile la mostra storico-documentaria sul tema *"Le organizzazioni dei ferrovieri, lotte sociali e sviluppo dei trasporti"*, allestita — con concorso aziendale — nella sala d'attesa di 1ª classe della stazione di Ancona.
La mostra è stata organizzata nel quadro delle manifestazioni indette dalla «Società Nazionale di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri» per celebrare il 105° anniversario della fondazione e l'Assemblea Nazionale Annuale, tenuta anch'essa in Ancona.
Alla cerimonia inaugurale sono intervenuti — fra gli altri — il Vice Presidente dell'Amministrazione Provinciale, Cavatassi, il Dott. Recchioni, Capo dell'Ufficio Personale in rappresentanza del Direttore Compartimentale e Gabriele Ferri, Presidente della Mutua.
Nota costante di tutti gli interventi, il riconoscimento non di circostanza, ma convinto, del ruolo e delle finalità del Sodalizio le cui strutture, aperte e democratiche fin dalle origini, fanno del Socio il vero protagonista della vita amministrativa e sociale della Mutua. Da qui il suo crescente successo: di fronte ad una modesta trattenuta mensile il lavoratore viene tutelato in caso di arresto, di ospedalizzazione, di malattia prolungata con riduzione di stipendio, di sospensione dal lavoro per cause inerenti al servizio; in casi particolari la Mutua provvede anche ad erogare sussidi straordinari ed in presenza di decesso, dovuto a qualsiasi causa, di quiescenza e di fine del rapporto lavorativo per sopravvenuta inidoneità, sono previsti congrui sussidi.
Un solo attimo di riflessione sulle provvidenze ora illustrate basta a far comprendere come il meccanismo assistenziale diventi operante nei soli casi di interruzione involontaria della capacità lavorativa, stabilendo così un rilevante principio sociale, in quanto non si incoraggiano in alcun modo con sussidi assenteismi ed immoralità.
Nel corso dei vari interventi è stato altresì notato come la scelta di Ancona non sia stata casuale, significando invece riconoscimento del ruolo della Dorica quale sede di una delle prime Società operaie di Mutuo Soccorso d'Italia.
La mostra, che si compone di una ventina di pannelli a doppio formato — già presentata in altre occasioni a Milano, Livorno, Siena, Firenze, Genova Brignole — nella circostanza è stata integrata da una parte specifica riguardante il Compartimento di Ancona ed il "Programma Integrativo". È rimasta aperta fino al 3 maggio.

Silverio Maravalle

SULMONA

Binari e orsi bruni

Sembrano racconti di Jack London. Treni, binari, montagne, foreste, orsi bruni .... Si tratta invece dei racconti di qualche macchinista della linea Sulmona-Carpinone che si snoda nei pressi del Parco nazionale d'Abruzzo.
Ma dai tempi di "Zanna bianca" sono passati diversi anni e adesso non è più l'uomo a temere lupi e orsi, ma viceversa sono orsi e lupi a temere l'uomo. Nel nostro caso è l'orso bruno, del tipo marsicano, a temere l'uomo, anzi, il ferroviere che alla guida di minacciosi mostri di ferro (così, certo l'orso bruno deve vedere i nostri treni) senza troppi complimenti ha invaso i suoi territori "di caccia" o, come sarebbe più giusto dire, di ricerca di cibo.
Così, da un lato per proteggere l'ormai raro orso bruno, e dall'altro per tutelare la sicurezza e la regolarità dei trasporti sulla Sulmona-Carpinone, "insidiata" da frequenti sconfinamenti e attraversamenti di binari da parte di affamati orsi bruni, in particolare sulla tratta Roccaraso-Sant'Ilario, alle falde del Monte Arazecca, i Tecnici del Reparto Lavori FS di Sulmona hanno recentemente incontrato la Dirigenza del Parco. Insieme si sono accordati per ridurre al minimo le condizioni di pericolo per questo animale. In questa prospettiva sono previste recinzioni dei tratti di linea più "frequentati" dagli orsi marsicani e l'apertura di passi "alternativi" sopra alcune gallerie. Inoltre, per pilotare i plantigradi in terreni più sicuri, i Tecnici del Parco metteranno a dimora cespugli di profumate essenze vegetali per loro particolarmente appetibili.

Balilla Beltrame

Una lingua morta per un'Europa viva?

di Marcello Buzzoli

Il conflitto mediorientale che si perpetua tra blitz ed imboscate è, a ben guardare, una guerra di parole. Una scintilla sfuggita da Amman o da Gerusalemme può distruggere il mondo, e tutto per una questione di parole. La Risoluzione dell'ONU n. 242 del 22 novembre 1967 afferma, nel testo francese, che gli israeliani debbono ritirarsi "des territoires occupés" (dai territori occupati), cioè da tutti. Nel testo inglese, invece, il ritiro deve avvenire "from occupied territories" (da territori occupati) e dunque non da tutti.

Una "specie di puzzle", ha commentato il giurista Prosper Weil. Da quindici anni, arabi e israeliani continuano a giocare sulle parole e ad uccidere allegramente per colpa di questo puzzle. L'ambiguità del documento, peraltro depositato nel testo inglese, non è dovuta all'imperdonabile castroneria di un copista disattento. Ma ad un calcolo della diplomazia del Palazzo di Vetro intenzionata a strappare, senza troppi scrupoli, un voto unanime sulla Risoluzione 242. Il discutibile espediente sarebbe stato impossibile se l'ONU si servisse di un'unica lingua ufficiale e non di due: l'inglese e il francese. Tuttavia centoquaranta Stati sovrani ben difficilmente sarebbero disposti ad accettare un solo denominatore linguistico.

L'impresa appare ardua anche in un'area geopolitica assai meno vasta, come quella della Comunità economica europea. Dopo venticinque anni dalla sua fondazione, la Comunità è ancora priva di una lingua ufficiale, o meglio ne ha sette che diventeranno nove con l'allargamento alla Spagna e al Portogallo.

Il progetto di unificazione del Vecchio Continente va alla deriva tra vertenze meschine, come la guerra del vino franco-italiana e il blocco britannico sulle esportazioni francesi di pollame. Il pluralismo linguistico ha avuto la sua parte nella più prosaica di tali baruffe: quella delle salsicce. Per la precisione, le salsicce inglesi. Sono state escluse dalla libera circolazione nel mercato comune, mentre il "wurst" tedesco e il "saucisson" francese circolano che è una bellezza. La "sausage" britannica non è tutta di carne, ma miscelata con verdure e cereali. È dunque un "boudin", sostengono i francesi, e non ha diritto di circolazione. Gli eurocrati di Bruxelles sfogliano nervosamente vocabolari, dizionari e calepini. Chiamano in causa salumeria e filologia. Gli inglesi sbraitano. I francesi sono irremovibili. "Sausage" contro "boudin". Forse è ancor questa una guerra di parole.

Il Trattato di Roma sancisce la parità linguistica di tutti i gruppi etnici. E, a differenza di quanto accade in altri organismi internazionali, a Bruxelles ogni rappresentanza nazionale si esprime nel proprio idioma. Ma c'è chi vuole andare più lontano. Il 18 gennaio 1979, al Parlamento di Strasburgo, l'onorevole Robert Thomas Ellis, laburista del Galles, ha tentato di svolgere in gallese il proprio discorso. Bloccato dal presidente, ha chiarito che con la sua sortita intendeva difendere una lingua conculcata e tenuta in ombra. Subito dopo, il socialista francese Lagorce si è levato a difendere l'occitano, antica favella della Languedoc. Il liberale scozzese, Johnston, per non essere da meno, ha fatto l'apologia del gaelico.

Si può convenire sul diritto delle minoranze etniche di difendere il loro idioma, purchè ciò avvenga entro limiti ragionevoli. Comunque rivendicazioni del genere aggiungono ulteriori elementi di dubbio circa la possibilità di addivenire ad una lingua ufficiale, pur nel rispetto delle individualità nazionali e regionali.

Nelle ricorrenti esortazioni all'unione spirituale dell'Europa non si manca di porre in luce giustamente che la cultura del Vecchio Continente ha una radice storica e valori comuni. Dalla fusione del patrimonio ebraico-cristiano con la grande eredità greco-romana è nata una "civiltà della ragione che lascia posto a tutte le aspirazioni ideali, a tutte le fedi religiose, alla più alta poesia", come scriveva Jemolo.

Invece, i dieci Paesi della CEE sono alla ricerca dell'integrazione economico-commerciale, senza sensibilizzare la coscienza dei cittadini ad ideali meritevoli di essere vissuti e realizzati.

Tuttavia è significativo che i fautori della politica culturale europea, anche i più illuminati ed aperti, eludano la questione della lingua o si dimostrino in materia prudenti e circospetti.

Nel suo continuo rinnovarsi, la lingua è il possesso più bello e civile di ogni popolo. Ogni parola è immagine e strumento del rapporto profondo con lo spirito della propria terra e della gente che vi abita. Questi valori non possono essere soffocati.

Una lingua ufficiale comunitaria lascerebbe sopravvivere gli idiomi nazionali apparentemente e per breve durata. A svilupparsi, a crescere, sarebbe la sola lingua internazionale. Le altre intristirebbero, come lo specchio appannato di un mondo che è fuggito via. Nella più probabile delle ipotesi, scadrebbero al rango dei dialetti, mentre questi ultimi diventerebbero una sottospecie indefinibile.

Per ragioni ben note, i maggiori titoli a diventare "lingua ufficiale" li possiedono il francese e l'inglese. Adottare il francese, significherebbe far ponti d'oro a "Madame la France" che, per sua indole, non è davvero insensibile agli allettamenti della grandezza. Prospettive ancor più preoccupanti, in termini di supremazia politica, tecnica ed economica, aprirebbe l'adozione dell'inglese.

Anthony Burgess sostiene che, nonostante i legami culturali, religiosi ed economici con l'Europa, il futuro dell'Inghilterra è legato agli Stati Uniti. Riconoscere l'inglese come lingua comunitaria, significherebbe fare dell'Europa un'appendice USA. Che, nel giro di una o due generazioni, finirebbe col parlare non più l'inglese ma addirittura l'americano, in continua espansione.

Non appare tranquillizzante nemmeno la proposta di consacrare come lingua comunitaria sia l'inglese che il francese: invece di neutralizzarsi reciprocamente, le due egemonie potrebbero sommarsi e ce le troveremmo entrambe sul collo.

Ecco allora farsi avanti un altro suggerimento, o meglio due suggerimenti molto diversi per forma, contenuto, implicazioni. Il primo vorrebbe far assurgere a lingua comunitaria l'esperanto. Il secondo vorrebbe il latino.

Si tratta di una scelta di campo tra due alternative che stanno agli antipodi.

Ideato alla fine dell'Ottocento dal polacco Zamenhof, l'esperanto ha poche regole di grammatica e un lessico di facile apprendimento. Non è l'espressione di una cultura, di una civiltà e, meno ancora, di una potenza politico-economica. Perciò potrebbe svolgere una funzione "neutrale" di comunicazione, dicono i discepoli di

Zamenhof. Questi vantaggi sono però altrettanti limiti. Una lingua artificiale che non ha dietro di sé il "magnifico castello" dove sono custoditi i tesori della poesia, della storia, della filosofia, dell'oratoria, condurrebbe ad un impoverimento culturale generalizzato. È pur vero che esistono opere scritte direttamente in esperanto. Ma quali ne sono stati la diffusione, il potere di attrazione, il fascino, la capacità educativa?

Una lingua staccata da tutte le culture può essere definita ancora una lingua o è un sistema di segni e di suoni utili soltanto alla comunicazione, come l'alfabeto Morse?

Consensi e riserve, applausi ed ironia suscitano i fautori del latino. Afferma il Vico, nella "Scienza Nuova", che le lingue, una volta toccato il loro apogeo, si avviano a decadenza, come le società umane.

August Schleicher, uno dei maggiori comparatisti, adattando gli schemi creati dal Linneo per le scienze naturali, ritenne che, indipendentemente dalla volontà umana, le lingue nascono, crescono, invecchiano, muoiono. Questa sorte non ha risparmiato il latino anche se è vissuto fino al Settecento nelle opere di alcuni filosofi, teologi e scienziati ed è trasmigrato nei ginnasi e nei licei, croce e delizia di milioni di studenti. In questi ultimi venti anni, poi, per la stoltezza di certi riformatori, asserviti alla politica e alla tecnologia, è stato perpetrato un lento e graduale matricidio culturale. La funebre farsa ancora continua. Sul feretro del latino, si discetta di metodi d'insegnamento analitico, contrapponendoli all'insegnamento globale. Nei programmi liceali, vengono apportati pretenziosi rimaneggiamenti privilegiando, con motivazioni ideologiche, ora Tacito, ora Catullo, ora Properzio e così via. E tutto ciò per chiudere gli occhi di fronte alla realtà: una buona parte degli allievi, al termine della scuola media inferiore, ignora i rudimenti dell'italiano, e come può affrontare il latino? E dove sono i professori in grado d'insegnarlo? Per ogni mille che ne sforna la nostra disastrata università, non più di quattro o cinque conoscono davvero e profondamente la lingua di Virgilio.

Accanto a questi licei, vi sono altre aree culturali benemerite dove si può studiare (o ristudiare) il latino. La Fondazione Europea Dragan, la Fondazione Latinitas e poi i seminari (per laici) in alcuni atenei pontifici e i corsi organizzati in Italia e all'estero da università statali o da gruppi di privati. In questi centri si coltiva il progetto di rilanciare il latino come lingua europea. Un progetto del genere appassiona anche un giovane e serio studioso, il dottor Domenico Accorinti, che caldeggia la creazione di un super Istituto incaricato di redigere un dizionario generale, nonché altri dizionari specialistici, per tradurre tutte le parole moderne delle quali non esiste l'equivalente del latino classico e neppure in quello delle epoche successive.

L'idea in sé non ha niente di eretico.

Ogni lingua non può prescindere da processi di adeguamento. Tanto per fare un esempio, il vocabolario del Tommaseo e Bellini (1865-1879) non conteneva parole come "anemia, atavico, collasso, incrocio, mutismo, panneggio" e molte altre che oggi appartengono al miglior italiano ma che allora sembrarono ai due autori indegne di essere registrate. Tuttavia, nel caso dell'italiano, come pure di ogni lingua parlata, l'adeguamento del vocabolario riflette un'evoluzione che è stata vissuta e voluta (per così dire) dalla collettività nazionale che ne è anche l'artefice a vario livello di compartecipazione. Mentre, per il latino, si tratterebbe a nostro avviso di un'operazione demiurgica compiuta da pochi eruditi sulla testa degli europei. Una lingua non si può imporre dall'alto, a meno d'ipotizzare una brutale e ferrea conquista militare. Per altro verso, una lingua non nasce, e non rinasce, nelle provette delle Accademie.

Senza diventare lingua ufficiale, il latino può in altro modo favorire lo sviluppo comunitario, perché è un cardine insostituibile della cultura europea. Anche per questo, vorremmo che si tornasse a studiarlo seriamente e fin dalla scuola media dell'obbligo. Vorremmo però che, altrettanto seriamente, si studiassero nella media superiore due lingue estere e si istituissero corsi complementari ed altre agevolazioni per gli allievi che intendessero apprenderne una terza. Più in generale, i programmi scolastici dei Paesi della CEE dovrebbero essere tra loro armonizzati.

Uno dei più grandi scrittori viventi, Elias Canetti, nel suo libro "La lingua salvata", scrive che la cultura non è altro "che la letteratura di tutte le lingue". Mettendo da parte la guerra del vino e quella delle salsicce, si dovrebbe dare inizio ad una politica scolastica il più possibile integrata, in particolare per l'insegnamento delle lingue.

Così, senza creare una lingua ufficiale dominante, si favorirebbero la comunicazione e la comprensione tra i popoli, agevolando quel processo unitario che incontra tante difficoltà.

"Accade spesso che gli uomini si sgozzino tra loro per parole che non capiscono", scriveva Anatole France.

Era il 1913, la vigilia della prima guerra mondiale. □

DICONO DI NOI

Il "fenomeno" dei ritardi

Il problema dei ritardi non è certo un problema nuovo. Anzi, è un problema annoso che, più volte, ha occupato le pagine dei giornali e che spesso abbiamo affrontato anche noi, con inchieste e articoli.

Tuttavia, in questi mesi, sta accadendo qualcosa di nuovo e i giornali tornano a trattare l'argomento con accenti che, per una volta, non sono scandalistici, ma che viceversa lasciano trasparire una certa dose di compiacimento e ottimismo.

"La puntualità dei treni inizia a migliorare. La metà dei rapidi e degli espressi arriva, infatti — afferma **La Nazione** — perfettamente puntuale, il 38% con un ritardo medio compreso fra i sei minuti e la mezz'ora, termine superato soltanto dal 12 per cento. I dati forniti sono migliori di quelli dello stesso periodo dell'anno precedente, quando soltanto il 37% dei treni era puntuale, e il 23% aveva ritardi superiori alla mezz'ora".

Anche **Il Globo** registra l'evento: "È un po' come la vecchia storia dell'ottimista, che vede la bottiglia metà piena, e del pessimista, per il quale invece è mezza vuota. Nei primi tre mesi di quest'anno il 50% dei treni è arrivato in orario; nel primo trimestre dell'81 erano ancora il 37%. Ancora oggi, però, nonostante tutto, 12 treni su 100 arrivano con mezz'ora di ritardo. Insomma qualche spina è stata tolta per i 384 milioni di viaggiatori che ogni anno si stipano in stazioni e convogli. Ma resta, innegabile, il dato che un treno su due proprio non ce la fa ad arrivare puntuale". E **Il Globo** affronta anche le cause. Scrive infatti: "Naturalmente ci sono motivi del tutto validi, compresi i ritardi per i lavori in corso dovuti all'attuazione del Piano Integrativo. Ci sono anche stati meno scioperi (nel primo trimestre '81 andarono perdute 2.833 ore)". Lo stesso argomento viene toccato anche da **La Nazione**: "Tra le cause che hanno portato ad una maggiore puntualità dei treni — scrive il quotidiano fiorentino — la diminuzione degli scioperi, grazie alle norme di autoregolamentazione applicate dai Sindacati e al decreto sulle trattenute per scioperi anche brevi, del Ministro dei Trasporti Balzamo".

Realisticamente bisogna dire che è troppo presto per cantare vittoria, ma di certo non è troppo presto per registrare comunque un evento che merita di essere analizzato a fondo. Tanto più che le note positive rilevate dalla stampa, trovano un'eco anche nell'opinione pubblica e nell'utenza. Poche settimane fa, nel sondaggio d'opinione di **"Flash"**, la popolare trasmissione televisiva condotta da Mike Bongiorno, tra i servizi pubblici che, a seconda degli italiani intervistati dalla DOXA, vanno meno peggio, le Ferrovie sono risultate di gran lunga al primo posto. L'anno precedente, ad una domanda analoga, le Ferrovie erano state indicate come il servizio pubblico che andava peggio. Evidentemente sono "segnali" da prendere con il beneficio d'inventario ma che comunque non devono essere sottovalutati. Quindi: una nuova tendenza per il grave fenomeno dei ritardi ferroviari o solo un miglioramento provvisorio determinato da una serie di fortunate contingenze? Il banco di prova, si sa, lo avremo nei prossimi mesi. Il periodo estivo — con i grandi esodi turistici, gli assalti alle stazioni, i turni delle vacanze, i treni straordinari ecc. — è tradizionalmente molto duro e impegnativo per le Ferrovie e i ferrovieri. "Voci della Rotaia" si impegna a seguire da vicino l'andamento della circolazione e a fare il punto della situazione, al termine dell'estate, con il Direttore del Servizio Movimento, Dott. De Chiara.

LETTERE A VOCI

Un caso da 3.000 lire

Con la presente lettera Vi invio l'importo di lire 3.100, importo che corrisponde al biglietto Faenza-Bologna da me non pagato il giorno 28 marzo 1982 perché sul treno non è passato il bigliettaio.
Tale regolarizzazione della mia posizione la ritengo indispensabile per far tacere la mia coscienza di cristiana, chiedendoVi pertanto scusa e sicura della giustezza di tale decisione per quanto la cifra possa risultare insignificante, colgo l'occasione per mandarVi i miei più distinti saluti.

Domenica Permaroli
Sassuolo

Questa lettera ci è stata inviata dal Capo Stazione di Faenza che ha già provveduto personalmente a ringraziare la signora e ad esprimerle la sua ammirazione. E anche noi vogliamo aggiungere a questi ringraziamenti i nostri.
Spesso ci arrivano lettere di lamentele, di critiche, ci fa piacere oggi riceverne una scritta da una persona che ritiene giusto, anzi, ritiene un suo preciso dovere, pagare per un servizio ricevuto. A volte può capitare che su brevi tratti, specie se il treno è molto affollato, il conduttore non riesca a controllare o a emettere i biglietti. Sta dunque alla coscienza di ognuno di noi rimediare a questa mancanza. Certamente non si tratta di un grande caso, anzi, è un piccolo caso da 3.000 lire, ma è comunque emblematico e significativo di un comportamento che noi tutti dovremmo adottare. Un comportamento che dimostra che il rapporto tra l'utente e l'Azienda non sempre è deteriorato ma può anche essere un rapporto di comprensione e fiducia.

"Amica Voci"

Cara Voci,
come abbonato da molti anni, e assiduo lettore ora in quiescenza, seguo con particolare interesse l'evoluzione delle Ferrovie attraverso le tue righe.
A molte persone alle quali può capitare di chiedere cosa esse farebbero nella vita se potessero ricominciare nuovamente, mi sento rispondere "Non il ferroviere certamente".
Cara Voci, io ti dico che ciò mi dispiace assai, perché da parte mia, rifarei volentieri il ferroviere, perché farlo e per ben 37 anni, è sempre stato per me motivo di orgoglio.
Ti mando queste due piccole foto, nella speranza che ti possano servire, non sono vecchissime, ma ero ai primi anni di vita ferroviaria, e ora sono otto anni che usufruisco della pensione.
Sono appoggiato allo scorrimano, sulla macchina a vapore in piedi, con alcuni amici operai di allora.
Ho fatto una vita completa sui binari, iniziando come operaio, al Deposito Locomotive di Bologna Cent., poi via via sono salito di grado fino a quello di Capotecnico Sovrintendente.
Grazie amica e ti saluto caldamente.

Umberto Monterumici
Bologna

Una delle sue foto comparirà senz'altro nella nostra nuova rubrica "Un treno nel cassetto" che sta già ottenendo un notevole successo tra i nostri lettori.
Le vecchie fotografie ci piacciono molto e abbiamo scoperto che piacciono molto anche a voi. Avevamo, infatti, già ricevuto molti consensi per la rubrica "Una foto, un treno", però, pur molto belle, quelle foto sono per così dire "dal di fuori", la ferrovia, il treno, sono visti da occhi estranei, dai "non addetti ai lavori". E invece il nostro desiderio era anche presentare qualcosa visto e documentato proprio da noi. Da noi che la ferrovia la viviamo giorno per giorno, che magari l'abbiamo vissuta per una vita intera. Forse è vero che chiedendo a molte persone se nella vita rifarebbero il ferroviere, si otterrebbe una risposta negativa, però è anche vero che moltissime altre risponderebbero in modo del tutto diverso.
Risponderebbero sì, con affetto, proprio come ha fatto Lei.

Vecchie locomotive e giovani scolari

Gentile Direttore,
siamo la classe II M della scuola Media Statale di Vallecrosia.
L'argomento di cui vogliamo trattare riguarda due vecchie vaporiere a carbone situate nel Parco Locomotive di Nervia (stazione di Ventimiglia).
La più vecchia, la 835, ha più di ottanta anni, mentre l'altra, la 740, ne ha cinquanta. Un'altra 835, perfettamente funzionante, è stata venduta (a prezzo di rottame?) ad un ristorante della zona.
Noi vorremmo che almeno la 740, ancora in buono stato, continuasse a funzionare.
Se questo non fosse possibile, chiediamo almeno che non venga distrutta insieme alla 835.
La 740 è l'unica vaporiera che si trovi nella zona; se se ne volesse vedere un'altra, bisognerebbe andare sino ad Alessandria.
Sarebbe per noi molto interessante vedere in funzione la 740.
La ringraziamo anticipatamente per la risposta che ci vorrà dare ed ancora di più se pubblicherà la nostra lettera.

Seguono le firme

Ci fa piacere pubblicare questa lettera perché molto spesso si sente dire che gli italiani non amano i treni. "I francesi invece..." e giù sequele di lagnanze.

Hotel Pensione "Gioia"
La vostra casa al mare

Viale Verdi 50-47036 Riccione - Tel. 0541/41655
Tel. privato 0541/48518

A 150 mt. circa dal mare, nuova costruzione, posizione centrale, trattamento familiare. Prezzi di pensione completa (acqua calda e fredda) I.V.A. compresa: gestione di proprietà.

dal 1.5 al 19.6	Lit. 17.500
dal 20.6 al 10.7	Lit. 21.500
dal 11.7 al 31.7	Lit. 23.000
dal 1.8 al 25.8	Lit. 24.000
dal 26.8 al 30.9	Lit. 17.500

Per camere con servizio privato aumento giornaliero a persona di Lit. 1.000, per camere singole aumento di Lit. 1.000 giornaliere. Sconto del 10% per ferrovieri, loro familiari e pensionati. Sconti ai bambini. (Nessun sconto dal 1° al 25 agosto).
Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1982 e arrivederci a presto; e ai futuri clienti facciamo presente che non ci siamo voluti legare ad alcuna organizzazione, e le percentuali a loro spettanti, abbiamo preferito devolvere in sconto a tutti coloro che vorranno onorarci con la loro presenza.
Si accettano gruppi nei periodi di bassa stagione.
Disponiamo di appartamenti estivi con 2-4-6 posti letto.

LETTERE A VOCI

Invece non è proprio così se dei ragazzi di II media si preoccupano per due vecchie locomotive a vapore, se non vogliono che vengano vendute, magari a prezzo di rottame. Addirittura scrivono a "Voci" per salvarle e questo ci sembra molto significativo. E "Voci", pubblicando questa lettera, spera che gli organi competenti in materia intervengano e che la 740 non venga distrutta e possa riprendere a funzionare. Questo renderà felice non solo una classe di scolari ma tutti coloro che amano davvero la ferrovia.

Si scrive Monteolimpino

Egregio Direttore,
leggo sul numero del dicembre '81 di "Voci" il titolo "Nuova galleria sotto il Monte Olimpino" e devo segnalare che tale dizione non è esatta. Si scrive invece Monteolimpino.
Nella storia tale nome si riferiva ad una località posta a nord-ovest di Como (ora periferia), collocata a cavallo di una sella tra i colli denominati "Spina Verde". Il nome è riportato per intero nella mappa Teresiana del 1722. Il modesto abitato rurale di Monteolimpino, sulla via per la Svizzera, faceva parte del territorio del Comune di Como. Nel 1815 veniva eletto comune autonomo staccandosi da Como e la stazione di Como S. Giovanni fu eretta nel territorio del Comune di Monteolimpino. In tale località, nel 1876, fu inaugurata la galleria ferroviaria Como-Chiasso della linea Milano-Bellinzona.
Comunque, a parte tutto questo, la grafia esatta del nome è Monteolimpino.
Grazie.

Bruno Porta - Como

Lei ha ragione, sig. Porta.
Si scrive infatti Monteolimpino, parola unica, perché così è denominata tale frazione di Como. Però si deve anche aggiungere che su qualunque pubblicazione ferroviaria per indicare sempre la stessa località, e in particolare l'omonima galleria, si trova scritto Monte Olimpino, con due parole. Trattandosi quindi di un articolo di carattere ferroviario, pubblicato su un giornale ferroviario, si è preferita quest'ultima soluzione.

I ragazzi della Scuola Media di Vallecrosia fotografati accanto alla locomotiva

Com'era bella la vecchia F.A.C.

Spett. "Voci", sono un ferroviere in servizio alla stazione di Firenze Rifredi, la qualifica di Deviatore, abito dal posto di lavoro a circa 150 km., precisamente nell'alta Valle del Tevere, il paesino si chiama Pistrino, sito nel Comune di Cisterna (PG). Sono quindi un pendolare dalla lunga distanza costretto ad alloggiare sempre fuori residenza durante il turno di servizio.
La vita nel mio caso è difficile, e lo diventa ancora di più se si pensa che per raggiungere Arezzo (dove prendo il treno per Firenze) mi occorre quasi indispensabilmente la macchina.
Questa valle è una parte d'Italia ricca di attività, agricoltura, industrie medie (alcune anche a livello nazionale), ed è totalmente sprovvista di un sistema stradale, ma soprattutto è sprovvista di una Ferrovia. Tutto il traffico della pianura e di tutte le vallate che in essa sfociano, avviene su gomma, e verso Arezzo, punto obbligato da raggiungere, anche a causa della posizione geografica, si svolge su gomma, e su quella unica Strada Statale (Senese-Aretina) che, all'infuori di pregi, i difetti li ha tutti.
Quindi, questa zona di molti confini (confinano Toscana, Umbria, Marche, Romagna) è una zona asfissiata, "confinata", dimenticata.
Esiste anche una Ferrovia "secondaria" che va da San Sepolcro a Perugia Ponte San Giovanni, ma anche questa è un servizio che nasce e muore senza nessuno sbocco importante.
Ma non è stato sempre così, una volta questa valle era solcata da una piccola Ferrovia (simbolo di progresso) a scartamento ridotto (F.A.C.), da Arezzo, via S. Sepolcro, C. Castello, Umbertide, Gubbio, raggiungeva Fossato di Vico, congiungendo così due linee dello Stato. La "Ferrovia dell'Appennino Centrale" (soprannominata il "trenino") fu soppressa definitivamente dopo l'ultima guerra.
Forse allora non capivano il danno che stavano facendo; quella ferrovia, anche se a scartamento ridotto, era l'unico "grande" mezzo, sicuro, economico, a garantire alle genti di queste terre ed alle loro merci il movimento verso i bacini di traffico più importanti, e soprattutto garantirlo per tutti i periodi dell'anno.
Alcuni volenterosi, tra i quali l'Avv. Zaganelli di C. Castello, impegnandosi non poco, sono riusciti a mettere insieme una mostra fotografica sulla vecchia Ferrovia, che per dirne poco, è semplicemente bella. Lo scopo della mostra non era di rievocare solo dei ricordi più o meno nostalgici, ma di porre all'attenzione dell'opinione pubblica gli interessi di queste popolazioni.
Il Nostro giornale, sempre presente, pronto e documentato, quando ci sono interessi ferroviari, non capisco come mai questa volta, pur essendo passato del tempo (estate '81), non ne abbia fatto menzione alcuna. E questo è un rimprovero. Perché il giornale non parla un poco della F.A.C., che anche se piccola, fu costruita con delle tecniche ritenute a quel tempo (1861-1866) veramente d'avanguardia?
Scusandomi per la lungaggine, ringrazio sentitamente e saluto tutti.

Giuliano Metozzi
Staz. Firenze Rifredi

Anche se molto lunga, abbiamo voluto pubblicare quasi integralmente questa lettera, perché dimostra non solo un grande attaccamento per una ferrovia, ma anche quale importante funzione socio-economica abbiano svolto e potrebbero svolgere ancora tante linee "secondarie".
Possiamo assicurare il nostro lettore che uno dei compiti di "Voci" è proprio di cercare di non mandare disperso quel patrimonio di esperienze e di storia costituito da queste linee. Più volte, anche di recente, abbiamo pubblicato articoli, rievocativi e non, su linee in concessione, e certamente parleremo anche della linea che sta a cuore al nostro lettore, e non a lui soltanto.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

UNA FOTO, UN TRENO

Alberto Lattuada *"Mondine e soldati"*

10 giugno 1940. L'Italia entra nella seconda guerra mondiale e attacca ad occidente la Francia, già morente dopo la caduta della "Maginot". Il treno che si vede nella foto (carrozze "cento porte") conduce al fronte i primi contingenti di ufficiali e di soldati che si incontrano, in una stazione del vercellese, con un gruppo di mondine dirette invece al lavoro dei campi.

La fotografia si intitola appunto "Mondine e soldati" ed è stata scattata da Alberto Lattuada, architetto con laurea del Politecnico di Milano, dove è nato il 13 novembre 1914, richiamato alle armi con stanza a Fossano, non ancora regista cinematografico, ma con una attività già piuttosto intensa di fotografo che comincia intorno al 1937 su esortazione di Luigi Comencini, suo collega di studi, di interessi e di animazione culturale alla Cineteca Italiana. Lattuada, in quegli anni, fa parte del gruppo "Corrente", la rivista fondata a Milano con Ernesto Treccani e che raccoglie le voci libere e democratiche della "fronda" antifascista.

Tra le occhiate sospettose dei commissari di polizia e il desiderio di conoscere la realtà oltre le apparenze ufficiali pilotate dal regime, Lattuada pubblica, nel 1941, per le edizioni di "Corrente", un supplemento illustrato di 26 fotografie scattate per le strade e tra la gente, al quale Mario Soldati, di cui lo stesso Lattuada è aiuto regista in "Piccolo mondo antico" (1940), dà un titolo curioso ma significativo: "Occhio quadrato". "Occhio" come obiettivo fotografico e "quadrato" dal formato della Rollei 6×6 che Comencini cede a Lattuada di seconda mano.

Con quest'occhio particolare Lattuada fotografa, all'incirca, fino al 1948, anno del "Mulino del Po". Riprende i personaggi dei suoi film, registra i sopralluoghi e fissa infine le varie situazioni di sceneggiatura. Ma queste foto non sono soltanto appunti di ripresa cinematografica. Esse valgono infatti anche come foto in quanto tali, scattate da professionista e con l'impegno della persona colta, attenta ai profondi mutamenti della società. "Nel fotografare", scrive infatti Lattuada in prefazione all'Occhio quadrato, "ho cercato di tener sempre vivo il rapporto dell'uomo con le cose".

Questo aspetto inedito e finora un po' privato di Alberto Lattuada, e che contiene già in sé i primi segni di ciò che sarà più tardi, e su scala ampia, il neorealismo, diventerà pubblico entro l'anno, attraverso una mostra personale a Milano e un libro della "Fratelli Alinari".

a cura di
Piero Berengo Gardin

Con la nostra assicurazione auto:

RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente
ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con
trattenute sullo
stipendio

*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 7/luglio 1982

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

Museo di Pietrarsa: primo giorno

Con il nostro conto corrente:

Interessi a tasso agevolato

Nessuna spesa per tenuta di conto

Servizio gratuito per il pagamento alla cassa delle utenze

Accreditamento (a richiesta) dello stipendio in c/c con facoltà di effettuare prelevamenti allo scoperto

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia
Anno XXV n. 7/luglio 1982

Il saluto di Mario Casacci

Con questo numero, Mario Casacci lascia la direzione di "Voci della Rotaia". Gli subentra Alberto Ciambricco, già Direttore Editoriale, mentre la responsabilità del giornale viene assunta da Piero Spila, Redattore Capo.

Detesto le scadenze imposte dal passare del tempo o previste dalle situazioni sottratte alle mie possibilità decisionali. È per questo che ho deciso di dimettermi volontariamente dal servizio e, quindi, dalla direzione di questo giornale: una rivincita della fantasia contro i passaggi obbligati, che è da sempre il mio modo di vedere la vita.

Ma non per questo il mio commiato da "Voci" è indolore. Anzi. Sono tra coloro (tre in tutto) che tanti anni fa dettero vita al giornale. Era l'estate del 1954 ed io mi trasferii a Villa Patrizi per studiare — con il primo Direttore, Ing. Robert, e l'amico Mario Tuninetti — la formula di questo Periodico (in realtà, si chiamava allora "Noi della Rotaia"), che vide la luce nel gennaio del 1955.

Da allora ne sono stato Redattore, poi Redattore Capo e, infine, Direttore: insomma, ne ho vissuto la vita e i progressi da varie e diversificate prospettive che mi hanno offerto l'opportunità di conoscerne ogni più riposta struttura: e, soprattutto, di conoscerne gli uomini, redattori centrali e compartimentali, e la sempre più numerosa schiera dei collaboratori. In questa equipe redazionale sono stato, col procedere del tempo, figlio, fratello e — ahimè — padre. Un rapporto di colleganza, di cordialità, di amicizia spesso fraterna che è, ora, il nodo della mia emozione al momento del commiato, mentre porgo un ideale abbraccio a tutti.

"Voci" è oggi un Periodico aziendale che non esito a definire importante: col mio amico Ciambricco abbiamo creato un nucleo redazionale che è perfettamente all'altezza dei suoi compiti. E la "periferia", coi giovani redattori sempre più validi che si affiancano ai valorosi decani (vorrei almeno ricordare Marello, Battaglia, Delli Carri), saprà offrire sempre migliori contributi.

Ho detto, or ora, del mio carissimo amico Ciambricco: a lui lascio la "stecca" (per intero: ne aveva già la metà) e so bene in quali validissime mani sia stretta. Così come so quanto interesse e attenzione porta al giornale il nostro Editore, il Direttore Generale, Dr. Semenza: ciò che costituisce la migliore garanzia per l'avvenire del Periodico.

Dunque, saluto un figlio in piena salute, in costante crescita, con ottime prospettive d'avvenire.

A tutti un augurio di buon lavoro.

Mario Casacci

Come scrive Mario Casacci, riprendo la "stecca" e riassumo — grazie alla fiducia della Dirigenza Aziendale — la direzione di "Voci". Sempre per dirla con Casacci, ero diventato nonno *e torno ad essere* padre *: cioè, ritorno giovane. Il che è senz'altro confortante.*

Ma so bene che l'impegno di mantenere l'attuale standard del nostro Periodico sarà molto gravoso. Perciò confido — più che sulle mie sole forze — sul valido aiuto dei Redattori centrali e periferici, la cui collaborazione è stata finora preziosa.

E poiché, in definitiva, il mio lavoro — come quello dei precedenti Direttori (Gianni Robert, Mario Pellegrino, Mario Casacci) — deve essere rivolto a realizzare per i lettori di "Voci" un giornale in cui riecheggino le loro voci, *ma nel quale anche e soprattutto essi trovino informazioni obbiettive e articoli vari e interessanti che integrino e — quando possibile — amplino le loro conoscenze e la loro formazione professionale, mi auguro di non deludere né le aspettative dei lettori, né la fiducia della Dirigenza Aziendale.*

A Mario Casacci, che ha deciso di lasciare prima del tempo, porgo il sincero ringraziamento per quanto ha fatto sia come Direttore di "Voci della Rotaia", sia come Capo della Sezione 1ª (Stampa e Visualizzazione) dell'Ufficio Relazioni Aziendali. Ma in questa sede voglio ricordare soprattutto il fondamentale apporto dato da Casacci al nostro periodico aziendale. La mia lunga amicizia e il mio stretto sodalizio professionale con lui mi impediscono di dire tutto quello che vorrei, e che dovrei, sul suo conto. Mi faccio, quindi, più che altro portavoce di coloro che hanno potuto operare con Casacci, a stretto contatto di gomito, nel quotidiano lavoro di redazione.

Se "Voci" ha raggiunto l'attuale livello editoriale, se ha ricevuto numerosi e importanti riconoscimenti sia all'interno che all'esterno dell'Azienda, se ha creato con il tempo un gruppo redazionale omogeneo e professionalmente collaudato, lo si deve in gran parte anche alle doti umane e giornalistiche di Casacci: la capacità organizzativa, lo spiccato senso critico e auto-critico, il gusto della misura, il rifiuto assoluto di ogni forma di trionfalismo.

Anche per questi motivi, nel saluto affettuoso a Casacci, voglio aggiungere il riconoscimento sentito per quanto ha fatto, nella certezza che le sue doti e la sua "fantasia" molto gli faranno fare ancora, dandogli ulteriori e piene soddisfazioni nella vita.

Alberto Ciambricco

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

Direttore
Alberto Ciambricco

Redattore Capo *(Responsabile)*
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Francesco Causarano

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, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Andrea Melloni, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1057.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Lettera aperta del Ministro dei Trasporti ai ferrovieri

In occasione della definitiva approvazione del contratto nazionale di categoria, il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, ha indirizzato una lettera ai ferrovieri, che riproduciamo qui a lato.

Il Ministro dei Trasporti

Roma, 25 giugno 1982

Caro amico ferroviere,

finalmente il nuovo contratto che regola il tuo rapporto di lavoro con l'Azienda Ferroviaria dello Stato è stato definitivamente approvato dal Parlamento ed è diventato quindi esecutivo.

L'operazione è risultata più difficile del previsto in quanto ai noti motivi di carattere economico legati alla sfavorevole congiuntura, si sono aggiunte pesanti remore di ordine più squisitamente politico per risolvere le quali mi sono personalmente impegnato.

Il contratto così come è stato elaborato, rappresenta un atto politico molto qualificante che ha permesso concretamente di far recuperare ai ferrovieri il tempo perduto, di rimanere nel contesto delle direttive antinflazione e di fissare un protocollo sui rapporti fra Azienda e Sindacati che ha grande valore ai fini di un nuovo, più positivo rapporto ad ogni livello: per il recupero della produttività, per l'efficienza, per la professionalità nel settore.

Altro impegno è l'attuazione, nei tempi previsti, del Programma Integrativo che dovrà portare all'ammodernamento delle strutture e dei mezzi delle ferrovie, per assicurare - poi - con la realizzazione del piano poliennale, l'allineamento delle nostre ferrovie a quelle più moderne d'Europa.

La riforma dell'Azienda F.S. ha come conseguenza la riforma del Ministero dei Trasporti. Di tutti questi temi, come di quello della politica generale dei trasporti, abbiamo parlato di recente in un incontro con le Organizzazioni Sindacali, ispirato a grande spirito di collaborazione.

Sono convinto che in questa azione, che ha un così alto contenuto sociale ed economico, potremo sempre contare anche sul tuo essenziale contributo.

Con i più cordiali saluti

(Vincenzo Balzamo)

Vincenzo Balzamo

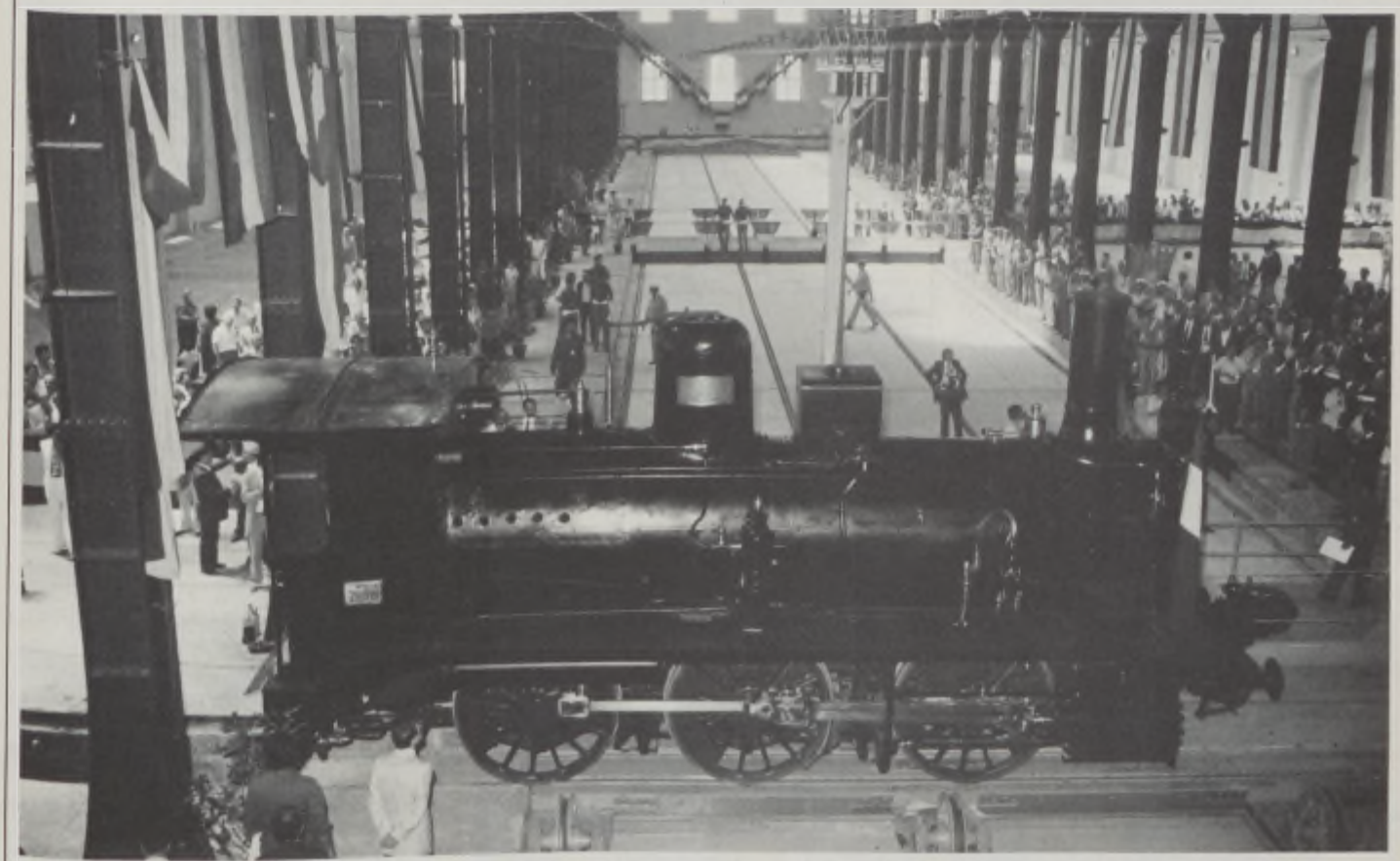
Il contratto in Parlamento: la replica del Ministro

Il 24 giugno, la Camera dei Deputati ha approvato il disegno di legge presentato dal Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, per il contratto di lavoro dei ferrovieri per il triennio '81-'83.
Pubblichiamo il testo integrale della replica del Ministro Balzamo, pronunciata nel corso del dibattito a Montecitorio.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi,
il disegno di legge per il contratto di lavoro dei ferrovieri non riguarda soltanto una grande categoria di 220 mila lavoratori, ma un settore come quello dei trasporti che si dimostra sempre più fondamentale per lo sviluppo economico e sociale del Paese.
Voglio appena accennare che oramai in tutti i Paesi del mondo il sistema dei trasporti — e particolarmente quello ferroviario — vengono considerati strumenti essenziali per garantire non solo una seria programmazione economica ma una base irrinunciabile per la ripresa produttiva.
Perciò ogni investimento necessario per migliorare l'efficienza di questo comparto è da considerare altamente produttivo e indispensabile, se non si vuole rinunciare oggi alle premesse stesse della ripresa economica.
In questo quadro va considerata l'importanza che assumono le tre riforme da tempo all'esame del Parlamento e che riguardano altrettanti settori fondamentali dei trasporti. Mi riferisco alle riforme dell'Azienda ferroviaria, di Civilavia e al nuovo Codice della Strada. Non è qui il caso di spendere molte parole per richiamare la giusta attesa che attorno a questi provvedimenti esiste non soltanto tra i lavoratori interessati, ma in tutto il Paese.
Il nuovo trattamento giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle F.S. per il triennio 1981-83, rappresenta quindi un fattore di grande rilevanza per stabilizzare sul piano sociale e produttivo un settore come quello ferroviario e per incrementarne la professionalità e l'efficienza.

(Continua a pag. 40)

Il primo giorno di Pietrarsa Museo



Salutata dalla folla, la "290" viene collocata nella sua definitiva sistemazione museale

Il 19 giugno è stato inaugurato alla presenza del Presidente del Consiglio, Sen. Spadolini, e del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, il primo Padiglione del Museo Nazionale Ferroviario

di Tiziana Gazzini

Probabilmente sarà davvero il più bello d'Europa. Almeno per la splendida, panoramica posizione, al centro del Golfo di Napoli, e per le nobili, ottocentesche strutture che lo ospiteranno. Stiamo parlando, naturalmente, del Museo Nazionale Ferroviario di Napoli Pietrarsa, il cui primo Padiglione è stato inaugurato lo scorso 19 giugno, alla presenza del Presidente del Consiglio, Senatore Giovanni Spadolini e del Ministro dei Trasporti, On. Vincenzo Balzamo.

La cerimonia si è svolta sotto le tettoie del Capannone ex "Montaggio locomotive" che, insieme al vicino Capannone ex "Torneria", costituisce la prima tranche dell'intervento di restauro conservativo che, una volta concluso, riporterà l'intero complesso delle Officine borboniche di Pietrarsa nel cuore della vita ferroviaria nazionale.

Ad aprire la manifestazione, alle ore 11,35, è stato l'indirizzo di saluto di Francesco Pugliese, un operaio che ha lavorato a lungo nelle Officine di Pietrarsa. Attraverso le sue parole si sono espressi l'orgoglio e la soddisfazione delle maestranze che hanno speso la loro opera sotto i capannoni di Pietrarsa, nel vedere salvata da un'altrimenti certa distruzione la loro officina.

PIETRARSA. PRIMO GIORNO

Ad esso hanno fatto seguito l'intervento del Direttore Generale, Dott. Semenza e quello del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, che nel loro ruolo di "padroni di casa", hanno illustrato la storia di Pietrarsa e il significato di un Museo Ferroviario dalle moderne prospettive.

In particolare il Ministro Balzamo ha tenuto a sottolineare la concomitanza tra l'avvio della prima fase del Museo e l'approssimarsi di un obiettivo importante per il futuro delle FS, come la Riforma istituzionale dell'Azienda. La politica culturale delle ferrovie, di cui Pietrarsa è l'evidente simbolo, si integra perfettamente, insomma, con gli interventi, anche economici, di rinnovamento e aggiornamento del sistema ferroviario e dei trasporti in generale.

Ha chiuso la serie dei discorsi ufficiali, il Presidente del Consiglio, Sen. Spadolini, il quale ha tenuto a sottolineare il ruolo decisivo delle ferrovie nello sviluppo industriale dell'Italia postunitaria, e il rapporto tra storia della tecnica e storia civile. Ma, soprattutto il Presidente del Consiglio ha confermato l'importanza di distinguere le responsabilità politiche da quelle amministrative e di preservare l'efficienza e la funzionalità della pubblica amministrazione affinchè essa possa ben assolvere ai propri compiti.

A conclusione di questa prima parte della cerimonia, il Sindaco di Portici, Nicola Cardano, in ricordo dell'avvenimento, ha offerto al Sen. Spadolini un volume storico-artistico sulle Ville Vesuviane.

Al Presidente del Consiglio sono stati poi consegnati una serie di omaggi emblematicamente ferroviari: una composizione floreale in ferro, realizzata da un gruppo di operai delle ex Officine di Pietrarsa, la targa di una locomotiva del 1926, il modellino di una Bayard e, infine, la riproduzione del biglietto d'ingresso del Museo.

Sono le 12,35. La parte introduttiva della cerimonia si è conclusa. Spadolini dà il via al momento più atteso della manifestazione. Un fischio di locomotiva risuona sotto le volte restaurate del Capannone. Sta per compiere il suo ultimo, breve, viaggio, la 290-319, la vera diva dell'intera giornata. Spinta da un'automotrice di manovra, entra tra gli applausi del pubblico. Attende che il carrello mobile la venga a prendere. Viene spinta a bordo e via, per la sua attesa "passerella", tra due ali entusiaste di folla. A questo punto il Presidente Spadolini, il Ministro Balzamo, il Dott. Semenza e le altre personalità presenti, si sono lasciati andare ad applausi, sorrisi compiaciuti, commenti, che ormai non avevano più nulla di ufficiale. Siamo all'ultima manovra. La 290 viene collocata nella sua definitiva sistemazione museale (così si dice!). Eccola lì, ormai ferma sulla sala di visita a fare bella mostra di sé. Un attimo di silenzio e poi di nuovo giù applausi, commozione, complimenti reciproci. Abbiamo visto

Il Presidente Spadolini, il Ministro Balzamo e il Direttore Generale in una fase della cerimonia

Il discorso del Pr

C'è un segno distintivo che costituisce ovunque, oltre tutti i confini geografici, oltre tutte le barriere etniche o linguistiche, la prova infallibile del grado di civiltà raggiunta da ciascun popolo. Parlo della capacità di serbare con gelosa cura le tracce più antiche della propria storia, le espressioni più alte della vita culturale, i massimi capolavori artistici, i frammenti più preziosi di quello che Stephan Zweig chiamava il "mondo di ieri", che è parte del nostro essere, che è premessa del nostro operare, presupposto e condizione di quella "certa idea dell'Italia" che ha radici secolari.

E c'è un dovere cui nessuno Stato degno di questo nome può sottrarsi: il dovere di operare per la tutela del patrimonio ereditato da un passato di cui nulla vogliamo disperdere, nulla dimenticare, preservandolo dalle ingiurie del tempo, dall'oblio delle nuove generazioni, dalla logica inesorabile di un mondo sottoposto ad una trasformazione sempre più rapida e tumultuosa.

L'inaugurazione qui a Pietrarsa del Museo nazionale ferroviario, nella suggestiva sede delle officine meccaniche, punto di arrivo della prima strada ferrata costruita in Italia, colma una grave lacuna a lungo registrata nella branca della cosiddetta "archeologia industriale": una disciplina ancora per molti aspetti nuova in Italia, a differenza di altri paesi, ben più avanti di noi nella conservazione delle testimonianze più significative della loro storia recente. Una storia che per tanta parte è storia dello sviluppo industriale.

Ecco perchè voglio esprimere il mio compiacimento per lo sforzo paziente e tenace, condotto in primo luogo dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, che ha consentito di dar vita a questo articolato complesso museale legato alla storia del trasporto ferroviario. Complesso destinato ad ospitare non solo macchinari, ma anche una biblioteca, un centro di documentazione e la "Scuola interservizi", per la formazione del personale qualificato delle Ferrovie dello Stato. Secondo una concezione del museo come centro di attività sociale ed educativa, come istituto di ricerche e di documentazione, che ha ricevuto nuovo impulso dalla nascita del Ministero per i beni culturali e ambientali, all'epoca del governo Moro-La Malfa, e dalla attività promozionale che da tale Ministero si è irradiata.

Lasciate dire a chi si onora di essere stato il primo ministro per i beni culturali e ambientali, che il museo non deve mai restare polveroso deposito di cimeli storici o artistici riservato a un pubblico specialistico di storici o di archeologi, oppure meta di un turismo svogliato sempre più massificato.

No: il museo deve tornare ad essere, come lo era inizialmente, un elemento propulsore per una politica dei beni culturali e per

idente del Consiglio, sen. Giovanni Spadolini

Il Presidente del Consiglio pronuncia il suo discorso, sotto le volte restaurate dell'ex Capannone montaggio

*un programma di promozione civile, di educazione al linguaggio della storia che la scuola non sempre è in grado di dare, e comunque non può dare da sola. Una storia che rivive in certi oggetti dalla carica evocativa, e ci dà il senso della lunga strada percorsa da quando nel 1839 la locomotiva a vapore coprì per la prima volta il tragitto Napoli-Portici, in un'Italia così diversa da quella di oggi: socialmente diversa, economicamente diversa, culturalmente diversa. Ma diversa in virtù di un progresso economico e civile cui ha contribuito per tanta parte la straordinaria espansione della rete ferroviaria, la diffusione della vaporiera: il "bello e orribile mostro" che Carducci nell'*Inno a Satana *elesse non a caso a simbolo della "forza vindice de la ragione".*

Grandi infrastrutture e sviluppo economico costituiscono un tutt'uno, si condizionano a vicenda. Nessuna prosperità commerciale è possibile, nessuno sviluppo dell'industria, senza un'efficiente rete di comunicazioni capace di aprire nuovi mercati, di colmare distanze un tempo insuperabili, di avvicinare produttori e consumatori: questi semplici principi animarono il grande sforzo compiuto negli anni immediatamente successivi all'Unità, quando ancora la rete ferroviaria non superava complessivamente i 2.000 chilometri, in vista di dare nuovo impulso alla costruzione di strade ferrate.

Sella, che era Sella, era convinto che in questo settore la celerità dovesse essere considerata più del risparmio. E un esponente della destra storica come Silvio Spaventa, ministro dei lavori pubblici nel governo Minghetti, avversario implacabile di ogni statualismo soffocatore in nome delle libere forze di mercato, non esitò a proporre, quale rimedio all'insufficienza di capitali di cui potevano disporre le società private, alle quali in origine era affidata la concessione delle ferrovie, l'esercizio di Stato della rete ferroviaria. Proposta avversata, per uno dei frequenti paradossi della storia, proprio dalla nuova Sinistra parlamentare di Depretis, che tenne fermo l'opposto principio liberista fino al 1885, l'anno della convenzione con tre società private. Convenzione destinata a rimanere in vigore per un ventennio, fino al 1905: l'anno in cui Giolitti diede inizio — lasciatemelo ricordare — alla nuova fase della politica ferroviaria italiana, inaugurando l'esercizio di Stato il 22 aprile.

Da quella data in poi ferrovia non è più solo sinonimo di grande infrastruttura pubblica, di potente fattore del più grande sviluppo economico e civile conosciuto dall'Italia moderna: un'Italia rurale e contadina con un fondo — avrebbe detto Salvatorelli — sanfedista e lazzaronesco, che si è trasformata nel corso di un secolo e mezzo in una delle più alte e tese nazioni industriali dell'Occidente, attraverso un processo in cui le comunicazioni ferroviarie hanno svolto un ruolo determinante nell'unire la penisola al continente europeo, nell'avvicinare Nord e Sud.

Da quando Giolitti adottò il principio dell'esercizio pubblico, il sistema delle comunicazioni ferroviarie evoca in noi la grande sfida che sta dinanzi allo Stato moderno: gestire in condizioni di crescente efficienza ed economicità taluni servizi essenziali sottratti al controllo dei privati ed affidati alle cure della pubblica amministrazione.

Pochi servizi più di quello ferroviario danno la misura, nella coscienza popolare, del grado di funzionalità della macchina statale: perché più che altrove è decisiva la perfetta coordinazione degli sforzi, l'osservanza di regole precise, la dedizione alla causa collettiva. Perché l'impegno costante e tenace della pubblica amministrazione, dei ferrovieri come dei tecnici, dei macchinisti come degli ingegneri, degli operai come dei progettisti, è sempre stata la condizione essenziale per far camminare queste macchine lungo le rotaie.

Non umiliare l'amministrazione; mai confondere le responsabilità politiche con quelle amministrative; dotare l'amministrazione dei mezzi indispensabili perché possa assolvere i propri compiti. Ecco la lezione che dobbiamo trarre da una storia in cui progresso tecnico e progresso civile camminano di pari passo, uniti da un vincolo indissolubile.

Torna alla mente quanto scriveva Carlo Cattaneo nel 1836, sette anni prima della trasformazione delle officine di Pietrarsa da fabbriche d'armi in industria meccanica, nel saggio sul "progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia" che anticipava, per la sua modernità, le approfondite analisi odierne sui costi e benefici. "I passeggeri innumerevoli — scriveva Cattaneo — che vengono a peregrinare la terra d'Italia saranno lietissimi di volar quasi per incanto da Milano a Venezia". Quella profezia si è avverata, quasi a sancire l'identità fra evoluzione tecnica e crescita civile. Un'identità che vogliamo preservare contro tutti i pericoli che ci sovrastano, fedeli ai grandi ideali che animarono Cattaneo non meno degli altri padri del Risorgimento. Ideali da conquistare giorno dietro giorno, con pazienza e con tenacia, in uno sforzo che da parte nostra non conoscerà tregue. Noi faremo fino in fondo il nostro dovere.

L'arch. Bonuccelli, consulente per i lavori di restauro, presenta al Presidente Spadolini e al Ministro Balzamo la "maquette" del progetto definitivo del Museo di Pietrarsa

Pietrarsa. Primo Giorno

il collega Giorgio Ulisse, che ha guidato i complessi lavori di restauro della 290 presso il Deposito Locomotive di Roma Trastevere, seriamente commosso perché la "sua" 290 era finalmente arrivata a destinazione.

Prima delle 25 locomotive che riempiranno il capannone nell'arco di pochi mesi, per descrivere la "Storia del vapore in Italia", la 290 ha conquistato tutti col suo fascino da signora d'altri tempi. Ormai sull'onda del sorriso e dell'emozione, Spadolini e le altre autorità hanno rotto il cerimoniale. Sono voluti andare a vedere da vicino la vecchia "signora", hanno voluto renderle omaggio, e infine mettersi in posa per una tradizionale foto di gruppo con locomotiva.

Questa piccola infrazione al cerimoniale ha riscaldato l'atmosfera, l'ha vivacizzata. Spadolini e Balzamo si sono così avvicinati al pubblico che si sporgeva dalle transenne, per salutare, scambiare qualche parola fuori programma. Nel capannone di Pietrarsa la "290" ha compiuto un meritevole miracolo, chiarendo subito che l'unica distinzione esistente in quel momento e in quel luogo era quella tra uomini e treni. E se il buongiorno si vede dal mattino, allora la prima giornata di Pietrarsa promette veramente bene.

Sarà un Museo vivo, come ha detto il Ministro Balzamo, un Museo per il domani che diventerà anche centro propulsore della qualificazione tecnica del personale ferroviario grazie ad un Centro di istruzione professionale e a una scuola per la Polfer che sorgeranno nel complesso. Ma sarà anche un Museo per divertirsi, per "giocare", oltre che per capire la storia e la funzione del trasporto ferroviario in Italia.

Si è quindi passati nell'altro capannone restaurato, quello della ex "Torneria". Sotto gli archi a sesto acuto che sorreggono le volte, creando giochi di luce e suggestioni da cattedrale gotica, si snodava la mostra storico-documentaria su "Pietrarsa, ieri, oggi e domani", curata dal Prof. Blandini e realizzata dall'Ufficio Relazioni Aziendali FS.

Il presidente Spadolini, il Ministro Balzamo e le altre autorità centrali, hanno poi fatto rientro a Roma a bordo di un treno speciale guidato dai Macchinisti Ugolini, Ginocchietti, Guido e Valentini.

A Pietrarsa, la mediterranea giornata di sole che ha accolto la cerimonia inaugurale, ha continuato a rallegrare i bagnanti che con i loro variopinti ombrelloni avevano occupato il tratto di spiaggia a ridosso del vecchio opificio. Dopo la festa, i viali delle officine sono pian piano ritornati deserti e dal fondo di una sontuosa abside che si apre sul mai troppo decantato Golfo di Napoli, sotto le palme scosse da un vento leggero, Sua Maestà, Ferdinando II di Borbone, Re delle Due Sicilie, dall'alto dei suoi quattro metri e mezzo di ghisa, è ritornato l'indisturbato padrone delle Officine da lui volute e

Il discorso del Mi

La nascita di questo Museo è un avvenimento che va certamente al di là del fatto contingente della inaugurazione di opere realizzate e in via di realizzazione. Esso rappresenta un atto motivato e non irrazionale di fiducia verso il nuovo ruolo del trasporto ferroviario. Un atto di fiducia che attraverso la raccolta dei cimeli del passato si proietta concretamente nel futuro con un intervento nel campo della cultura di grande rilevanza.

Impegnarsi su questo fronte, e così a fondo, è infatti un contributo importante per rimuovere gli ostacoli di ordine conoscitivo e anche psicologico che ancora limitano lo sviluppo di un settore, come quello dei trasporti, di fondamentale importanza.

Un intervento di politica culturale come la nascita di questo museo e delle importanti attività che lo distingueranno è uno strumento di democrazia sostanziale, perché costituisce un patrimonio storico di grande rilievo teso a promuovere e diffondere la conoscenza in tutti gli strati sociali di un settore vitale della moderna società di massa.

Il nuovo museo consentirà di documentare nel vivo gli sviluppi della tecnologia in questo campo che non è marginale nella civiltà contemporanea ma anzi in qualche modo ne segna il cammino, e quindi favorirà la conoscenza degli strumenti nuovi che saranno utilizzati per adeguare anche il sistema dei trasporti alla crescita, spesso vertiginosa, della tecnica: una tecnica, quella ferroviaria, nella quale l'Italia occupa un posto di rilievo e di avanguardia fin dall'inizio del secolo.

Né meno importante è che il nuovo museo — con una serie di iniziative in programma, alle quali ha fatto dettagliato riferimento il Direttore Generale delle FS, dott Semenza, — favorisca lo sviluppo della professionalità di tutti i lavoratori delle ferrovie e una loro effettiva partecipazione al miglioramento dell'Azienda.

Abbiamo creato un museo vivo, un centro di ricerca e di documentazione per tutti i livelli di apprendimento, strumento di appoggio, di stimolo, di riqualificazione professionale. Si tratta di una struttura adeguata ad integrare e a sostenere tutte quelle iniziative che potranno costituire un'interpretazione valida della storia, delle caratteristiche e dei problemi della strada ferrata.

Il museo verrà a creare anche un nuovo stretto legame tra cultura e territorio, fra politica culturale e realtà locale, soprattutto per come si integra nel centro storico e geografico in cui è collocato: in modo da divenire un potente moltiplicatore di effetti sia dal punto di vista didattico che da quello architettonico e da quello turistico.

Significativo è poi che questo museo sorga qui a Pietrarsa: in quei luoghi che nel lon-

stro dei Trasporti, on. Vincenzo Balzamo

tano 3 ottobre 1839 videro per la prima volta in Italia correre un treno da Napoli a Portici. E a Pietrarsa nacque uno dei più avanzati nuclei industriali del nostro Paese. Ma qui a Pietrarsa vi fu anche uno dei più cruenti episodi di repressione operaia, quando nel 1863 sette lavoratori furono uccisi nel corso di una manifestazione organizzata per impedire la cessione delle officine.

Non è un caso infine che il museo prenda forma concreta proprio quando l'Azienda ferroviaria si sta dando un nuovo volto, con una fondamentale riforma che come ha recentemente annunziato il Presidente della Commissione Trasporti della Camera è ormai, finalmente, avviata.

Con questa riforma le Ferrovie Italiane sono destinate a compiere quel salto di qualità che consentirà loro di arrivare in breve volgere di tempo ai migliori livelli europei. Già ora con la realizzazione del Piano Integrativo e con la definizione entro alcuni mesi del Piano Poliennale, le nostre Ferrovie stanno ammodernando e quindi rendendo più efficienti i mezzi e le strutture di cui dispongono.

Nel giro di pochi anni, se gli impegni parlamentari verranno rispettati, se si avrà ben chiara la funzione fondamentale di produttività per lo sviluppo economico e sociale del Paese che hanno gli investimenti nel settore dei trasporti, sarà possibile far recuperare alla nuova azienda ferroviaria — impostata su nuovi criteri di imprenditorialità e di funzionalità — i ritardi che si sono accumulati nel recente passato, non per responsabilità dell'Azienda, ma dei politici che hanno per troppo tempo trascurato questo settore del trasporto considerandolo ormai superato e quindi ritardando o negando i finanziamenti indispensabili.

Voglio qui richiamare il grande significato che va attribuito all'impegno congiunto che Ministero, Azienda e sindacati mettono perché la riforma delle ferrovie sia realizzata al più presto e nel modo migliore.

Nel settore dei trasporti ferroviari il ruolo dei sindacati è già determinante, ma lo sarà ancora di più nella nuova azienda riformata, attraverso un coinvolgimento di responsabilità a tutti i livelli, per puntare assieme al raggiungimento di quello che resta l'obiettivo principale della riforma: una maggiore produttività dell'Azienda che si traduca in termini di vantaggi economici per l'intera collettività ed una maggiore efficienza che si traduca a sua volta in termini di maggiore affidabilità per l'utenza.

Affermo questi principi, confortato dal comportamento responsabile che i sindacati dei ferrovieri hanno mantenuto in occasione della stipula del nuovo contratto di lavoro, quando non soltanto le agitazioni sono state contenute, ma i sindacati confederali e per la prima volta anche quello autonomo si sono dati un codice di autoregolamentazione del diritto di sciopero che rappresenta per la tranquillità di un servizio pubblico importante come quello ferroviario una conquista davvero significativa.

Ho voluto richiamare schematicamente questi concetti, per sottolineare ancora una volta l'importanza che i trasporti rivestono in una moderna società, per le interconnessioni che esistono tra questo settore e lo sviluppo industriale e quello economico. Basterebbe citare a questo proposito l'apporto vitale che per l'appunto i trasporti recano al turismo, una delle più grandi industrie per un paese come l'Italia.

Ma i trasporti possono esercitare una funzione determinante per la riscoperta dei beni culturali del nostro Paese, e mi è gradito sottolineare questo aspetto al Presidente del Consiglio, Sen. Spadolini, che è stato ideatore e primo ministro del Dicastero dei beni culturali: questa funzione vogliamo assegnare anche alle stazioni delle più importanti città, con un progetto che le renda corpi vivi, veri e propri centri di vita sociale.

Questo ruolo va tenuto presente anche quando sottolineiamo il carattere di "investimenti produttivi" che hanno i finanziamenti per far funzionare meglio le ferrovie, gli aeroporti, i trasporti in genere. Lo sottolineo, alla vigilia di un importante dibattito parlamentare sullo stato dell'economia del Paese, perché non prevalgano tentazioni riduttive in questo campo. Un degrado in questo settore avrebbe ripercussioni negative non soltanto in uno dei servizi pubblici essenziali, ma sull'intera economia del paese, con conseguenze nefaste per lo stesso sviluppo civile della società.

Lo scopo che tutti perseguiamo è invece quello di dare al nostro paese un sistema di trasporti moderno e produttivo, perché possa essere anch'esso strumento di quella ripresa economica che vogliamo raggiungere al più presto.

In questo quadro, allora, io credo vada inserita anche l'iniziativa per la quale siamo qui a Pietrarsa: l'avvio di questo museo che nel suo valore civile e ideale deve diventare un ulteriore motivo per un lavoro comune, sprone per l'impegno di tutti noi a costruire, insieme, il nostro futuro, per una società riformata e rinnovata in tutti i suoi settori.

La crisi che stiamo vivendo ormai da anni è dura e difficile, ma l'Italia ha le energie sufficienti per superarla e per progredire nella sicurezza e nella libertà.

L'On. Balzamo in un momento del suo intervento. All'inaugurazione del Museo hanno assistito migliaia di persone

L'intervento del Direttore Generale

Ringrazio, innanzitutto, l'On. Presidente del Consiglio, le Autorità civili e religiose e tutti voi che avete accolto l'invito a partecipare a questa cerimonia di inaugurazione del 1° Padiglione del Museo Nazionale Ferroviario.
Museo voluto da tutti i ferrovieri — attraverso le loro Rappresentanze Sindacali e i Rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione — che si sono particolarmente adoperati perché questo progetto divenisse realtà.
E, infine, un vivo ringraziamento alla Ditta PACO, di Napoli, — maestranze e dirigenti — che tanta cura e impegno ha posto nella realizzazione di questa opera, attuando le direttive dell'apposito Comitato per il Museo presieduto dal Sottosegretario ai Trasporti, On. Caldoro.
A Pietrarsa, in quella che fu una delle più famose officine meccaniche, nasce il museo delle Ferrovie italiane. Con questa iniziativa, non si vuole andare romanticamente alla ricerca del tempo passato, ma promuovere una più ampia ed umana conoscenza dell'attività ferroviaria che ha tanta importanza per la nazione. La vaporiera, che aprì nuovi orizzonti al progresso, è la grande protagonista del museo che peraltro è destinato ad ampliarsi e ad arricchirsi in breve tempo; cosicché nel vecchio stabilimento borbonico, ristrutturato secondo i canoni della più aggiornata presentazione museografica, rivivrà tutta l'affascinante vicenda di centocinquanta anni di strade ferrate. Una storia di sacrifici, di lavoro, di conquiste, non sarà messa sottovetro, imprigionata in uno di quegli arcaici e freddi edifici che magari incutono soggezione e rispetto, ma allontanano i visitatori. Museo vuol dire passato, cultura, storia. Noi, però — a questo Museo di Pietrarsa — vogliamo dare un carattere diverso. Deve essere e sarà un Museo vivo, *perché abbiamo previsto che nel suo ambito venga inserita anche una Scuola professionale interservizi e una Scuola di Polizia ferroviaria, i cui componenti sono sempre stati e sono i nostri migliori collaboratori. Diventerà un centro di cultura, aperto ad incontri, studi e dibattiti dedicati a quella che si può ben chiamare la civiltà della rotaia. Vengono così a concretizzarsi nella forma migliore progetti ed aspirazioni di antica data: si potrebbe risalire addirittura al 1906, secondo anno della gestione statale delle strade ferrate. Con lunghi intervalli di tempo, la proposta di creare il museo continuò ad essere dibattuta e, per il suo alto significato ideale, non fu mai respinta pregiudizialmente, anche se non approdò a risultati concreti. Invece le altre nazioni che molto prima della nostra avevano raggiunto una completa indipendenza politica e costituito le loro strade ferrate in una visione unitaria, disponevano già di un patrimonio di materiale ferroviario d'interesse storico e si adoperavano a conservarlo e valorizzarlo.*
In Gran Bretagna, ove nacque la vaporiera, in Germania, in Austria, in Francia, in Belgio, esistono ragguardevoli musei ferroviari, alcuni dei quali risalgono ai primi anni del secolo e sono stati successivamente ampliati e ristrutturati.
In Italia, nel 1954, nell'ambito della stazione di Roma Termini, fu realizzato faticosamente un museo ferroviario che incontrò il favore del pubblico, superando le più ottimistiche previsioni. Tuttavia l'inadeguatezza dell'ambiente impose il trasferimento dei preziosi materiali raccolti (e di altri che non avevano potuto essere esposti) nel museo della scienza e della tecnica di Milano dove, in un padiglione appositamente costruito, trovarono collocazione dignitosa, ma non definitiva.
La continua evoluzione e l'affinarsi della tecnica e la conseguente necessità di nuove accessioni, il legittimo desiderio delle FS di disporre, alla pari delle maggiori ferrovie del mondo, di un proprio museo, e soprattutto di qualificarlo come "struttura aperta" alla società, come strumento di documentazione, di comunicazione culturale e di formazione, hanno portato alla nascita del museo di Pietrarsa che viene ad aggiungersi ai pochi musei esistenti nel Meridione d'Italia (appena il 18 per cento in confronto all'82 per cento situato nel Nord e al Centro della penisola).
Fra le tante motivazioni di questa realizzazione, occorre infine notare come la diffusione delle conoscenze tecniche, economiche e sociali concernenti le ferrovie divenga ogni giorno più necessaria anche per valutare e comprendere le grandi possibilità del treno che, se si vorrà adottare una politica lungimirante e saggia, potrà e dovrà ampliare il proprio ruolo a servizio del Paese, senza nulla togliere agli altri modi di trasporto, ma incidendo in misura più accentuata sulle prevedibili maggiori esigenze di mobilità delle persone e delle cose.
Poco fa, entrando in questo padiglione uno dei miei collaboratori ha osservato: "Sembra un tempio".
In effetti, è così: questa lunga fila di pilastri in ferro può essere paragonata alla lunga sequenza delle arcate di un tempio.
Un tempio dedicato a quanti hanno lavorato qui per circa 140 anni; un tempio dedicato al lavoro dei ferrovieri; un tempio dedicato ai nostri mutilati, ai nostri invalidi, ai nostri caduti: ai caduti di questo nostro esercito di ferrovieri che — da sempre — dà generosamente il suo contributo al progresso e alla civiltà del nostro Paese.
Qui, le nuove generazioni potranno documentarsi sul passato e guardare all'avvenire.
Ed è proprio all'avvenire che è rivolto tutto lo sforzo finanziario che il Paese sta sostenendo e l'impegno dei ferrovieri: perché noi intendiamo cambiare il volto della nostra Azienda, con l'attuazione del Piano integrativo.
Vogliamo offrire alla Collettività — che ha il diritto di pretendere e noi abbiamo il dovere di dare — un servizio più efficiente e recuperare il ritardo non imputabile all'Azienda.

PIETRARSA. PRIMO GIORNO

inaugurate (per la prima volta) un secolo e mezzo fa. Con soddisfazione, dal suo privilegiato posto d'osservazione, ha assistito alla seconda inaugurazione appena compiuta, venuta a confermare la sua lungimiranza di re di una Napoli capitale, di una Napoli città europea tra le più importanti. Di una Napoli che adesso non c'è più, ma che con impegno e sforzo, sta cercando di ricollegarsi alle sue migliori tradizioni, nonostante i terremoti di varia natura che continuano a scuoterla.
E all'apparire della prima stella della sera della memorabile giornata, anche "'O re", abbandonati per un attimo i pensieri che questa Napoli ancora gli procura, si fa sentimentale. La sua metallica memoria va ai bei tempi, ai primati industriali e ferroviari che lui volle per il suo Regno. E la memoria gli va anche a una filastrocca che un giorno, lì a Pietrarsa, qualcuno improvvisò in suo onore: «Viva 'o re, via 'a regina/ viva 'a scienza e Marechiaro/ e, per quello che è successo,/ ringraziate a San Gennaro!". □

Il momento culminante della cerimonia. A sinistra, il Direttore Generale Dott. Semenza, durante il suo discorso, e il Sen. Spadolini e l'On. Balzamo mentre inaugurano la Mostra dedicata a Pietrarsa dal titolo "Pietrarsa, ieri, oggi e domani"

L'indirizzo di saluto dell'Operaio Francesco Pugliese

Circa sette anni fa, precisamente il 20 dicembre 1975, i "pietrarsini" che salutavano commossi l'ultima locomotiva che usciva da queste officine per la corsa di prova, avevano nel cuore una grande speranza. La speranza che questi edifici in cui avevano lavorato i padri, i nonni e — in certi casi — anche i bisnonni, non venissero distrutti. Edifici e macchinari che erano stati all'avanguardia in Europa erano ormai fatiscenti e obsoleti, è vero. Ma qui dentro, noi, come i nostri avi, avevamo lavorato duramente: c'era la storia delle nostre vite tra queste mura e la terra s'era imbevuta del sudore e anche del sangue di almeno tre generazioni.

Non dovevano morire, le nostre officine, sotto i colpi di piccone e delle ruspe. Non meritavano di morire. Lo abbiamo detto e scritto. E qualcuno, a Roma, alla Direzione Generale, ci ha ascoltato. Noi — i semplici, umili operai di Pietrarsa — siamo stati ascoltati. E oggi siamo qui, commossi come sette anni fa, a salutare la prima locomotiva a vapore che rientra a Pietrarsa: la prima di venticinque che staranno qui dentro a raccontare l'affascinante storia del vapore in Italia. Ci porteremo per mano i nostri nipoti, a vedere queste locomotive, e a visitare il nostro museo: il museo delle Ferrovie italiane.

Nella lunga vicenda di Pietrarsa, in cui si sono alternati momenti lieti e momenti tristi, questa data di oggi sarà scritta tra quelle liete e tutti noi siamo certi che, per Pietrarsa, gli anni oscuri siano ormai completamente tramontati. Nei 135 anni della sua attività, Pietrarsa non è stata soltanto un esempio di alta specializzazione nell'arte meccanica: è stata anche un esempio di impegno civile, politico e sindacale; questo in ogni epoca, sotto ogni regime.

Io desidero ricordare alcuni momenti della sua lunga storia civile.

1) Lo sciopero dell'agosto 1863, il primo dopo l'Unità d'Italia, contro la privatizzazione decisa dal governo di allora, il licenziamento di 60 operai e la decisione di portare da 10 a 11 le ore giornaliere di lavoro senza aumento di paga. Durante quello sciopero ci fu una sanguinosa repressione ad opera di un reparto di bersaglieri con l'uccisione di 7 operai e il ferimento di numerosi altri.

2) La tenace, ostinata resistenza opposta al regime fascista e i numerosi licenziamenti per motivi politici che ne conseguirono.

3) La partecipazione alla testa della classe operaia napoletana, alle lotte del dopoguerra e degli anni '50 per l'attuazione delle libertà costituzionali.

4) L'adesione sempre compatta e convinta, alle lotte per le riforme e l'occupazione del Mezzogiorno d'Italia.

Quindi, signor Presidente, signori invitati, l'Officina di Pietrarsa non è stata soltanto un punto di riferimento del progresso tecnico, una scuola di lavoro in cui si sono formate intere generazioni di operai di altissima specializzazione, ma è stata anche un punto di riferimento nella lotta per il progresso civile del popolo napoletano. E il desiderio che io esprimo oggi, a nome non solo dei ferrovieri provenienti dall'Officina di Pietrarsa, ma di tutti i ferrovieri di Napoli, è che questo museo — di cui oggi si inaugura il primo padiglione — non sia soltanto la testimonianza dell'evoluzione tecnica delle ferrovie nel nostro Paese, ma sia anche la testimonianza della storia civile, politica e sindacale degli uomini che con la loro opera, con il loro lavoro, sono stati gli artefici di questa evoluzione: i ferrovieri. Quindi proponiamo che una sezione del museo venga dedicata alla storia dei ferrovieri italiani.

La 3ª Unità speciale

Da questo numero iniziamo la pubblicazione di una serie di servizi dedicati alle cinque Unità speciali, recentemente costituite con il fine specifico di affiancare le altre strutture aziendali nella realizzazione delle opere previste dal Programma Integrativo. Questo mese è la volta della 3ª Unità Speciale, quella di Terni

di Silverio Maravalle

«Il palazzo dei ferrovieri? Subito dopo la chiesa, a sinistra, poi la seconda strada a destra; il "palazzo" è in fondo alla via, non può sbagliare».

La prima persona incontrata a Castelferretti — frazione di Falconara, a 16 km da Ancona — ci ha fornito con evidente soddisfazione l'informazione richiesta.

Ed eccoci di fronte all'Ufficio Gestione Lavori 4°, alias Centro Operativo di Castelferretti ovvero, come con una punta d'orgoglio lo ha definito il nostro cortese interlocutore, il "palazzo dei ferrovieri"...

Prima di entrare guardiamoci un po' intorno; siamo dunque in Comune di Falconara, a pochi chilometri dall'Adriatico, nella vallata del fiume Esino in cui corre — ed eccoci già in argomento — il tratto iniziale della linea ferroviaria che collega Falconara (e Ancona) con Roma, toccando Jesi, Fabriano, Foligno, Spoleto, Terni e Orte, per citare solo alcuni dei centri più importanti.

Castelferretti ha una popolazione da sempre considerata particolarmente attiva e laboriosa; nel dopoguerra, poi, la frazione ha avuto uno sviluppo anche urbanistico straordinario e sono innumerevoli le officine, i laboratori, le fabbriche, tanto è vero che non c'è disoccupazione e gli abitanti godono di un certo benessere.

La riattivazione dell'aeroporto di Falconara prima, ed ora il "palazzo dei ferrovieri" sono sembrati il riconoscimento e quasi il suggello di un nuovo

Una panoramica dell'impianto ferroviario di Falconara. Qui è previsto, tra l'altro, il raddoppio della linea per Orte

"status", e già si parla di utilizzare l'attuale Fermata — servita da una sola coppia di treni per pendolari al giorno — per un collegamento rapido con treni navetta dall'aerostazione, che dista poche decine di metri, al terminal di Ancona.
Ma ritorniamo al Centro Operativo di Castelferretti, la struttura della 3ª Unità speciale che per prima ha avuto una propria sede ed una dotazione di personale e che fin dal 1° febbraio scorso ha iniziato ad operare.
L'elegante palazzina ospita gli uffici al piano terreno ed in parte del primo piano, una foresteria sempre al primo piano e, nei piani superiori, sei appartamenti che saranno assegnati ad agenti in servizio.
Gli ambienti sono ordinati e decorosi; gli arredi funzionali ed il personale distaccato (22 persone) ci è sembrato operare in una atmosfera di notevole efficienza.
Ma la nostra visita non intende limitarsi ad una occhiata alle strutture ed all'ambiente.

Molti lavori sono già iniziati

Delle cinque Unità speciali si è fatto un gran parlare ed un po' tutti sappiamo che sono state istituite dalla legge n. 17 del 1981, per seguire da vicino le opere edili, gli impianti d'armamento, l'installazione degli apparecchi tecnologici nelle aree di rispettiva competenza.
Ora, però, vediamo di capire con quale logica e quali intendimenti si muove una di queste cinque Unità speciali, la 3ª, quella che ha come base baricentrica Terni e tutta una serie di articolazioni periferiche (quali risultano dal prospetto pubblicato a parte), una delle quali è appunto il Centro Operativo di Castelferretti.
Primo interlocutore il Capo Ufficio Ing. Mario Malerbi, f.f. Dirigente Superiore, anconetano, non ancora cinquantenne. Dopo anni di "esilio romano" si è riavvicinato alla famiglia grazie al nuovo incarico ed ha quindi affrontato con maggiore slancio e decisione le non poche incognite di un impegno completamente nuovo. Stato d'animo, questo, che è un po' condiviso da tutti gli addetti al Centro, distaccati a domanda, che hanno cercato e trovato negli attuali incarichi incombenze più rispondenti alle loro aspettative e capacità ed anche una utilizzazione che ha portato molti di loro più vicini alla famiglia.

UNA DICHIARAZIONE DEL DIRETTORE GENERALE

Unità speciali: una strategia innovativa

Il 30 luglio 1981 sono stati emanati i decreti ministeriali per la costituzione delle cinque Unità speciali, destinate ad affiancare le strutture aziendali nella realizzazione del Programma Integrativo.
Trascorso circa un anno, è possibile non già tracciare un bilancio che sarebbe prematuro, ma riepilogare l'intenso lavoro compiuto ed evidenziare i primi importanti risultati raggiunti.
Sorte in adempimento della legge 17/1981, le Unità speciali concretizzano una strategia innovativa e una scelta di metodo perseguite dalla direzione aziendale con ferma convinzione.
A fronte degli impegni del Programma Integrativo, occorreva mettere in atto un'organizzazione che, pur senza infrangere la necessaria unità di gestione, ampliasse ed esaltasse le possibilità di articolazione e di decentramento funzionale delle F.S.
La diffusione dei cantieri in vaste zone di territorio imponeva, per un costante controllo, concertazione e cooperazione, una conseguente dislocazione dei corrispondenti Enti di dirigenza ferroviaria, creando strutture territorialmente decentrate e aventi giurisdizione interregionale e intercompartimentale.
Costituite con carattere interdisciplinare, ma senza appesantimenti burocratici, le cinque Unità sono in grado di svolgere per intero e in modo autonomo l'attività afferente agli interventi infrastrutturali e tecnologici assegnati alla loro competenza, dalla predisposizione dei provvedimenti di spesa fino al collaudo dei nuovi impianti, una volta ultimati.
In una visione che concilia la tradizione e l'esperienza del passato con le esigenze di rinnovamento, è rimasta affidata ai Servizi Lavori, Impianti Elettrici e alle Direzioni Compartimentali una serie di opere (in genere quelle maggiormente interferenti con l'esercizio), mentre una parte è stata assegnata alle Unità speciali. Queste sono presentemente impegnate nella progettazione di massima delle opere da appaltare e in tutti i complessi adempimenti (schemi di atti contrattuali, criteri per la revisione dei prezzi, ecc.), che preludono alle gare d'appalto. Inoltre hanno assunto la gestione di alcuni lavori in corso di esecuzione, inclusi quelli che rientravano nella competenza del Ministero dei Lavori Pubblici e che ora sono stati trasferiti alle F.S., in virtù della legge 17/1981.
Si può dunque parlare di un completo inserimento delle nuove strutture nel tessuto produttivo dell'Azienda.
Superando difficoltà di non poco conto, sono state attivate non solo le cinque Unità, ma pure i Centri operativi, in tutto venticinque, che da queste dipendono.
Alcune visite che ho compiuto, anche senza preavviso, mi hanno confermato l'efficienza del sistema che, nonostante l'ampiezza delle sue diramazioni, si avvale di un organico abbastanza contenuto numericamente: quaranta funzionari dirigenti; quaranta direttivi e cinquecentoquaranta addetti di vario livello. Sono queste le cifre di tutto il personale impiegato nelle Unità e nei Centri.
Il sessantacinque per cento del personale proviene dal Servizio Lavori, il trenta per cento dal Servizio Impianti Elettrici e solo il cinque per cento da altri Servizi.
Al di là delle critiche più o meno pretestuose, le strutture aziendali tradizionali e quelle di nuova formazione si stanno dedicando col massimo impegno alla migliore e sollecita attuazione del Programma Integrativo.

Ercole Semenza

LA 3ª UNITÀ SPECIALE

L'Ing. Malerbi conferma l'impressione appena espressa sul personale, parlandoci di buona volontà e completa disponibilità, anche se non in tutti c'è una esperienza specifica, per cui non sono mancate e non mancano le difficoltà iniziali, inevitabili in un apparato in rodaggio. Si è ora nella fase della progettazione di massima dei raddoppi delle linee Falconara-Orte, della Adriatica a sud di Ortona, del riammodernamento della Foligno-Terontola, del Blocco Automatico fra Senigallia, Falconara, Ancona e Pescara. I progetti sono già fatti per le tratte Ortona-Casalbordino e Porto di Vasto-Vasto e a fine anno inizieranno i lavori.

La sede è già pronta fra Casalbordino e Porto di Vasto, mentre fra Vasto e Termoli i lavori sono in fase di avanzata realizzazione.

Altra indicazione interessante che abbiamo ricavato dal colloquio con l'Ing. Malerbi è quella sulle modalità operative che vede il personale impegnato in un lavoro di staff, per cui gli esperti dell'I.E., del Movimento e dei Lavori portano ognuno il contributo prezioso della propria specifica professionalità.

L'Ing. Malerbi è insomma soddisfatto di come stanno andando le cose ma non nasconde le sue preoccupazioni in prospettiva, se non si provvederà per tempo a dimensionare gli organici all'aumento degli impegni ed alle nuove opere da realizzare; ci ha confidato infine il suo intendimento di contattare le altre Unità per un primo scambio di esperienze ed un affinamento delle metodologie operative.

Lasciato l'Ing. Malerbi, approfittiamo della cortese disponibilità dell'Ing. Arturo Pandolfo, Direttore della 3ª Unità speciale, per avere una panoramica più generale sugli impegni che attendono queste nuove strutture e, in particolare, quella da lui diretta.

L'impegno non è di poco conto, anche perché si tratta di far operare strutture di nuova concezione ad alta produttività tecnica ed amministrativa, ma la volontà, la determinazione, e soprattutto la grande capacità di lavoro, unanimemente riconosciute all'Ing. Pandolfo, fanno bene sperare.

V.d.R.: *«Quali difficoltà ci sono state nel trovare il personale occorrente e quali rapporti avete instaurato con gli Uffici Compartimentali d'esercizio, peraltro chiamati anch'essi a realizzare direttamente parte del Programma Integrativo?»*

Ing. Pandolfo: Sussiste indubbiamente una esigenza di compatibilità fra le occorrenze di personale dei Compartimenti e degli Uffici centrali dei Servizi e una corrispondente occorrenza per le Unità speciali. Nel complesso ritengo che il bilancio ad oggi possa considerarsi positivo perché dopo comprensibili esitazioni iniziali si è potuto acquisire un primo contingente di personale sufficientemente formato, col quale si sta facendo fronte alle incombenze di progettazione e di elaborazione delle proposte. Un secondo nucleo di personale è associato ai lavori in corso che sono stati trasferiti dai Servizi Lavori e

L'Ing. Pandolfo, Capo della 3ª Unità speciale

I.E. all'Unità speciale, per cui si può dire che, nel complesso, la situazione del momento non si presenta problematica. Un altro elemento di ottimismo deriva dalla considerazione che la formazione dell'organico dell'Unità speciale dovrà necessariamente procedere per gradi, a mano a mano che si andranno ad attivare i nuovi Cantieri, ma a questo dovrebbe sorreggere l'immissione di nuove leve grazie all'assunzione di Segretari Tecnici dei concorsi in via di espletamento, così da portare anche ai Compartimenti nuove preziose forze. Come si vede, si è in presenza di un organico che comprende tecnici di diversa estrazione e ciò è proprio indicativo di una peculiare caratteristica innovativa di strutture aziendali su base multidisciplinare. Le Unità speciali infatti, come da Decreti istitutivi, assommano in sé i diversi aspetti di attività che concorrono alla completa realizzazione delle opere (corpo stradale, installazioni elettriche e connessi interventi nel settore del Movimento a livello progettuale e organizzativo) pur nel necessario coordinamento con le strutture tradizionali dell'Azienda; il che è proprio finalizzato a conferire a questi nuovi enti l'indispensabile autonomia operativa per accelerare al massimo l'iter approvativo dei progetti e la successiva esecuzione dei lavori, senza peraltro venire meno alla necessaria armonizzazione con i Servizi Centrali e le Sedi compartimentali. Nel caso particolare di Castelferretti la presenza di funzionari del Movimento si è dimostrata particolarmente utile in quanto essi hanno offerto un prezioso contributo nell'acquisizione degli elementi di base che concorrono all'impostazione progettuale degli enti di traffico e dei programmi di esecuzione dei lavori, da definirsi secondo condizioni ottimali di compatibilità con l'esercizio.

V.d.r.: *Si sono intese voci discordanti circa il trattamento economico riservato ai distaccati alle Unità speciali. Cosa può dirci al riguardo?*

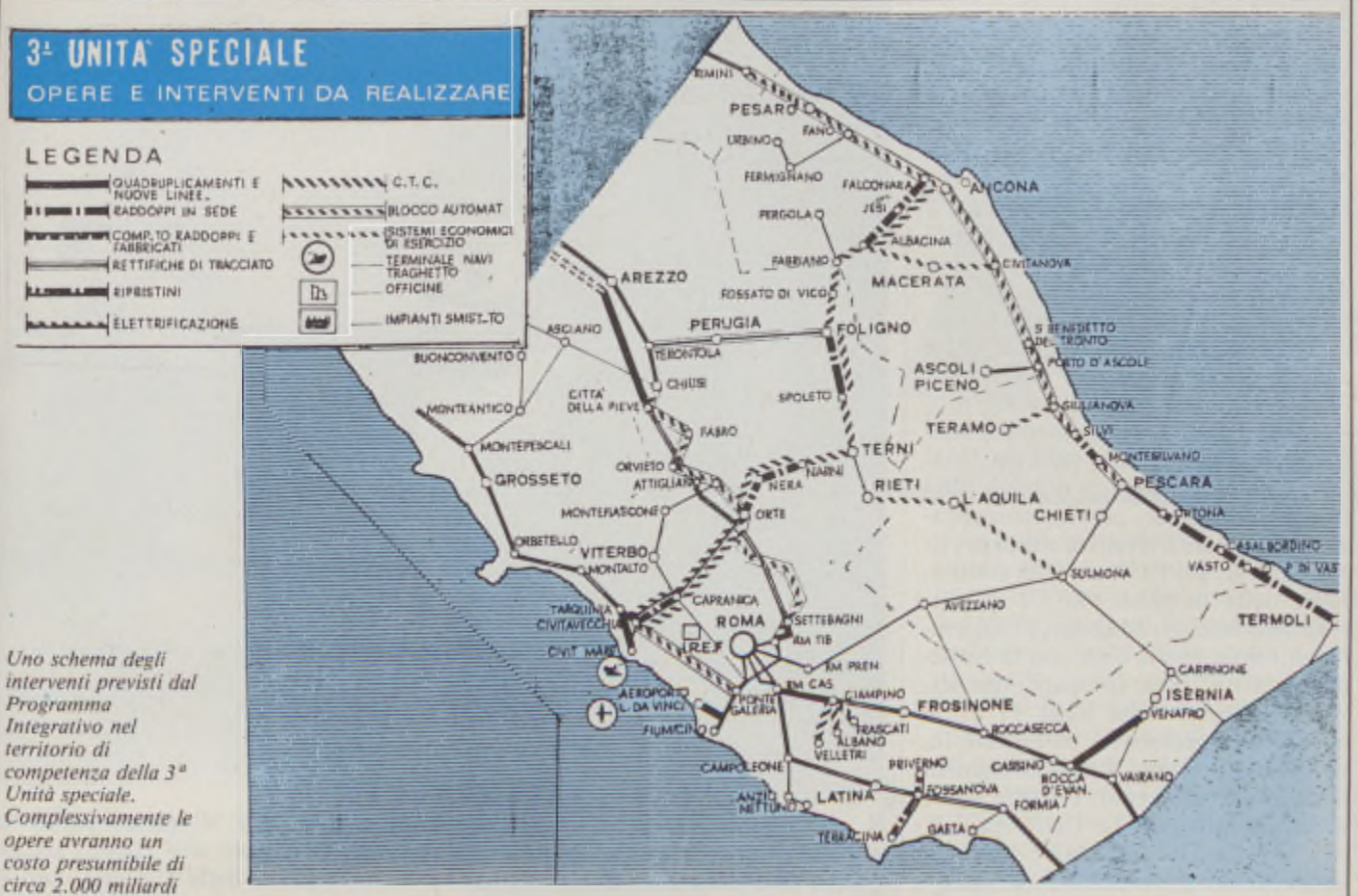
R.: Sia pure nei limiti istituzionali, perché siamo tutti ferrovieri, ritengo sia equo riconoscere, per quanto possibile, il maggior disagio e le prestazioni cui sono chiamati coloro che sono distaccati alle Unità speciali. In ogni caso va sottolineato con molta chiarezza che le maggiori ore di straordinario autorizzate compensano prestazioni effettivamente rese e ne è riprova concreta la maggiore produttività che si sta conseguendo.

V.d.R.: *Le Unità speciali sono state istituite perché, con snellezza e funzionalità, assumessero la gestione diretta ed il controllo delle opere in cantiere. Come si conciliano tali finalità istituzionali con le procedure intese ad affidare in concessione integrata la progettazione e l'esecuzione di interi complessi di opere? Non c'è il rischio di vedere ridimensionato o comunque ridotto il ruolo delle Unità speciali?*

R.: In tema di progettazione occorre chiarire che bisogna passare attraverso i seguenti stadi:

— progettazione di massima;
— progettazione definitiva;
— progettazione esecutiva.

continua a pag. 16



Uno schema degli interventi previsti dal Programma Integrativo nel territorio di competenza della 3ª Unità speciale. Complessivamente le opere avranno un costo presumibile di circa 2.000 miliardi

Articolazione della 3ª Unità speciale

a) **Divisione "Amministrativa"** con sede in Roma - Via Marsala, 9 che si avvale del Centro di Terni

b) **Divisione "Proposte"** in Roma - Via Marsala, 9

c) **Ufficio Gestione Lavori 1°** con centro operativo in Roma - Via Giolitti, 34

d) **Ufficio Gestione Lavori 2°** con centro operativo a Ciampino

e) **Ufficio Gestione Lavori 3°** con centro operativo a Orte

f) **Ufficio Gestione Lavori 4°** con centro operativo a Castelferretti

Fanno anche parte della 3ª Unità speciale l'**Ufficio Tecnico** e l'**Ufficio Contratti e Affari Generali** che svolgono attività comune alle cinque Unità speciali.

La Divisione "Amministrativa" ha compiti di coordinamento e di natura amministrativa afferenti al complesso delle opere e interventi assegnati alla Unità speciale.

La Divisione "Proposte" provvede alla elaborazione dei progetti delle opere assegnate avvalendosi della collaborazione dell'Ufficio Tecnico comune e alla relativa predisposizione degli atti approvativi di spesa ed inoltre segue in itinere le preliminari attività progettuali promosse dai Centri Operativi.

L'Ufficio Gestione Lavori (già operante) è preposto alla realizzazione delle opere di completamento della direttissima Roma-Firenze fra Città della Pieve e Arezzo Sud nonché alla gestione dei grandi lavori per il potenziamento infrastrutturale del nodo di Roma nell'area centro-nord, anche per quanto concerne le competenze acquisite dalla ex gestione dei LL.PP (costruenda cintura Maccarese-Roma Smistamento).

L'Ufficio Gestione Lavori 2° cura gli analoghi lavori nell'area centro-sud del nodo di Roma, il potenziamento dell'itinerario Roma-Campobasso (variante Rocca d'Evandro-Venafro) e altresì gli interventi di tipo tecnologico (per il potenziamento del traffico) in impianti esistenti (Roma-Chiusi, Ponte Galeria-Civitavecchia, Ciampino-Frascati, Ciampino-Albano, Ciampino-Velletri, Rieti-Sulmona).

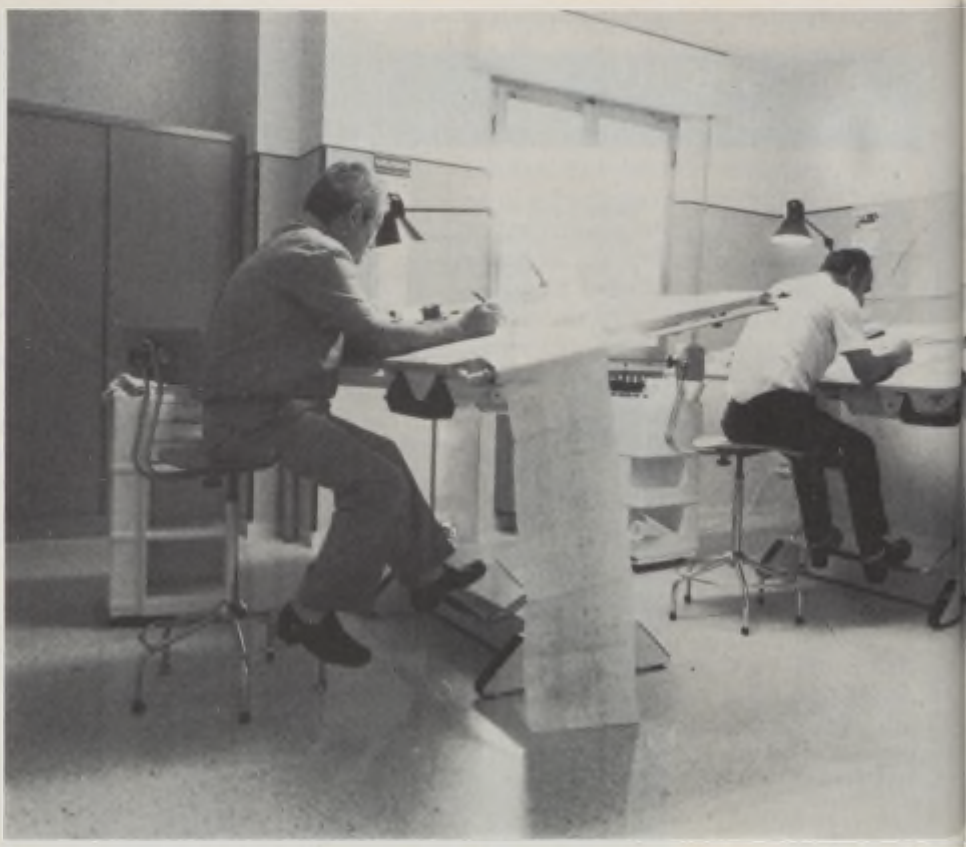
L'Ufficio Gestione Lavori 3° cura la realizzazione del raddoppio del binario nell'itinerario Orte-Falconara fra Orte e Terni e fra Spoleto e Foligno (più C.T.C. — Controllo Traffico Centralizzato — fra Terni e Spoleto) e il ripristino del collegamento ferroviario fra la linea tirrenica e la linea dorsale (Civitavecchia-Capranica ed elettrificazione e C.T.C. nell'intero tratto Civitavecchia-Capranica-Orte), nonché la costruzione della nuova sede dell'Istituto Ricerche ed Esperimentazioni Ferroviarie (I.R.E.F.) ad Anguillara Sabazia e il collegamento ferroviario diretto dell'aeroporto di Fiumicino con la linea Fiumicino-Ponte Galeria-Roma Termini.

L'Ufficio Gestione Lavori 4° (già operante) provvede al raddoppio del binario fra Falconara e Jesi con avvio dei lavori nel successivo tratto Jesi-Fabriano, relativamente all'itinerario Orte-Falconara, e altresì: a rettifiche di tracciato sulla Foligno-Terontola; al completamento dei lavori in corso per il raddoppio del binario sulla linea Adriatica (con esclusione del nodo di Pescara che resta nella competenza del Servizio Lavori); ai nuovi analoghi lavori per il raddoppio fra Porto di Vasto e Vasto e fra Ortona e Casalbordino; ad interventi di tipo tecnologico (per il potenziamento del traffico) in impianti esistenti (Rimini-Pescara, Teramo-Giulianova, Falconara-Fossato di Vico, Civitanova-Albacina).

La 3ª Unità speciale

Fino alla innovazione costituita dalla forma di affidamento che va sotto il nome di "concessione di prestazioni integrate", l'Azienda aveva provveduto in proprio o mediante affidamenti esterni alle progettazioni di massima e definitive, con tempi tecnici complessivi dell'ordine di un anno e mezzo-due anni (la progettazione definitiva richiede infatti tutta una preliminare campagna di rilevazioni geologiche e rilievi aerofotogrammetrici oltre alla stesura di progetti). Se avessimo dovuto procedere come in passato, saremmo stati costretti ad attendere il 1984 per l'elaborazione delle proposte di spesa nella forma tradizionale, con la conseguenza di dimezzare l'effettiva entità dei finanziamenti per l'effetto della svalutazione della moneta. Ma c'è di più, avremmo lasciato congelati i finanziamenti fino a quella data con la conseguenza di non poter invocare l'operatività dell'art. 3 della legge 17/81 in quanto tale operatività può essere invocata a condizione che gli affidamenti siano già intervenuti e che le opere siano già in corso. Le Unità speciali, con le procedure innovative adottate, hanno invece provveduto, bruciando i tempi, alla redazione dei progetti di massima, lavorando a contatto di gomito con le Regioni ed acquisendo i benestare di massima; e questo non costituisce elemento riduttivo ma, al contrario, rappresenta un modo assai qualificante di procedere come Enti di Stato, in quanto si trasferisce al Concessionario la parte più essenzialmente esecutoria del progetto, fermo restando che il progetto stesso deve necessariamente inquadrarsi nelle condizioni e nei presupposti del progetto di massima. Ed è proprio attraverso questa nuova metodologia che contiamo di concretare le aggiudicazioni delle opere di maggior rilievo nel 1982, con il che l'Azienda a pieno titolo potrà fare appello fin dal 1983 all'art. 3 della legge 17 ed aggiudicare ai prezzi di quest'anno.

V.d.R.: *Poniamo una domanda che da qualche parte sentiamo fare. Le finalità del Programma Integrativo non potevano conseguirsi potenziando gli Uffici Compartimentali, utilizzando cioè una struttura già collaudata nel tempo e che ha dato ottima prova, ad esempio, nel secondo dopoguerra, quando in pochissimi anni la rete ferroviaria è stata quasi interamente ricostruita?*



R.: Il precedente invocato non mi sembra pertinente perché la ricostruzione post bellica si è potuta calare in un ambiente senz'altro privo di tutte le innumerevoli interferenze che oggi si pongono nell'impianto di nuovi grandi cantieri. Si può dire che allora l'Ente di stato F.S. era uno dei pochi che cominciava ad operare, pressoché indisturbato dal punto di vista del territorio e in una posizione di forza nei rapporti con gli Enti locali. Ricostruire poi significa ripristinare impianti precedentemente esistenti, senza andare incontro alle innumerevoli difficoltà che invece si presentano per la realizzazione di nuove opere che si inseriscono nel territorio andando a contrastare tutta una serie di interessi locali e consolidati. Del resto uno dei compiti delle Unità speciali è proprio quello di essere interfaccia dell'Azienda con le Regioni. Le Unità speciali dovranno prevalentemente realizzare opere fuori esercizio e questo, oltre all'esigenza di contatto con Enti esterni, richiede maggiore snellezza operativa e rende meno complessa la gestione dei lavori per le minori interferenze con la circolazione dei treni. Uno dei presupposti essenziali delle Unità speciali è, come ho già detto, quello dell'aumento degli indici di produttività: il rapporto fra le spese annuali consunte per opere e le unità di organico deve essere di gran lunga maggiore. A questo punto lasciamo la parola alle cifre: l'attuale forza numerica della 3ª Unità speciale è di 90 agenti e stiamo portando avanti, in tempi ristrettissimi, proposte di spesa per circa 600 miliardi e gestendo lavori per circa 50 miliardi. A regime si prevede un organico di circa 150 unità con un impegno operativo rapportato ad una spesa di circa 2.000 miliardi da spendere in 4/5 anni.

V.d.R.: *Nella fase preliminare sappiamo che una certa rilevanza hanno avuto i contatti con le Regioni ed i Comuni. Quali conclusioni si possono trarre?*

R.: Conclusioni assai soddisfacenti, perché si è registrata la più ampia collaborazione delle Regioni e dei Comuni nella ricerca delle soluzioni, in uno spirito di convergenza di intenti che si può senz'altro definire superiore alle migliori aspettative. E questo si deve anche al nuovo modo di operare promosso dalle Unità speciali che rifugge da qualsiasi forma di burocrazia e ha invece come stile di comportamento la presa di contatto immediata a tutti i livelli, dal Direttore della Unità al Disegnatore progettista con i corrispondenti interlocutori regionali e comunali, riservando la sanzione formale delle intese all'avvenuta individuazione delle soluzioni.

L'Ing. Bravi, del Movimento, e l'Ing. Adinolfi, dei Lavori, due dei funzionari addetti alla 3ª Unità speciale.
Nelle altre foto, un interno e un esterno del Centro operativo di Castelferretti

V.d.R.: *Si parla tanto di scarsa "capacità di spesa" della nostra Azienda. Le Unità speciali possono aumentare tale capacità?*

R.: È fuori dubbio che le difficoltà ci sono state e ci saranno, ma sono fiducioso che ci sarà un salto di qualità. A pochi mesi dall'acquisizione del personale, sia pure ancora a ranghi ridotti, siamo già nel pieno della fase produttiva che sta portando a ritmo serrato le proposte di spesa elaborate dall'Unità speciale al Comitato Tecnico Amministrativo e subito dopo al Consiglio d'Amministrazione. Il 12 maggio è scaduto il termine per la presentazione delle domande di qualificazione per i Consorzi di imprese interessate a concorrere all'aggiudicazione delle opere previste dal Programma Integrativo, per cui anche questo fondamentale passo preliminare sta per avere adempimento. In tempi ristrettissimi contiamo di ottenere l'approvazione delle proposte di spesa per le realizzazioni più significative e fra queste, in primo luogo, il raddoppio di alcune tratte della Orte-Falconara e della linea Adriatica (Ortona-Casalbordino e Porto di Vasto-Vasto).

V.d.R.: *Il raddoppio della Falconara-Orte rientra dunque fra gli interventi di maggiore impegno?*

R.: Certamente. La linea Falconara-Orte potrà assolvere le funzioni di grande collegamento trasversale fra le linee adriatica e tirrenica soltanto attraverso il totale raddoppio, l'eliminazione delle acclività che limitano fortemente le prestazioni e la realizzazione di un tracciato che possa consentire velocità adeguate ai tempi e alle necessità. Ecco perché l'impostazione generale prevede la pendenza massima della linea non superiore al 12 per mille e velocità di esercizio comprese fra 140 e 200 km/h, mentre, relativamente alle merci, la nuova infrastruttura dovrà consentire una massima acquisizione di traffico mediante i trasporti intermodali, containerizzati e anche stradali (semirimorchi in carri speciali). La Orte-Falconara, raddoppiata e ristrutturata, costituirà difatti, oltre al naturale collegamento fra il Tirreno e l'Adriatico, uno dei fondamentali innesti, attraverso lo scalo di Orte, con la linea dorsale Chiasso-Milano-Roma-Napoli-Reggio Calabria, per cui assumerà il carattere di terminale italiano dei grandi itinerari internazionali e, come tale, è stata inserita nel grande piano di sviluppo ferroviario che prende il nome di "Piano Direttore Europeo di Infrastruttura". In proposito, mentre è da rilevare la grande portata degli interventi del Programma Integrativo previsti nella prima fase di realizzazione del potenziamento, interventi che per i tratti compresi fra Campello e Foligno e fra Falconara e Jesi, si configurano come vera e propria fase funzionale, in quanto per essi si conta di pervenire all'attuazione del raddoppio (oltre beninteso l'impianto CTC in altre parti dell'itinerario), va detto che il pieno raggiungimento degli obiettivi suesposti postula i rimanenti raddoppi (nelle tratte Terni-Spoleto e Foligno-Montecarotto) previsti nel Piano Poliennale, in corso di elaborazione. In relazione a ciò, d'intesa con le Regioni, si procederà, a guadagno di tempo, nell'ambito dell'affidamento delle prestazioni progettuali e dei lavori per la prima fase di realizzazione, agli studi di progetto per il raddoppio dei tratti citati rinviati al Piano Poliennale così da consentire, a breve termine, l'individuazione delle definitive posizioni dei futuri binari sull'intero itinerario. Per quanto riguarda invece le opere la cui esecuzione è prevista dal Programma Integrativo, è ormai concluso l'iter preparatorio, di concerto con le Regioni Umbria e Marche, per cui si sta provvedendo alla elaborazione delle proposte di spesa. Ma c'è di più: con la pubblicazione del bando di qualificazione sono concretamente avviate le procedure di affidamento, per cui si conta che l'aggiudicazione dei lavori e delle prestazioni comprendenti la redazione dei progetti definitivi possa avvenire a partire dai prossimi mesi □

I nuovi apparati di Lavino e Santa Viola

di Renzo Pocaterra

Due immagini del nuovo ACEI di Bivio Santa Viola. L'attivazione di questo impianto costituisce un notevole potenziamento del nodo bolognese

L'attivazione del nuovo ACEI di Bivio S. Viola è in apparenza un fatto di normale amministrazione. In realtà costituisce un passo importante nel potenziamento del nodo bolognese e la felice conclusione di una serie di lavori che hanno impegnato, per circa due anni e mezzo, personale ferroviario e privato con la spesa di alcuni miliardi.

Per comprenderne l'importanza, bisogna fare un passo indietro.

Quando, nel 1970, venne deciso il potenziamento della Bologna-Milano installandovi, fra l'altro, il blocco automatico a correnti codificate con segnalamento a tre aspetti, concatenato (sezioni di blocco ravvicinate per cui ogni segnale è di avviso al successivo), banalizzazione e ripetizione dei segnali in macchina, il tratto Bologna-Samoggia rimase in sospeso in attesa di definire alcuni grossi problemi che riguardavano la stazione di Lavino e, appunto, il bivio S. Viola.

Un tratto importantissimo perché a Lavino, stazione porta, la linea di cintura (alla quale fa capo in particolare Bologna San Donato) si congiunge con la Bologna-Milano. Da qui bisogna mettere in fila i merci ed i viaggiatori diretti a Milano, Torino e Genova. Qui si ripercuotono i guai quando la cintura è satura e non più in grado di assorbire il traffico che viene da nord.

Il Bivio S. Viola è posto in prossimità del ponte sul Reno, sul quale passano due soli binari: i due della Bologna-Milano dai quali si dirama anche la linea Porrettana e la linea per Verona (doppio binario fino a Tavernelle). Ad est del ponte ci sono i due binari di comunicazione con Bologna Ravone, scalo specializzato per derrate e containers, che invia prevalentemente i propri treni sulle direttrici di Milano e Verona.

Un Bivio molto "trafficato", quindi, e una autentica strozzatura. Fino al 2 aprile la linea di Milano era indipendente da quella di Verona. Ciò creava grossi problemi ogni volta che si rendevano necessarie delle interruzioni. I treni provenienti da Pistoia erano inoltre frequentemente costretti a lunghe attese prima di inserirsi sulla linea di Milano dovendo impegnare sia il binario pari che il dispari.

Da oggi i quattro binari del tratto Bivio S. Viola-Bologna C.le sono utilizzabili promiscuamente dai treni di Verona e di Milano per cui costituiscono di fatto un quadruplicamento che consente movimenti contemporanei anche sulle relazioni di Milano e Pistoia utilizzando al meglio tutte le possibilità di instradamento.

Anche le interruzioni non creano più grossi problemi ed onerose soggezioni. Meno treni al disco, perciò, in attesa che si liberi l'itinerario, con evidente alleggerimento di Bologna Centrale e del lavoro del suo DCO, nel cui impianto è inserito l'ACEI di S. Viola.

Questo Bivio, che condiziona tre linee e cinque stazioni, è dotato ora di 26 de-

viatoi (prima erano 10). Può essere considerato il Bivio più importante d'Italia.
Alcuni giorni prima dell'attivazione di Bivio S. Viola era stato attivato anche il nuovo ACEI di Lavino. Con questo impianto nasce una nuova generazione di impianti centralizzati che utilizzano l'elettronica di sicurezza nel campo del segnalamento. Il nuovo apparato ha il comando a tabulatore alfa-numerico in luogo dei consueti pulsanti e levette. I vantaggi consistono nella utilizzazione di unità prefabbricate standard sia per i circuiti che per i collegamenti. Vengono così ridotti gli impegni di progettazione, le dimensioni degli impianti e semplificate le operazioni di verifica tecnica.
Per quanto riguarda i vantaggi per gli operatori è da notare, fra l'altro, che l'introduzione del tabulatore di sicurezza, per quanto riguarda le funzioni di soccorso (quelle a cui si ricorre in caso di anormalità) consente l'eliminazione delle procedure di spiombamento degli apparati alle quali è necessario ricorrere negli ACEI tradizionali.
Interessante ricordare inoltre che il vecchio ACEI di Lavino, ora sostituito, è stato probabilmente il primo impianto di questo tipo installato sulla rete nazionale. Risale infatti al 1955.
Unitamente all'installazione del nuovo apparato centrale, la stazione di Lavino è stata potenziata nella sua capacità recettiva.
In precedenza era assai difficoltoso il ricovero dei treni in stazione e ciò creava problemi in caso di congestionamento della linea di cintura.
Oggi, con la messa a modulo dei binari di stazione e la installazione di nuovi deviatoi, la stazione è in grado di ricoverare quattro treni contemporaneamente senza pregiudizi per la circolazione sulle linee principali.
Tutto questo è stato ottenuto senza che la marcia dei treni venisse interrotta, ricorrendo solamente agli intervalli d'orario, compresa la famosa fascia di due ore, e con intervalli straordinari studiati in modo da arrecare il minor danno possibile alla circolazione.
Perciò occorreva la massima precisione nell'organizzare tutti i particolari in attesa che scattasse l'interruzione, accordarsi con tantissima gente ..."e sperare che il padreterno ti aiuti perché, per bene che vada, c'è sempre qualcuno che protesta".
Insomma, tanti erano i problemi. Prendiamo ad esempio la distribuzione dei cavi che veniva fatta con un treno cantiere. Fra Lavino e S. Viola ne sono stati posati circa 600 chilometri.
Questi cavi sono stati tutti tirati a spalla svolgendoli dalle bobine, perché dovevano essere posti al di là dei pali di sostegno dell'elettrificazione. Ogni cavo lungo dai 500 ai 700 metri, contiene da due a sedici conduttori che, nella posa, dovevano corrispondere fra loro e quindi essere sistemati con la dovuta attenzione.
In prossimità dei piazzali poi questi cavi diventavano centinaia, tutti cartellinati per evitare confusioni.
La mancanza di spazi di fianco ai binari ha imposto la creazione di un nuovo tipo di cunicolo, con separazione interna in cemento, in grado di ospitare sia i cavi per l'energia che quelli per il segnalamento (normalmente non possono coesistere).
Tutto questo su una linea dove passano 300 treni al giorno, col maltempo, la nebbia, il gelo che non consente gli scavi, eccetera.
La parte maggiore è certamente toccata all'Ufficio I.E., ma ci tengono a precisare che, senza la piena collaborazione di tutti i Servizi dell'esercizio, le cose non sarebbero andate così bene.
Molto impegnativa anche la parte dell'Ufficio Lavori. Tecnici e Operai dell'armamento che, unitamente alle maestranze della Ditta appaltatrice, hanno provveduto alla rimozione di tutti i vecchi deviatoi e delle consunte intersezioni sostituendoli con pose in opera di precisione millimetrica (sempre con i minuti contati) con nuovi deviatoi che consentono, sul ramo deviato, velocità di 60 km/ora.
Più volte è stata ricordata la perfetta collaborazione con il personale delle Società private che hanno partecipato alle installazioni: la SASIB di Bologna, ben nota da tempo per le proprie forniture alle FS di apparati dotati delle più avanzate tecnologie, e la Soc. AET di Torino che ha partecipato per la prima volta a lavori ferroviari.
Ciò che colpisce maggiormente nell'ascoltare questi commenti di soddisfazione è l'orgoglio di aver fatto un lavoro di altissima professionalità in condizioni molto difficili e con risultati di avanguardia anche nel campo della sperimentazione.
Con gli ACEI di Lavino e S. Viola si è concluso un ciclo di anni di lavoro e di importanti progressi di opere e di conoscenze.
Finalmente, parlando della ferrovia che cambia, si possono abbandonare i verbi al futuro. □

Identikit di un nodo all'avanguardia

1) Il Nodo ferroviario di Bologna è costituito da 6 stazioni porta dalle quali i treni in arrivo vengono immessi nel Nodo, da 4 stazioni terminali nelle quali terminano la corsa i treni in arrivo e dalle quali iniziano la corsa i treni in partenza, nonché da 11 bivi nei punti di connessione tra le linee, la Cintura e relativi raccordi.

2) Le stazioni sono dotate di ACE o ACEI manovrati dal Dirigente locale ed i relativi segnali di partenza verso il Nodo sono subordinati a specifici consensi elettrici del DCO (Dirigente Centrale Operativo). I bivi invece sono tutti impresenziati ed il loro ACEI è telecomandato a distanza dal DCO (che risiede a Bologna Centrale) a mezzo degli speciali dispositivi CTC (centralized control trafic - controllo centralizzato del traffico).

3) Nell'intero nodo è in esercizio il Blocco Automatico (BA) a correnti codificate, con ripetizione in locomotiva dell'aspetto dei segnali e controllo della velocità limitatamente al tratto Lavino-Centrale-S. Ruffillo.

4) Dal posto centrale il DCO è in grado di regolare imperativamente la circolazione che si svolge nel Nodo. Per ciascun treno da stazione porta a stazione terminale (o viceversa), a richiesta del DM/locale il DCO concede un consenso di "Itinerario globale" che si traduce nel permesso alla stazione di origine per la apertura del segnale di partenza verso il Nodo e nella predisposizione (sola predisposizione) dell'itinerario fino alla stazione successiva. Sarà poi lo stesso treno che col progredire della marcia eseguirà automaticamente l'istradamento e l'apertura dei segnali in ciascuno dei successivi bivi incontrati sul percorso.

5) Sul quadro luminoso del Nodo il DCO segue la formazione degli istradamenti (striscie bianche), l'occupazione dei cdb del BA e dei bivi (striscie rosse), l'apertura e richiusura dei segnali, nonché lo spostarsi del treno da una tratta all'altra osservando la relativa sigla che ne rappresenta la stazione di origine e quella di destinazione (LD = da Lavino a S. Donato).

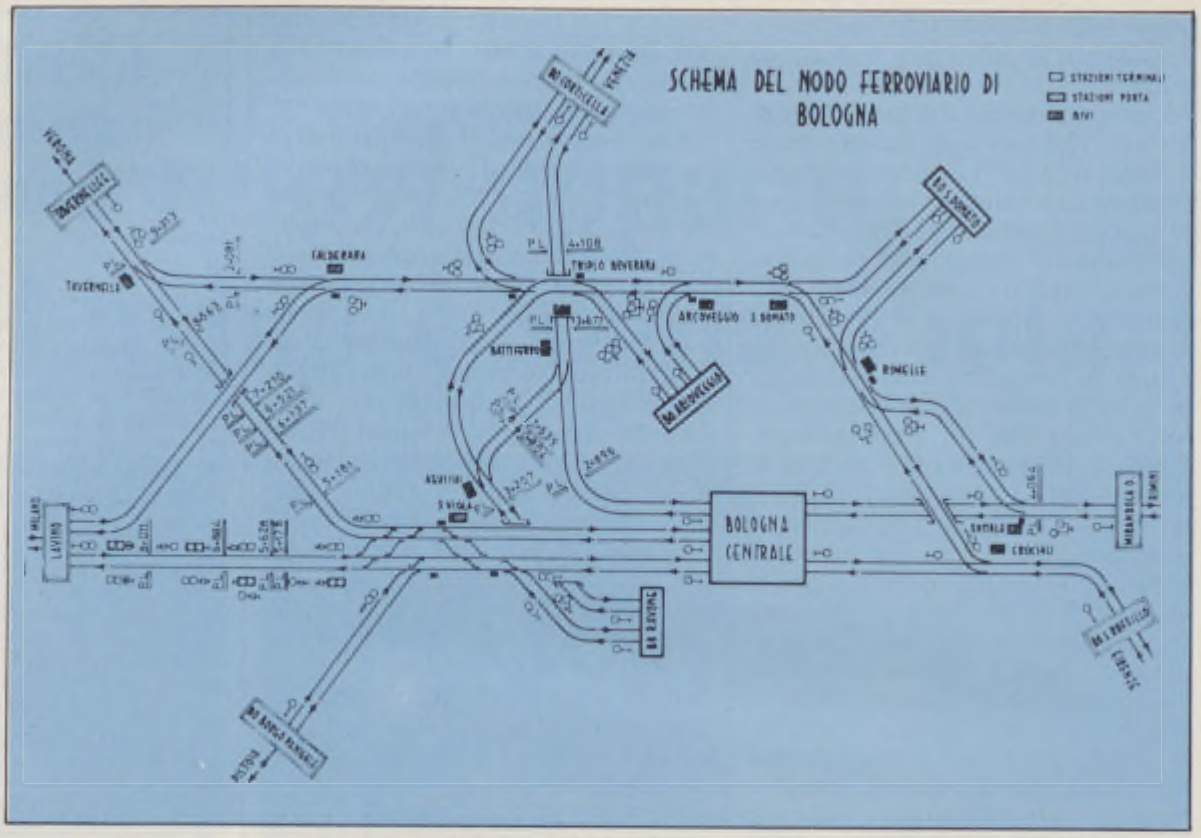
6) In caso di guasti ad un bivio impresenziato il DCO fa intervenire a terra il Macchinista per controllare o manovrare a mano gli scambi, ordinandogli poi di procedere con marcia a vista fino al successivo bivio o stazione.

7) Quando fossero necessari lavori in linea o nel bivio, questo ultimo viene presenziato da Dirigente Movimento, che provvede direttamente alla manovra dell'ACEI in base ai consensi elettrici che gli pervengono dal DCO.

8) Allorché poi si verificassero guasti ai dispositivi CTC di telecomando o teleconsenso, stazioni e bivi si escludono dal DCO ed operano autonomamente, ma sempre su disposizioni telefoniche del medesimo DCO.

LINEA PIACENZA-BOLOGNA

9) Le stazioni sono dotate di moderni ACEI manovrati autonomamente dal Dirigente/locale, con la sovraintendenza di due DC (Piacenza-



Parma e Parma-Bologna) residenti a Bologna Centrale.

10) Il distanziamento è assicurato dal Blocco Automatico a correnti codificate con sezioni di 1500 metri. Esso è definito Blocco Automatico con segnali concatenati, perché l'avviso di ciascun posto di blocco è accoppiato al segnale del posto precedente. In teoria (ma molto in teoria!) sarebbe possibile far circolare un treno ogni 1500 metri.

11) La linea dispone delle speciali attrezzature per l'uso promiscuo di ciascun binario in entrambi i sensi di marcia (banalizzazione) con inversione del BA.

12) Il BA a correnti codificate consente la ripetizione dei segnali sulle locomotive con controllo automatico della loro velocità; il che provoca l'arresto automatico del treno in caso di supero della velocità prestabilita o di mancato rispetto di un segnale.

13) Disponendo dagli anni 70 di molti binari di precedenza con ingresso diretto, di ACEI, di BA, di banalizzazione e ripetizione in macchina, la Piacenza-Bologna ha raggiunto il massimo di potenzialità. Senonché i quasi 200 treni/giorno che circolano oggi nella tratta più impegnata hanno quasi completamente saturato la maggiore disponibilità conseguita.

14) Dopo approfonditi studi, sul tratto Parma-Lavino è in funzione dal 1980 il Controllo Circolazione Linea (CCL). Si tratta di elaboratori e attrezzature speciali che consentono al DC di controllare in tempo reale su appositi video la effettiva circolazione e posizione di ciascun treno col rispettivo numero e ritardo (o anticipo). Un plotter traccia automaticamente il grafico reale dei treni in circolazione, segnando ritardi, anticipi e interruzioni.
Con la tastiera del terminale il D.C. trasmette in codice ed in pochi secondi le effettuazioni e soppressioni a tutte le stazioni interessate. Con lo stesso terminale il DC può chiedere suggerimenti circa la migliore soluzione da adottare nella successione dei treni rispetto a interruzioni, rallentamenti, guasti ai PLA, etc.
In queste condizioni il DC, libero dalle pesanti incombenze di tracciatura del grafico reale e di trasmissione dispacci, è divenuto il vero regolatore della circolazione, perché può dedicarsi esclusivamente a seguire il movimento dei singoli treni sui video e sul plotter, ed impartire con tutta tempestività gli ordini del caso ai DM/locali.

15) Anche i DM/locali di ciascuna stazione da Parma a Lavino dispongono di un video sul quale possono seguire l'andamento dei treni nelle tratte contigue osservando il numero relativo con l'indicazione del ritardo od anticipo, nonché di un terminale col quale chiedere previsioni e suggerimenti all'elaboratore e di una stampante veloce per il ricevimento dei dispacci dal DC.

16) Il CCL da Parma a Lavino è normalmente in esercizio per 16 ore al giorno. Nelle rimanenti 8 ore è fuori esercizio per manutenzione. È già programmata la duplicazione delle apparecchiature per non interromperne la funzionalità durante la manutenzione. È prevista inoltre l'estensione del CCL oltre Parma fino a Milano, e parzialmente nel Nodo di Bologna.

17) Da Parma a Piacenza è in servizio il telescrittore numero treno, col quale ciascun DM segnala alla stazione successiva il numero del treno (o gruppo di treni successivi) che sta per inviare. Ciascun DM conosce così la vera entità del treno che sta per giungergli. E ciò ha consentito di eliminare i troppi quanto inutili dispacci di variata successione imposti dal vigente R.C.T.

LINEA BOLOGNA-PRATO

18) Le stazioni sono dotate di ACEI telecomandabili, mentre il distanziamento è assicurato con Blocco Automatico a correnti codificate con un solo posto intermedio tra due stazioni (non è stato adottato il BA concatenato a sezioni di 1500 metri per la presenza di lunghe tratte in galleria nelle quali non è ovviamente opportuno accatastare lunghe teorie di treni in caso di guasti al BA).

19) È possibile l'uso promiscuo di ciascun binario per entrambi i sensi di circolazione (banalizzazione) con inversione del BA, nonché la ripetizione dei segnali in macchina col relativo controllo della velocità.

20) Dal settembre 1981 è in funzione da Bologna a Prato il D.C.O. che con speciali attrezzature CTC provvede al telecomando degli itinerari e segnali di 5 stazioni impresenziate da DM, mentre sulle altre tre presenziate (S. Ruffillo, S. Benedetto e Vernio) interviene per ora solo col teleconsenso.
Per ciascun treno in partenza da Bologna e da Prato il DM/locale segnala con apposita pulsantiera al DCO il numero del treno da inoltrare. Il DCO vi aggiunge la cifra dell'automatismo di inoltro del convoglio (cifra 6 se transita in tutte le stazioni - cifra 9 se vi ferma), e poi lo trasferisce sul proprio quadro luminoso; il che si traduce in consenso per l'inoltro da Bologna a Prato, ed in una programmazione del percorso sull'intera linea. Sarà poi il treno che col progredire della marcia eseguirà automaticamente il proprio itinerario nella successiva stazione a seconda del programma 6 o 9 assegnatogli.
Sul quadro luminoso il DCO seguirà la formazione degli itinerari nelle stazioni (striscia bianca), l'occupazione dei cdb del BA e delle stazioni (striscie rosse), l'apertura e richiusura dei segnali, nonché lo spostarsi del treno da un tratto all'altro e sui binari di stazione, osservando il progredire del suo numero autentico col numero della programmazione assegnatogli.

21) In caso di guasti in una stazione impresenziata da DM, il DCO fa intervenire a terra il Macchinista per controllare o manovrare a mano gli scambi, ordinandogli poi di proseguire al caso con marcia a vista fino al successivo posto o stazione.

22) Tutte le stazioni della Direttissima possono funzionare in telecomando da parte del DCO, in comando diretto a cura del DM/locale su teleconsenso del DCO, oppure in esclusione dal DCO in caso di guasti alle apparecchiature del CTC.

23) La reale circolazione dei treni sulla Bologna-Prato viene in tempo reale segnata su di una stampante posta accanto al banco del DCO; talché quest'ultimo sulla base anche delle risultanze dei numeri dei treni in circolazione fornite dal quadro luminoso, può prendere tempestive ed efficaci decisioni.

Rubes Razzini

PERSONAGGI

Sergio Pedemonte, geologo e capo stazione

"Sergio, ti ho portato un sassolino meraviglioso che ho trovato sul greto del Bisagno". Ai Posti Movimento di Genova Principe questa frase riecheggia spesso quando è di turno Sergio Pedemonte, un ragazzone alto e simpatico che da oltre cinque anni è uno dei berretti rossi che circola con fischietto e paletta sul non facile piazzale della stazione più importante del Compartimento. Ormai tutti sanno che è un raffinato intenditore della pietra che contiene i messaggi della storia e della scienza, tutti lo guardano col rispetto che merita uno studioso, pur nella grande semplicità e affabilità così genuine e accattivanti.
Nella vita, perché sia meno dura e accettabile, bisogna appassionarsi fermamente e affettuosamente a qualcosa: e Sergio Pedemonte ha per la geologia un trasporto travolgente, ma mette stranamente sullo stesso piano la ferrovia, che è ugualmente un suo grande amore e di cui parla con entusiasmo e a tratti col fervore di un apostolo.
Riesce a tramare in un solo tessuto il banale linguaggio del modulo e dei numeri dei treni e il rinvenimento, ad esempio, dell'Hydromantes italicus della Valle dello Scrivia, in un paesino della quale — Isola del Cantone — Pedemonte è nato e tuttora dimora.
È un intreccio meraviglioso che rivela saggezza e forse spirito di adattamento quasi romantico del sogno alla realtà.
Laureatosi in geologia a Genova qualche anno fa, Pedemonte che oggi ha trentadue anni, ha sentito una straordinaria attrazione per la rotaia che, senza dubbio, connessa com'è al terreno e interessante gallerie, costoni di montagna e strapiombi, parla anch'essa un linguaggio squisitamente geologico, e i tanti tecnici che hanno progettato valichi e tracciati — sostiene Pedemonte — sono persone d'ingegno e di tutto rispetto, se si considera la fragilità di opere in altri settori da lui conosciuti prima di diventare ferroviere.
Mi cita ad esempio la galleria di Pietrabissara, tra Ronco e Arquata Scrivia, e i metodi topografici e di realizzazione adottati un secolo fa dall'Ing. Navone che fu uno dei costruttori più geniali di linee ferroviarie.
L'ingresso di Pedemonte nel mondo della rotaia, come egli afferma, è stato molto qualificante soprattutto per la struttura dell'Azienda che ha caratteristiche tecniche e umane di rilievo; tuttavia, pensiamo che la sua realizzazione possa trovare compimento fuori dal piazzale della sua stazione.
Leggendo attentamente quello che ha fatto e pubblicato si riesce a immaginarlo nel tempo, forse ancora ferroviere, ma non in berretto rosso: almeno questa è la nostra impressione e il nostro augurio.
Dai fenomeni speleogenetici nei conglomerati terrestri alle stazioni di raccolta del geotritone, i suoi studi e i suoi interessi non sono cose velleitarie o superficiali, sono ricerche ed esperienze scientifiche di un uomo seriamente impegnato che sa il fatto suo e di cui la stampa nazionale ha dato ampio rilievo.
Una delle sue ricerche ha messo addirittura in movimento il Centro Studi dell'Alta Valle Scrivia: da alcune monete romane trovate da una ragazza, Paola Cornero, divenuta poi sua moglie, Pedemonte, esplorando con pertinacia e sensibilità la zona del ritrovamento, scoprirà e dimostrerà la traccia inequivocabile di una strada della Roma Imperiale. Quasi certamente si tratta della Via Postumia, ma l'enigma è ancora irrisolto e impegna studiosi e appassionati in attente valutazioni.
Con l'équipe speleologica dello Scrivia, Pedemonte ha esplorato una grotta a pozzo in Val Borbera, presso Roccaforte Ligure, penetrando nell'abisso fino allora inesplorato che si apre lungo l'antica strada del paese di Avi, ormai da lungo tempo abbandonato, e deducendo motivi e riferimenti di popolazioni passate forse appena accennati nella storia locale.
Avvalendosi del prezioso concorso della stessa équipe (un gruppo di studiosi che comprende anche ecologi e archeologi), Sergio Pedemonte ha organizzato una capillare esplorazione dello Scrivia dalla sorgente presso Torriglia alla foce nel Po presso Pavia, traendo la conclusione quasi illogica che lo Scrivia, inquinato nella parte del corso più vicina alla sorgente, diventa limpidissimo quanto più si avvicina al Po.
È stata un'esplorazione squisi-

Sergio Pedemonte, fotografato nel suo studio

tamente ecologica, oltre che geologica, che ha evidenziato come, accanto alle offese del mondo esterno e dell'uomo, esiste una miracolosa capacità di autodepurazione delle acque: la fauna ittica, dalla morte iniziale del gambero intossicato dai veleni delle fabbriche e dei rifiuti, si ravviva, quasi risorgendo, mentre più ci si avvicina alla foce.

Tutte le caratteristiche morfologiche del fiume, dell'alveo, della roccia e degli anfratti sono state commentate dal Pedemonte con dovizia di elementi siglati da un severo rigore scientifico. Ne parla lungamente, ispirato.

Ma ogni tanto intercaliamo un po' di vita ferroviaria per riemergere a cose normali dagli antri misteriosi di una natura viva anche nella roccia, dal microcosmo quasi irreale in cui si incentra l'interesse del nostro giovane capostazione che ha la casa piena di reperti, di libri pregiati, di bacheche che mi ricordano i laboratori di mineralogia del lontanissimo tempo della scuola.

Pietre frastagliate, conchiglie e fossili che contengono l'orologio del tempo, scandito a colpi di secoli.

I centottanta minuti di ritardo sull'orologio del capostazione sono meno che attimi di fronte al segreto di quelle pietre inerti che ammiriamo, ignari, forse solo per la loro bellezza esteriore. Pedemonte, che sa leggervi dentro, vibra al vederle e al parlarne, e domani sarà, invece, in mezzo agli scambi, allo scarico di montagne di cesti di canne piene di fiori della Riviera, fra l'andirivieni della gente che affolla i marciapiedi di Genova Principe e che tarda a salire in treno, malgrado i suoi fischi prolungati.

Ma c'è una grande speranza per lui che ama i suoi studi e il suo lavoro di ferroviere: è stato bandito un concorso a posti di geologo nei ruoli della nostra Azienda.

Fuoco alle macchine, Sergio!

Aurelio Battaglia

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

La prima notizia è rivolta ai titolari di assegni vitalizi liquidati con le norme del soppresso Fondo di previdenza degli assuntori.

Com'è noto, la L. 11 dicembre 1980 n. 850 ha disposto la rideterminazione di tali assegni a partire dal 1° gennaio 1976 (un esempio di riliquidazione è stato riportato sul n. 10 dello scorso anno) e per l'applicazione delle disposizioni contenute nella legge medesima la Direzione generale delle F.S. ha diramato — d'intesa con la Direzione generale del tesoro — la necessaria circolare esplicativa alle Direzioni provinciali del tesoro fin dal giugno del 1981.

È del pari noto come numerose Direzioni provinciali abbiano frapposto ostacoli pretestuosi all'aggiornamento degli assegni anzidetti da loro amministrati, adducendo, fra l'altro, di non ritenere vincolante la circolare aziendale e pretendendo istruzioni autonome da parte del Ministero da cui dipendono, anche perché la circolare ferroviaria conteneva una esplicita riserva al riguardo.

Allo scopo di poter superare le difficoltà surriferite, è stato necessario segnalare gli inconvenienti alla Direzione generale del tesoro, la quale è direttamente intervenuta nella vicenda, includendo l'argomento nella circ. n. 1367 del 25 marzo 1982. All'uopo, si è così espressa: "In relazione alla riserva contenuta nella circolare dell'Azienda autonoma delle F.S. n. P./734/5/1 del 23 giugno 1981, s'informa che da parte dei Dipendenti Centri meccanografici non sarà fatto luogo ad alcuna elaborazione automatica per l'adeguamento dei trattamenti pensionistici liquidati a favore degli assuntori ferroviari e loro aventi causa, in applicazione della L. 11 dicembre 1980 n. 850. Pertanto, alla regolarizzazione delle partite di cui si tratta dovranno provvedere direttamente le competenti Direzioni provinciali del tesoro, sulla base delle istruzioni fornite in merito con la circolare sopra richiamata".

Con ciò ho assolto il compito promesso ai numerosi interessati che si sono rivolti alla redazione od a me personalmente, anche per via telefonica.

Nei confronti dei pensionati ferroviari, il conguaglio fiscale per il 1981 in attuazione della L. 14 novembre 1981 n. 645 (di cui ho riferito nel numero di gennaio scorso) è stato effettuato in sede di redazione del nuovo Mod. 201 (sostitutivo a tutti gli effetti del certificato d'imposta Mod. 101 e contenente gli elementi essenziali per la compilazione, in presenza di altri redditi, della dichiarazione annuale Mod. 740) che gli interessati hanno ricevuto unitamente all'assegno di pensione relativo alla rata del mese di aprile. La regolarizzazione contabile — che ha tenuto conto sia delle innovazioni migliorative introdotte dall'art. 1 della legge citata n. 645 (elevazione delle detrazioni per il coniuge a carico e per la produzione del reddito e riduzione dell'imposta globale annua pari al tre per cento) e sia dell'anticipazione corrisposta a dicembre con assegno a parte in base al 2° comma dell'art. 2 della stessa legge — è stata "caricata" nella rata mensile di maggio.

Faccio seguito alle precedenti notizie pubblicate in tema di riliquidazione della 13ª mensilità nel computo della indennità di buonuscita in favore degli esodati con le norme per gli ex combattenti ed assimilati — al fine d'includere nel calcolo l'aumento convenzionale di sette o dieci anni — per segnalare che le intese operative fra l'Azienda ferroviaria o l'OPAFS sono sulla dirittura d'arrivo e, certamente, al momento in cui i lettori leggeranno queste note, saranno state approvate anche dal Consiglio d'amministrazione delle F.S., dato che, bisogna prendere atto, il Consiglio d'amministrazione dell'OPAFS ha dato il suo benestare fin dal 22 febbraio 1982.

Come ho già avuto modo di scrivere, si stima che alla questione siano interessati circa cinquantamila pensionati, nei cui confronti la regolarizzazione della buonuscita dovrebbe aver l'uogo d'ufficio e, cioè, senza obbligo di presentazione di domanda da parte degli aventi diritto.

Risposte individuali

Partecipo al sig. **Elio Brizzi** da Livorno di aver sollecitato la elaborazione della sua istanza intesa ad ottenere il riscatto di tre campagne di guerra ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita. Il procedimento ha preso il via, ma mi corre l'obbligo di avvertirlo che, a completamento dell'intera istruttoria (richiedente un lasso periodo di tempo, prima per l'approvazione del provvedimento di riscatto e poi per quello successivo di riliquidazione della buonuscita), il beneficio si sostanzierà in circa lire 92 mila al lordo delle ritenute fiscali.

Anche nei confronti del sig. **Alfredo Manetti** da Firenze è stato dato corso alla riliquidazione della indennità di buonuscita per tener conto nella fase retributiva sia delle maggiorazioni stipendiali previste dalla L. n. 885 del 1980 che del rateo della tredicesima mensilità; ovviamente, la corresponsione di quanto dovuto è subordinata all'approvazione del nuovo provvedimento da parte del Comitato esecutivo dell'OPAFS.

Per il quesito posto dal sig. **Osvaldo Mojoli** da Novi Ligure — circa la scelta tra la domanda di pensione autonoma da ottenersi dall'INPS, vantando l'interessato una posizione assicurativa superiore ai 780 contributi settimanali, e l'utilizzazione della stessa posizione nella pensione ferroviaria previa istanza da prodursi ai sensi della L. n. 29 del 1979 — non posso che invitarlo a leggere quanto ho risposto sullo stesso tema nel numero di gennaio di quest'anno.

Nei riguardi degli amici **Giuseppe Romeo** da Reggio Cal. e

Giovanni Bonanno da Palermo, le riliquidazioni dei relativi trattamenti di quiescenza, rispettivamente in applicazione delle posizioni tabellari conseguenti alle leggi n. 42 del 1979 e n. 885 del 1980, si trovano in avanzata fase di lavorazione "manuale" trattandosi di provvedimenti particolari e, cioè, il primo includente un periodo di servizio reso con iscrizione alla Cassa pensioni dipendenti enti locali ed il secondo attinente ad una pensione privilegiata.

Comunico al sig. **Cosimo Tripolitano** da Alghero che la sua pensione è stata definita sulla base della posizione economica stabilita dalla L. n. 885 del 1980, per cui continuerà a riscuotere la pensione provvisoria fino a tutto il prossimo settembre e poi, dal mese di ottobre, percepirà il rateo mensile direttamente dalla D.P. del tesoro di Sassari. In una fase successiva, la pensione attribuita dovrà essere modificata in rapporto alle nuove norme sul trattamento giuridico ed economico del personale delle F.S., al momento di scrivere, in corso di approvazione parlamentare.

Il ricorso prodotto dalla sig.na **Luigia Fiorentini** da Roma avverso il denegato beneficio pensionistico, quale orfana maggiorenne inabile di pensionato delle F.S., è stato accolto dalla competente Sezione giurisdizionale della Corte dei conti; la relativa decisione è sul punto di pervenire all'Azienda ferroviaria, che dovrà adottare il conseguente provvedimento concessivo della pensione di riversibilità.

Il trattamento di quiescenza del sig. **Alfonso Cammisano** da Afragola è stato definitivamente regolarizzato con unico provvedimento del 15 aprile 1981 e, precisamente, dalla decorrenza iniziale (7 ottobre 1977) per tener conto dell'aumento periodico di stipendio attribuitogli in base all'art. 26 della L. n. 775 del 1970 e dal 1° ottobre 1978 per effetto della posizione economica determinata con le norme della legge n. 42 del 1979 in applicazione dell'art. 160 della L. n. 312 del 1980. Il relativo ruolo di variazione è stato trasmesso alla D.P. del tesoro di Napoli in allegato al Mod. R. 51 n. 687 del 13 giugno 1981.

Il sig. **Riccardo Barbè** da Torino, sulla scorta delle notizie fornite, non ha titolo a richiedere alla locale D.P. del tesoro la quota di aggiunta di famiglia per il coniuge, dato che la condizione dello "a carico" si intende verificata allorchè il coniuge stesso non sia provvisto di un reddito di lavoro superiore alle lire dieci mila mensili lorde. Preciso che per reddito di lavoro deve intendersi soltanto il ricavato di qualsiasi attività lavorativa esercitata in proprio od alle dipendenze di terzi e, quindi, non vanno considerati redditi di lavoro: le pensioni, le rendite d'infortunio, le indennità di disoccupazione, le borse di studio, gli indennizzi di natura risarcitoria, ecc.

Tranquillizzo i sottoelencati amici che i loro trattamenti di quiescenza sono stati definitivamente regolarizzati a seguito dell'attribuzione in loro favore delle posizioni stipendiali determinate secondo le disposizioni stabilite dalla legge n. 42 del 1979. I relativi ruoli di variazione sono stati trasmessi alle rispettive D.P. del tesoro in allegato al modello R. 51, di cui indicherò qui appresso gli estremi (numero e data) a fianco di ciascun nominativo: 1) **Antonino Di Maio** da Collegno con mod. n. 718 del 7 settembre 1981; 2) **Mario Domanico** da Cetrato Marina con mod. n. 554 del 12 gennaio 1982; 3) **Dino Donati** da Bologna con mod. n. 718 del 3 novembre 1981; 4) **Michele Grano** da Potenza con mod. n. 353 del 21 ottobre 1981; 5) **Aldo Mattiazzi** da Treviso con mod. n. 581 del 17 dicembre 1981; 6) **Agostino Mazzotti** da Rimini con mod. n. 588 del 9 novembre 1981; 7) **Bruno Moroni** da Morbegno con mod. n. 260 del 27 novembre 1981; 8) **Pierino Pace** da Palermo con mod. 653 del 28 aprile 1981; 9) **Colombo Reggiani** da Torino con mod. n. 737 del 30 dicembre 1981; 10) **Annibale Ricci** da Sora con mod. n. 484 del 27 luglio 1981; 11) **Giulio Recanatini** da Camerano con mod. n. 671 dell'11 novembre 1981; 12) **Sergio Faverzani** da Cremona con mod. n. 481 del 10 dicembre 1981; 13) **Ermelindo Donnarumma** da Genova-Nervi con mod. n. 632 del 13 aprile 1981; 14) **Eugenio Mariotti** da Milano con mod. n. 474 del 21 ottobre 1981; 15) **Alfio Buda** da Roma con mod. n. 763 del 6 ottobre 1981. Evidentemente, se ancora qualcuno degli interessati non percepisce l'importo aggiornato del rateo mensile (e non avesse riscosso i relativi arretrati), ogni sollecitazione va rivolta alla competente D.P. del tesoro.

Con decreto n. 1288 del 16 gennaio 1982, il trattamento di quiescenza già usufruito dal sig. **Alcide Guizzardi** da Parma — esonerato dal servizio il 5 luglio 1979 — è stato regolarizzato in applicazione della L. n. 885 del 1980, donde la pensione base è stata elevata ad annue lire 4.980.000 a decorrere dalla data surriportata. Ovviamente, per effetto della detta riliquidazione, l'indennità integrativa speciale annessa alla pensione medesima viene ridotta dell'importo mensile di lire 72.122.

Ho il piacere d'informare l'amico **Plinio Mannucci** da Chiusi che la pensione privilegiata attribuitagli con decreto ministeriale n. 1902 del 23 settembre 1981 sarà posta in pagamento dalla D.P. del tesoro di Siena, mediante assegno di conto corrente postale, a partire dal prossimo mese di agosto. Naturalmente, ciò comporta la chiusura delle anticipazioni mensili ed il recupero delle somme corrisposte dall'Azienda F.S., tramite la B.N. del Lavoro, a tutto il mese di luglio, in sede di conguaglio da operarsi, con l'erogazione della rata definitiva, da parte della predetta D.P. del tesoro.

La pensione privilegiata in favore del sig. **Antonio Barone** da Caltanissetta — dispensato dal servizio per inidoneità fisica da cause comuni e da fatti di servizio efficienti e determinanti in ordine alla invalidità con decorrenza 2 agosto 1980 — è stata perfezionata con decreto ministeriale n. 453 del 10 marzo 1982. Il trattamento più favorevole da assegnare è risultato quello previsto dall'art. 226 T.U. vigente (pari alla somma della pensione liquidata in rapporto alla durata del servizio utile maturato e della rendita d'infortunio già in godimento) anzichè quello determinato in base all'art. 227 T.U. medesimo (costituito dalla sola pensione calcolata sulla base degli anni e del trattamento economico che il dipendente avrebbe raggiunto qualora fosse rimasto in attività fino alla data del collocamento a riposo d'ufficio). In proposito, devo precisare che se pure il trattamento più conveniente fosse scaturito da quello calcolato con i criteri dell'art. 227 citato, ciò non avrebbe comportato le conseguenze favorevoli prospettate dall'interessato. Infatti, lo stesso art. 227 dispone che la pensione va computata secondo l'ordinamento (sottintendendo quello giuridico ed economico) vigente all'atto della cessazione dal servizio, nella fattispecie, verificatasi appunto il 2 agosto 1980 sotto l'impero della legge n. 885 del 1980.

Porto a conoscenza degli amici **Enzo Filippi** da Verona e **Mario Testa** da Roma che nei loro confronti è stata liquidata la pensione con provvedimenti datati, entrambi, il 16 marzo 1982. Anche per loro (il primo, infatti, si è dimesso dall'impiego dal 2 marzo 1982 ed il secon-

Scambi di corrispondenza

Linda Van Nieuwenmuyse, una giovane fiamminga di 26 anni, moglie di un Capo Stazione aggiunto delle ferrovie belghe e madre di un bambino di 3 anni, vorrebbe corrispondere in lingua francese con una ragazza italiana per scambiare qualche idea sulla vita, i figli e altri interessanti argomenti.

L'indirizzo è: *Linda Van Nieuwenmuyse - Overacker, 34 - B - 8730 Harelbeke (Belgique).*

* * *

La famiglia di un ferroviere francese, Joseph De Parzia, studia l'italiano e chiede di poter corrispondere con la famiglia di un ferroviere italiano che a sua volta conosca o studi il francese.

L'indirizzo è: *Joseph De Parzia - 32, Rue gal De Linares - 34500 Beziers (France).*

Estrazione obbligazioni FS

Presso la sede della Direzione Generale — Servizio Ragioneria, sono state pubblicamente effettuate in base ai relativi piani di ammortamento, le estrazioni a sorte delle serie di obbligazioni relative ai prestiti "Amministrazione delle Ferrovie dello Stato", da rimborsare il 1° luglio 1982. Per tutte le ulteriori informazioni rivolgersi ai rispettivi Uffici Ragioneria.

do è stato dispensato dal servizio per inidoneità fisica dal 2 novembre 1981) si tratta di provvedimenti che dovranno essere modificati in senso migliorativo, allorchè sarà data attuazione al nuovo trattamento giuridico ed economico, allo stato, già approvato da un ramo del Parlamento. Per intanto, fra qualche mese, essi inizieranno a ricevere la rata mensile della pensione mediante l'assegno di conto corrente postale di serie speciale dalla competente D.P. del tesoro in luogo dell'assegno della B.N. del Lavoro, con cui l'Azienda corrisponde loro attualmente l'anticipazione mensile di pensione.
Finalmente, il sig. **Giuseppe Pellerito** da Torino è riuscito ad ottenere la modifica della perequazione della sua pensione decorrente dal 1° settembre 1971, in applicazione del D.P.R. n. 1081 del 1970. In effetti, nella riliquidazione precedente non era stato tenuto conto dell'aumento periodico di stipendio spettantegli in rapporto al beneficio di due anni di anzianità attribuitagli in base alla L. n. 1152 del 1954 per la qualità di ex combattente. Aggiungo che il nuovo decreto, adottato in data 8 aprile 1982, ha dovuto, altresì, procedere, come d'altronde si doveva per l'art. 256 T.U., alla capitalizzazione del compenso combattenti. Riassuntivamente, la pensione annua base lorda ha subito le seguenti variazioni passando, dal 1° settembre 1971, da lire 1.107.100 a lire 1.126.800, per la considerazione di un aumento periodico di stipendio, e, dal 1° giugno 1974, da lire 1.126.800 a lire 1.121.800, per la soppressione del compenso combattenti; peraltro, quale importo capitalizzato del compenso stesso, gli sarà corrisposta la somma "una tantum" di L. 72.000. Come si vede, talvolta la costanza viene premiata, ove si pensi che tale vicenda ha avuto inizio dal febbraio 1979!

Un treno nel cassetto

Ormai anche il nostro cassetto, qui in redazione, è pieno di treni. Continuano, infatti, ad arrivarci molte foto e molti treni d'epoca un po' da tutte le parti d'Italia. E a questo punto non abbiamo che l'imbarazzo della scelta. In questo numero abbiamo deciso di presentare ai nostri lettori due foto quasi coeve, in cui il treno fa da sfondo.
La foto sopra, scattata nell'aprile del 1929 presso la stazione di Rocca di Fondi, ci è stata mandata da Maria Chiara Filippucci, nipote di Amedeo, il Capo Stazione che vediamo insieme ad altri colleghi, davanti a una 290.
Dell'anno successivo è invece la foto che ci ha portato la nostra collega e collaboratrice Patrizia Cimini. Una foto un po' diversa dalle altre che abbiamo fin qui pubblicato perché davanti al muso della trifase GRE 470, nella stazione di Nettuno, invece del solito gruppo di ferrovieri in divisa troviamo in posa un gruppo di famiglia; il padre e lo zio della Cimini, ambedue ferrovieri, con le rispettive signore.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Istruzione professionale

Abilitazione di base — Il 9 aprile u.s. si è concluso il Ciclo '82 dei Corsi per il conseguimento dell'abilitazione di base per il personale appartenente ai profili professionali di Ispettore e Ispettore Principale, prevista dal D.M. 2078/79.

Tale Ciclo, che ha avuto inizio il 4 gennaio 1982, è stato articolato in 14 corsi — della durata di sei giorni ciascuno — ad ognuno dei quali hanno preso parte 40 allievi circa, per un totale di 530 partecipanti.

In base all'ormai collaudato criterio della residenzialità, i corsi hanno avuto come sede l'Hotel Lido Garda di Anzio, dove i partecipanti hanno soggiornato per tutto il periodo di frequenza.

Abilitazione al movimento — È in fase di svolgimento un corso di abilitazione al movimento per Ispettori, Ispettori Principali ed Ispettori Capo Aggiunti del Servizio Personale. Tale corso, che ha avuto inizio il 1° marzo scorso, si è concluso il 22 giugno e si è effettuato presso la Scuola Professionale del Servizio Movimento.

Dati statistici — Sono in fase di avanzata elaborazione i dati forniti da ciascun Servizio relativamente all'attività di Istruzione Professionale svolta nell'anno 1981. I risultati di questa analisi verranno presentati nella "Relazione sull'attività svolta dall'Azienda F.S. nel settore dell'Istruzione Professionale nel 1981", la cui pubblicazione è prevista per il prossimo settembre.

Equo indennizzo

I decreti di concessione dell'equo indennizzo approvati nei primi quattro mesi del corrente anno sono stati otto, per una spesa complessiva di lire 46.259.367, mentre le proposte avviate all'approvazione dell'On. Ministro, previo il prescritto parere del Consiglio di Amministrazione, sono state per lo stesso periodo complessivamente 33, con un impegno di spesa pari a lire 179.600.982.

Nel frattempo, si stanno mettendo a punto le procedure necessarie per garantire una pronta esecuzione dei provvedimenti, con la materiale corresponsione agli interessati delle somme loro liquidate. Nel corso di una breve cerimonia, il Direttore Generale ha consegnato i primi due assegni alla vedova di un caduto per servizio e ad un invalido del Compartimento di Torino.

Si stanno ora mettendo in atto tutti gli accorgimenti necessari per consentire una più celere definizione delle numerosissime domande finora pendenti al fine di ridurre, per quanto possibile, la lunga attesa degli aventi titolo al beneficio.

Per effetto dell'art. 11 della legge 6 ottobre 1981, n. 564 si è, comunque, raggiunto un primo traguardo: il tempo medio per la definizione di una pratica di equo indennizzo si aggira sui tre mesi, mentre per i nostri colleghi statali l'attesa minima, dovuta alle lungaggini burocratiche derivanti dalla normativa loro applicabile, è di circa cinque anni!

Notizie B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha concesso sussidi alle vedove dei seguenti dipendenti FS deceduti per cause di servizio: Giuseppe Carubbi, Macchinista presso il Compartimento di Bologna; Teresio Barberis, Tecnico I.E. presso il Compartimento di Torino; Ernesto Sichera e Stefano Alfieri, Macchinisti presso il Compartimento di Palermo.

Inoltre ha concesso sussidi al Macchinista Antonio Fascella, del Compartimento di Palermo, rimasto gravemente ferito nell'incidente in cui sono deceduti il Sichera e l'Alfieri.

Festività infrasettimanali

Con la circolare n. P. 10.0.6./801/2.4 del 21 aprile 1982 è stata ribadita la normativa contenuta nella precedente circolare P.3.1/3.2./277/2.4/16.900 del 27 dicembre 1974, riguardante le festività infrasettimanali coincidenti con riposo settimanale (art. 2 della legge 2 marzo 1974, n. 77). In particolare è stato precisato che per il personale che osserva l'orario settimanale di 40 ore a turno rotativo e per quello di condotta e scorta treni, la coincidenza della festività infrasettimanale con un riposo settimanale di turno deve essere determinata tenendo conto dell'*ora reale* della ripresa del servizio dopo il riposo suddetto.

Orario di lavoro

Al fine di venire incontro a particolari esigenze del personale che presta servizio presso gli Uffici della Direzione Generale è stata emanata la circolare n. P.10.0.6/803/2.4 del 27 aprile 1982, la quale prevede che i Direttori dei Servizi possano concedere, dietro richiesta scritta, l'autorizzazione a posticipare l'inizio del lavoro di un'ora o ad anticipare, sempre di un'ora, il termine dello stesso con l'obbligo, però, che le ore rese in meno vangano recuperate con prestazioni straordinarie non retribuite da effettuare in tre giorni della settimana. Da tale beneficio è escluso il personale che fruisce del periodo di riposo per allattamento di cui all'art. 10 della legge 30 dicembre 1971, n. 1204.

Accertamenti professionali

Con D.M. 29 aprile 1982, n. 862 è stata prorogata al 30 giugno 1982 la validità delle graduatorie di merito degli accertamenti professionali indetti con i decreti ministeriali 2515, 2514 del 30 ottobre 1980 e 723, 724 del 28 marzo 1981 per il passaggio rispettivamente ai profili della 3ª, 4ª, 5ª e 6ª categoria.

Legge 9 dicembre 1977, n. 903, art. 7

Al fine di disciplinare la normativa vigente è stato chiesto al Ministero del Tesoro I.G.O.P. di esprimere il proprio parere in merito alla possibilità del lavoratore padre di assentarsi dal servizio, ai sensi dell'art. 7 della legge 9 dicembre 1977, numero 903, in luogo della madre già assente dal lavoro ad altro titolo.

In seguito alla risposta fornita dal citato Ministero è stata emanata la circolare numero P.2.2.2/A.S./39 del 24 aprile 1982 con la quale viene sottolineato come l'alternativa dell'assenza riguardi unicamente il godimento del diritto all'astensione facoltativa di maternità e all'assenza per malattia del bambino.

Pertanto la lavoratrice madre può, contemporaneamente, assentarsi per malattia propria, congedo, altra gravidanza ecc., dovendo, fra l'altro, presentare, a documentazione della richiesta del coniuge, dichiarazione di rinunzia ad avvalersi dei soli benefici, sopra considerati, di cui al noto art. 7, legge 903/77.

Borse di studio Opafs 81/82

L'OPAFS ha approvato le graduatorie delle Borse di studio per l'anno 1981/82 in favore dei figli di ferrovieri iscritti al 1° anno delle scuole Medie Superiori e dei figli ed orfani iscritti al Conservatorio e di orfani iscritti alle scuole Medie Superiori.

Le graduatorie e i relativi elenchi si trovano presso tutti gli Uffici Personali Compartimentali, le Segreterie dei Servizi e delle Unità Speciali.

FERLETTURE

Album delle locomotive delle Ferrovie dell'Alta Italia

Di recente nelle Edizioni Elledi della Locodivision di Torino è stata pubblicata una ristampa dell'Album delle locomotive delle Ferrovie dell'Alta Italia apparso a Torino nel 1884.
Tale ristampa realizzata da un originale appartenuto all'archivio della Rete Mediterranea costituisce, unitamente a quella effettuata per "l'Album dei tipi delle locomotive e automotrici", Firenze 1915 dalla Editrice di Storia dei Trasporti, una lodevole iniziativa editoriale grazie alla quale il grosso pubblico degli appassionati può entrare in possesso di disegni e dati tecnici relativi alle nostre più antiche locomotive, altrimenti riservati a pochi fortunati e ai frequentatori di biblioteche specializzate.
Ciò anche se, inevitabilmente, la riproduzione anastatica non potrà mai dare l'ineffabile emozione ed il piacere raffinato di avere fra le mani un documento ingiallito dal tempo.
La pubblicazione, rilegata a viti passanti con copertina cartonata riproducente il frontespizio originale, raccoglie in tavole tutti i tipi delle locomotive che facevano servizio sulla Rete dell'Alta Italia, nonché di quelle provenienti dalle antiche Ferrovie dello Stato Sardo, dalla Società Vittorio Emanuele, dalle strade Ferrate del Lombardo-Veneto, demolite o vendute negli anni antecedenti al 1884.
L'Album è completato da tre appendici riguardanti, rispettivamente, la cronologia essenziale delle S.F.A.I. (1865, 1885), lo sviluppo della rete dopo la terza guerra d'indipendenza e la massima estensione della stessa all'epoca (1885) della costituzione della Rete Mediterranea.

F.De A.

Ferrovie dell'Alta Italia, Album delle locomotive, Torino, 1884 - Edizioni Elledi della Locodivision, Torino 1981 TAVV. LXXIII, S.P.

Il Movimentista

È recentemente uscito un volume dedicato a tutti coloro che da poco si sono avvicinati all'arte di regolare la circolazione dei treni o che ad essa si vogliono avvicinare.
Si tratta de **Il Movimentista**, autori G. De Stefani, F. Domeniconi e B. Marini, coordinatore G. Gramegna. Come dice il sottotitolo, ci troviamo davanti a una guida "quasi pratica" sull'arte quotidiana del Dirigente Movimento e la febbre dell'abilitazione.
Il volume è diviso in due parti. Nella prima illustra i più importanti articoli del R.C.T. e i casi più frequenti nella vita quotidiana del Movimentista; nella seconda abbraccia tutto il programma su cui si basa la prova scritta per chi voglia conseguire l'abilitazione al movimento.
Le 213 pagine del volume, corredate da numerosi esempi grafici, sono nate in seguito al grande successo riscosso da una precedente pubblicazione degli stessi autori, dedicata a **Il C.S. Titolare.**
Il Movimentista (L. 5.500) e **Il C.S. Titolare** (L. 8.500) possono essere richiesti telefonicamente al C.S Titolare di Lodi (tel. 912-885-40) oppure a Franco Domeniconi Ufficio DC Bologna (tel. 921-3174; SIP 051/366156), o anche versando l'importo sul conto corrente postale n. 38254207 intestato a Bartolomeo Marini-Stazione FS Lodi-20075, precisando la stazione di appartenenza.

MODI DI DIRE

Sul significato di "treno-navetta"

Non possiamo proprio dire che la denominazione di Treno-navetta sia oggi abbastanza conosciuta: non lo è fra coloro che di questo mezzo di trasporto fanno uso quotidiano, e non lo è fra gli stessi ferrovieri; tuttavia, poiché il numero di questi speciali convogli aumenta anno dopo anno, è da ritenere che per il Treno-navetta non mancheranno periodi di più fortunata notorietà.
Nella nostra regolamentazione ai Treni-navetta è riservato il capitolo nono della *Prefazione generale all'orario di servizio,* che contiene una nutrita elencazione di norme tecniche, ma non un solo accenno che faccia capire al lettore perché mai sia stata introdotta la denominazione di "navetta". Questa pur comprensibile omissione fa sì che pochissimi riescano ad intuirne il vero significato, e che, per contro, molti siano indotti a supporre erroneamente che "navetta" sia da riconnettere con la parola "nave" o "navicella". Si incorre in questo facile convincimento perché alcune

vetture, poste "in composizione" ai detti Treni-navetta, presentano la caratteristica distribuzione degli ambienti interni ora su piani rialzati ora su piani bassi, cosicché chi guarda le fiancate esterne ha l'impressione di un andamento a mo' di sinusoide, che ricorda vagamente il profilo di numerose navicelle. Si è tratti completamente in inganno: infatti "navetta", quando è abbinata a "treno", non ha nulla a che fare con le imbarcazioni marine. È giunta a noi come calco dal francese *navette* (proveniente dal basso latino *naveta),* ed è soprattutto nota in quella lingua come parte della locuzione *faire la navette* (pron. *fèr la navèt),* che equivale alla nostra *fare la spola,* cioè andare e venire. Puntualizzando meglio, notiamo che *navette* si adopera nel linguaggio dei tessitori francesi per designare un arnese di legno, in forma di barchetta allungata, col quale si fa correre il filo nel telaio; la spola è incorporata in tale arnese e reca il filo di trama, scorrendo avanti e indietro tra le fila dell'ordito.
Nella nostra lingua adoperiamo l'espressione *fare la spola* da tempo molto antico; ne dà conferma anche Paolo Monelli nel volume *Barbaro dominio,* pubblicato nel 1933, in cui fra l'altro si legge che «non vi è ragione alcuna per dire *navetta* o *navette* per *spola,* e *fare la navetta* o *la navette* per *fare la spola*». Questo avvertimento giunse tardivo: già un anno prima l'autore di un articolo che trattava del servizio di traghettamento sullo Stretto di Messina, apparso sul fascicolo n. 3 del 15 settembre 1932 della *Rivista tecnica delle ferrovie italiane* (edita a cura del Collegio nazionale degli ingegneri ferroviari italiani), aveva fatto uso di "servizio a navette".
È da ricercare in questo primo esempio l'origine della dizione Treno-navetta, che, accolta ormai da decenni nella citata *Prefazione generale all'O.S.,* può considerarsi forma più indovinata che non quella, poniamo, di Treno-spola, che sarebbe risultata meno elegante e meno aggraziata.
La precaria popolarità di Treno-navetta ancora oggi ha riscontro nei vocabolari: soltanto alcuni fanno menzione dal Treno-navetta, e tutti tralasciano di chiarire perché questo convoglio ferroviario viene così denominato. Spiegazioni un po' esaurienti abbiamo trovato nel De Felice-Duro, *Dizionario della lingua e della civiltà italiana contemporanea,* e nel monumentale *Lessico Universale Italiano,* che riporta precisazioni ricavate testualmente dalla Prefazione generale all'O.S., e specialmente dal comma primo dell'articolo 91.

Carmelo Neri

CALENDARIO TURISTICO D.L.F. — AGOSTO/SETTEMBRE

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Barcellona	Ancona/	12-8-82	8	231.000
	Verona	10.9.82	7	170.000
Barcellona - Palma di Mayorca (treno + aereo + nave)	Bologna/ Trieste/ Udine	8.9.82	7	275.000
Tour della Catalonia	Palermo	27.8.82		
		2.9.82	7	210.000
Costa Brava	Palermo/ Cagliari	3.9.82	9	148.000
Gran Tour della Spagna : Barcellona-Madrid-Toledo-Cordova-Siviglia-Jerez-Cadice-Malaga-Granada-Murcia-Alicante-Sagunto	Roma/ Palermo	10.9.82	13	580.000
Tour Spagna — Portogallo: Barcellona-Madrid-Toledo-Avila-Salamanca-Guarda-Porto-Coibra-Fatima-Lisbona-Evora-Merida	Roma/ Firenze	9.8.82	13	605.000
Costa Brava: Lloret de Mar-Barcellona-Montserrat-Tibidabo-Gerona-Tossa de Mar-Llagostera	Roma	22.9.82	8	105.000
Tour dell'Andalusia: Barcellona-Madrid-Toledo-Cordoba-Granada-Siviglia-Alicante-Barcellona	Trieste/ Udine/ Firenze	28.8.82	14	490.000
		11.9.82	14	d.s.
Palma de Mayorca (aereo)	Verona	28.8.82	8	319.000
Palma de Mayorca - Barcellona	Cagliari	9.9.82	8	330.000
Costa Brava	Cagliari/	30.9.82	9	165.000
	Roma	27.9.82	8	105.000
Parigi	Ancona/	15.9.82	6	175.000
	Roma	25.9.82	6	155.000
Parigi - Castelli della Loira	Ancona/	5.8.82	8	365.000
	Firenze	12.8.82	8	365.000
		20.9.82	8	365.000
Francia - Portogallo-Lourdes-Lisbona-Fatima	Ancona/ Verona	25.9.82	10	365.000
Parigi - Versailles (cuccette comprese)	Bologna	3.8.82	6	230.000
		7.9.82	6	230.000
Parigi - Castelli della Loira (cuccette comp.)	Bologna	24,8,82	8	340.000
Lourdes	Palermo/ Verona	17.9.82	5	95.000
Parigi - Castelli della Loira e piccola crociera sulla Senna	Roma	6.8.82	7	245.000
		6.9.82	7	245.000
Incontro a Parigi con piccola crociera sulla Senna (pernottamento e prima colazione)	Roma/ Palermo	21.8.82	6	95.000
Parigi - Versailles (cuccette comprese)	Torino/ Firenze	17.9.82	6	249.000
Parigi - Versailles - Caen - Bayeux - Reiny	Venezia	16.9.82	8	233.000
Parigi - Castelli della Loira	Verona/	1.8.82	8	330.000
	Firenze	7.9.82	8	330.000
Parigi - Malmaison - Versailles	Verona	11.8.82	7	240.000
Parigi - Campienne - Chantilly	Verona	4.9.82	6	200.000
Parigi - Fontainebleau - Vaux Le Vicompte	Verona	31.8.82	6	200.000
Costa Azzurra: Sanremo-Monaco-Montecarlo-Saint Tropez-Nizza-Cannes-Saint Raphael	Palermo	1.9.82	56	160.000

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Incontro a Parigi	Palermo/ Roma	24.8.82	6	95.000
Lourdes	Bari	10.8.82	6	115.000
Lourdes (cuccette comprese)	Cagliari	25.9.82	5	92.000
Lourdes e Spagna	Cagliari/ Roma	2.9.82	6	140.000
Parigi e dintorni	Cagliari/ Roma	10.9.82	5	195.000
Londra - Windsor	Bologna	14.8.82	7	350.000
		4.9.82	7	350.000
Londra - Windsor - Bath - Stonenge	Bologna	21.8.82	10	600.000
Castelli del Galles	Bologna	7.8.82	10	605.000
Londra - Scozia (aereo)	Bologna	2.8.82	8	900.000
(treno)	Roma		9	520.000
Inghilterra - Francia - Svizzera - Belgio (in pullman)	Genova	13.8.82	10	760.000
Londra - Windsor - Oxford	Milano	19.9.82	8	288.500
Londra - Windsor	Palermo/	12.8.82	7	350.000
	Firenze	15.9.82	7	340.000
Londra - Windsor (1/2 pensione)	Roma	2.8.82	7	240.000
		2.9.82	7	240.000
Londra - Windsor	Trento/ Verona	19.8.82	8	335.000
Olanda - Belgio: Amsterdam - L'Aya - Rotterdam Grande Diga - Anversa - Bruge	Bologna/ Reggio C.	9.8.82	7	335.000
Olanda: Amsterdam - Volendam - Marken	Roma	5.8.82	6	185.000
R.D.T.: Berlino - Dresda - Lipsia (aereo)	Torino/ Bologna/ Roma	1.9.82	8	500.000
R.F.T.: Monaco (October fest)	Bologna/	16.9.82	4	230.000
	Firenze/	24.9.82	4	230.000
	Venezia	25.9.82	4	230.000
Danimarca - Norvegia	Trento/ Verona	28.8.82	7	298.000
Vienna e dintorni	Ancona	26.8.82	6	250.000
Vienna e dintorni	Bologna	24.8.82	6	255.000
Vienna e Budapest	Bologna	7.8.82	7	265.000
Vienna - Melk - Wachau	Firenze	5.8.82	6	280.000
Vienna - Salisburgo	Milano	22.8.82	7	235.000
		8.9.82	7	235.000
Vienna - Budapest - Lago Balaton (treno)	Reggio C.	18.8.82	10	555.000
(pullman)	Firenze	2.8.82	10	295.000
Vienna - Praga - Pilzen - Monaco di Baviera	Reggio C.	10.8.82	11	585.000
	Firenze	1.8.82	11	407.000
Vienna - Melk - Danubio	Roma	19.8.82	6	240.000
Vienna	Verona/	6.8.82	6	220.000
	Roma/	14.9.82	6	220.000
	Reggio C.			
Mosca - Leningrado (aereo)	Roma/	29.8.82	8	620.000
	Ancona	5.9.82	8	620.000
Varsavia - Brest - Mosca - Leningrado	Bologna	14.8.82	14	515.000
Mosca - Leningrado (aereo)	Bologna/	8.8.82	8	620.000
	Venezia/	5.9.82	8	620.000
	Padova/ Treviso			

Calendario Turistico DLF

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Leningrado - Mosca (aereo + treno)	Firenze/ Verona/ Bologna	2.8.82	8	680.000
Vienna - Mosca - Leningrado (aereo + treno)	Milano	4.9.82	10	680.000
Varsavia - Leningrado - Mosca (aereo + treno)	Trieste/ Udine	30.8.82	15	600.000
Cecoslovacchia: Praga	Ancona/ Firenze	4.9.82 15.8.82	7 7	160.000 235.000
Cecoslovacchia: Praga - Konopiste	Bologna/ Napoli	28.8.82 4.9.82	7 7	160.000 160.000
Ungheria: Budapest (in aliscafo tratto Vienna - Budapest)	Firenze/ Verona	2.8.82	7	261.000
Romania: Tour della Romania settentrionale	Firenze/ Verona	1.8.82 8.8.82	13 13	465.000 465.000
Ungheria: Budapest - Balaton	Firenze	23.8.82 6.9.82 13.9.82	7 7 7	239.000 239.000 239.000
Romania: Tour della Romania meridionale	Firenze/ Verona	3.8.82 10.8.82	14 14	467.000 467.000
Austria - Ungheria - Cecoslovacchia: Vienna - Budapest - Praga	Milano	11.9.82	8	273.000
Ungheria: Budapest e dintorni	Napoli/ Firenze	21.8.82	7	304.000
Austria - Polonia - U.R.S.S. - Ungheria: Vienna - Varsavia - Leningrado - Mosca - Kiev - Budapest (treno + pullman)	Reggio C.	8.8.82	17	d.s.
Cecoslovacchia: Praga - Marienbad	Trieste/ Udine/ Venezia	7.8.82	13	350.000
Albania: Tour dell'Albania	Trieste/ Udine/ Firenze	3.9.82	11	385.000
Jugoslavia: Piarno - Pola - Abbazia	Venezia/ Firenze/ Verona	16.9.82 29.9.82	5 4	134.000 140.000
Tour della Grecia classica (partenza da Ancona - nave + pullman)	Firenze	21.8.82 4.9.82	12 12	596.000 596.000
Atene - Micene - Epidauro - Meteore - Delfi	Milano	4.9.82	9	368.000
Atene - Nauplion - Micene - Delfi - Capo Sounion	Milano	18.9.82	8	320.000
Tour della Grecia classica (nave + pullman)	Roma	5.9.82	8	395.000
Grecia classica: Atene-Capo Sounion-Delfi-Micene-Epidauro-Nauplion-Pireo-Canale di Corinto (nave + pullman)	Trieste/ Udine/ Reggio C./ Bari	5.9.82	9	440.000
Tour della Grecia + soggiorno	Bologna	11.8.82	14	760.000
Tunisia: Naubeul (aereo)	Ancona	10.8.82	5	395.000
Egitto classico: Cairo - Luxor - Assuan (aereo)	Bologna	15.9.82	8	835.000
Turchia: Cappadocia (aereo)	Bologna/ Roma/ Firenze	4.9.82 30.8.82	8 8	650.000 650.000
Tunisia: Tunisi (nave)	Palermo/ Cagliari	2.9.82	7	308.000
Israele (aereo)	Venezia/ Firenze	7.9.82 12.9.82	9 8	870.000 798.000

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Egitto: Tour dell'Egitto classico (aereo)	Trieste/ Roma/ Firenze/ Bologna	1.9.82	10	950.000
Sicilia: Tour della Sicilia	Bologna	5.9.82	8	255.000
Sicilia: Circuito della Sicilia	Firenze	1.9.82	8	272.000
Sicilia: Giro della Sicilia	Napoli/ Roma	4.9.82	7	240.000
Puglia: Grotte di Castellana - Alberobello - Fasano	Palermo/ Firenze	14.9.82 26.8.82	5 5	d.s. 105.000
Umbria: Roccaporena-Norcia-Cascate delle Marmore-Grotte di Frasassi-Gubbio-Perugia-Deruta-Bevagna-Spello-Orvieto	Palermo/ Torino	7.9.82	6	190.000
Sardegna: Tour della Sardegna del Nord	Roma	10.9.82 22.9.82	6 6	155.000 155.000
Sicilia: Tour delle Isole Eolie	Roma Verona	18.9.82	8	290.000
Puglia: Tour della Puglia (pullman)	Roma	16.9.82	4	138.000
Sardegna: Tour della Sardegna	Torino/ Firenze/ Verona	3.9.82 23.9.82	8 7	350.000 270.000
Veneto: Visita delle ville venete col "Burchiello"	Torino	25.8.82	5	265.000
Sicilia: Tour della Sicilia	Torino/ Bologna/ Firenze	15.9.82	8	255.000
Campania: Napoli-Capri-Pompei-Costiera Amalfitana-Sorrento	Torino/ Bologna/ Firenze	24.8.82	6	213.000
Valle d'Aosta: Aosta-Cervinia-Chamonix-Courmayer-Fenis	Venezia Firenze	1.9.82	6	190.000
Sicilia: Messina-Taormina-Agrigento-Palermo-Milazzo-Isole Eolie	Bari	4.9.82	9	250.000
Sardegna: Sagra del Redentore	Cagliari	27.8.82	6	214.000
Lazio: Roma e dintorni	Palermo/ Roma	6.8.82 9.9.82	4 4	150.000 150.000
Calabria: Reggio Calabria-Locride-Aspromonte-Costa Viola-Messina-Etna	Reggio C.	11.9.82	4	135.000
Sardegna: Gita/soggiorno	Roma	21.8.82	7	240.000
CROCIERE				
Crociera sul Danubio (Vienna-Budapest)	Bologna/ Trieste/ Udine	8.8.82 21.8.82	8 8	da 270.000 da 270.000
Crociera in Grecia - Yugoslavia: Rodi-Creta-Corfù-Dubrovnick	Milano	18.9.82	8	da 860.000
Crociera in Grecia	Verona/ Roma/ Reggio C.	25.9.82	7	da 335.750
Crociera con M/N Ivan Franko: Venezia-Dubrovnick-Alessandria-Rodi-Iraklion-Venezia	Bologna	13.9.82	9	da 615.000

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Salutato dalle cordiali e ben augurali parole del Direttore Compartimentale, Ing. Loria, e da tutti i componenti l'Ufficio Commerciale, il 1° Dirigente dott. Ciro Di Maio ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Al pari grado dott. Enio Vallone, rientrato ad Ancona dopo sette anni e che è subentrato nella dirigenza dell'Ufficio, vadano i migliori auguri di buon lavoro.
Cordialissimi auguri anche al nuovo Titolare della stazione di Pescara Centrale, Capo Staz. Sovr. Fiorenzo D'Angelosante, proveniente da Chieti.

Marcia nuziale. Il Capo Stazione Antonio Montillo di Ortona, figlio di Mariano, Titolare di Pescara Porta Nuova, ha sposato la gentile signorina Maridea Canosa; alla giovane e simpatica coppia auguri di ogni bene.

Fiocchi azzurri. La cicogna ha fatto l'ormai abituale visita al Deposito Locomotive di Fabriano, lasciando questa volta Francesco all'Op. Qual. Enzo Mattiacci e Claudio al Macch. Giovanni Romanini. Altri due maschietti, Mimo e Daniele, sono arrivati a casa — rispettivamente — dell'Ispettore Capo Raffaele Imperato dell'Ufficio Trazione e dell'Aus. Mauro Temperoni della Squadra Rialzo di Ancona. A tutti gli auguri più belli.

Esodi. I Macchinisti Armando Bianconi ed Olindo Cecchi del Deposito Locomotive di Ancona, ottimi amici in servizio e fuori, dopo quasi 40 anni di servizio hanno deciso di godersi il meritato riposo con leggero anticipo sulla scadenza normale. Da parte dei colleghi e degli amici del Circolo Aziendale "La Rotaia" di Falconara — che contano ora su una loro sempre più fattiva collaborazione — giungano gli auguri di lunga e "laboriosa" quiescenza.
Salutati con affetto e simpatia dai rispettivi collaboratori hanno lasciato il servizio, per limiti di età, il Capo Staz. Sup. Flavio Burattini della Stazione di Genga S. Vittore Terme ed il Capo Tec. Sup. Nazzareno Capriotti, Dirigente il 10° Tronco Lavori di Pescara. Ai due dirigenti, ottimi amici di "Voci", cordialissimi auguri.

I nostri lutti. È venuto a mancare all'affetto del figlio Vincenzo e della moglie, signora Clara, il Capo Gestione Sup. Luigi Imbastaro, de L'Aquila, in quiescenza da pochi mesi. Gli amici e colleghi porgono sentite condoglianze.

Bari

Nascite. Il cav. Nicola Di Leo, dell'Ufficio Movimento, è diventato nonno. La figlia Vita, moglie dell'avv. Michele Camporeale, gli ha regalato una bellissima bambina di nome Silvia. Auguri.

Nozze. Fervidi auguri alla collega Margherita Colucci, Ausiliario di Stazione a Metaponto. Suo figlio Nicola ha coronato il suo sogno d'amore sposando la sig.na Tina Gallo. Congratulazioni.

Bologna

Enrico Anfossi — Capo Staz. Sovr. — e Primo Lenzi — Ausiliario — della Staz. di Bologna C.le; Luciano Negroni — Capo Treno del D.P.V. di BO C.le; Rino Panzetta — Op. Qual. — e Ugo Paolini — Manovale — dell'O.G.R. di Rimini; Carlo Tibaldi — Capo Tecn. dell'O.G.R. di Bologna; Oreste Tacchini — Op. Qual. del Rep. 23/E di Modena — e Giancarlo Sarti — Tecn. del Rep. 44/E Bologna — hanno lasciato l'Azienda per limiti di età. Auguri di serena quiescenza.

Michele Carbone, Ass. della Stazione di Ferrara, si è unito in matrimonio con la signorina Paola Fiore e Vincenzo Fazio, Guardiano della Stazione di BO C.le, con la signorina Gaetana Giuseppina Cittadino. I più vivi rallegramenti.

Congratulazioni vivissime al rag. Lorenzo Monti, S. S. di 1ª cl. dell'Ufficio Ragioneria Comp.le, e a Giorgio Roveri, S. S. di 1ª cl. dell'Ufficio Movimento Comp.le, che di recente sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

Loris Geminiani — Capo Stazione a Mezzano — ha brillantemente conseguito la laurea in Ingegneria Elettronica. Il padre Antonio — già Operaio dell'Ufficio I.E. — gli ha indicato la strada ferroviaria a suo tempo percorsa con impegno e abnegazione. Ora tocca al figlio percorrerla e ottenere i massimi risultati. Gli amici glielo augurano di cuore.

Cordiali felicitazioni a Raffaele Nacarlo — Op. Qual. del Rep. 12/E, ed alla signora Tina per la nascita del piccolo Luca. È arrivata la primogenita Simona per Leandro Lolli, Capo Tecnico del Rep. 13/E, ed in casa di Rita Landini, Segr. dell'Uff. Ragioneria, è arrivato il primogenito Paolo. Auguri vivissimi.

Cagliari

Nel 5° Concorso Musicale "Città di Catanzaro" il 1° premio della categoria "violoncellisti" è stato vinto dal giovanissimo cagliaritano Federico Sanna, figlio del Macchinista Antonio, del Deposito Locomotive di Cagliari. Congratulazioni.

Le belle notizie. Sono nati due bei bambini. Daniele Asunis, secondogenito dell'ing. Giorgio, Capo della Sezione Unica d'Esercizio dell'Ufficio Lavori e Ilaria Mancosu, figlia del Conduttore Angela Malerba del DPV di Sassari. Auguri d'ogni bene ai due bimbi ed ai rispettivi genitori.

Sono entrati a far parte della famiglia ferroviaria cagliaritana tre nuovi Segretari. Si tratta di Roberto Pecorini, Salvatore Porta e Paolo Farci, tutti dell'Ufficio Lavori. Benvenuti tra noi.

Antonio Sanna, Assistente Capo delle Gestioni Merci della Stazione di Macomer è stato collocato in quiescenza. Buona pensione e auguri di lunga vita da tutti noi.

I nostri lutti. Angelo Olla, padre dell'Assistente Capo Efisio della Stazione di Cagliari e del Conduttore Giovanni del DPV di Cagliari, nonché suocero dell'Assistente di Stazione Benigno Manca di Cagliari; Lussoria Mureddu, madre dell'Operaio d'Armamento Aldo Licheri del 6° Tronco Lavori e suocera del Controllore Superiore Elio Cau di Cagliari. Alle affrante famiglie, così duramente colpite negli affetti, le nostre condoglianze.

Firenze/Mat. e Traz.

Al Capo Tecnico Sovrintendente Giovacchino Dami, ferroviere dal 27.6.1941, e da ben 17 anni Capo del Laboratorio Grafico di questo Servizio, è stata conferita dal Presidente della Repubblica — su proposta del Ministro del Lavoro — la "Stella al Merito del Lavoro".
Al caro Dami, che in tanti anni ha saputo conquistarsi la stima e l'apprezzamento di tutti per le sue indubbie capacità professionali e soprattutto per la cordialità cui ha da sempre improntato i suoi rapporti umani, giungano anche le congratulazioni di "Voci".

Il collega Alessandro Bellucci, dell'Ufficio C.le O.M., che per anni ha unito l'utile al dilettevole investendo tutto il congedo per viaggi in terra straniera, ha visto premiata la sua perseveranza dal conseguimento della laurea in "Lingue e Letterature Straniere" presso l'Università di Firenze. Al neo dottore le nostre congratulazioni.

Auguri vivissimi al Tecnico dell'Ufficio Centrale 6° Paolo Guerri e alla moglie Franca per la nascita di Barbara.

Le nostre più sentite condoglianze a Lucia Materassi dell'Ufficio C.le O.M. per la recente scomparsa della madre signora Rina Bonechi.

Genova

Il Primo Dirigente dott. Domenico Parlavecchia è stato insignito della "Stella al merito del lavoro".
Congratulazioni vivissime da parte di "Voci" e auguri.

Riunione di commiato al Dopolavoro Pontedecimo per il collocamento a riposo dei Tecnici IE Giacinto Campora e Giorgio Soresini, ai quali ha consegnato una medaglia d'oro e rivolto parole di elogio l'ing. Finzi, Capo dell'Ufficio IE. Ai due neopensionati auguri d'ogni bene e di lunga vita.

Fiori d'arancio per Gianna Maggi, Capo Stazione di Framura, e per Stefano Mascardo, Manovratore dello stesso impianto. Ai novelli sposi auguri di lunga felicità.

Si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia Pierangela Iori, figlia del Segretario Superiore Basilio, Capo del 5° Reparto Lavori. Alla bravissima signorina Pierangela, che ha conseguito il lusinghiero punteggio di 110 e lode, vivissime congratulazioni e auguri di successo.

Sono mancati all'affetto dei loro cari il dott. Mario Trovati, Segretario Superiore 1ª classe a riposo, per molti anni Capo dell'Agenzia Marittima di Genova; Francesco Barbè, ex Assuntore Titolare di Manarola e il Capo Sala Cesare Pedrazzoli di Ventimiglia. Alle rispettive famiglie giungano i sensi del nostro profondo cordoglio. Giungano sincere condoglianze anche al Conduttore Mario Repetto di Genova Brignole per la morte della madre e al carissimo amico Vincenzo Turturro, Capo del Circolo Ripartizione Veicoli di Terralba, che piange il giovanissimo figlio Claudio, tragicamente perito.

Milano

Fiocco azzurro. La cicogna ha portato Stefano in casa dell'Ausiliario Gioacchino Serafini della stazione di Vigevano.

CASA NOSTRA

Rosa Barutti del D.L. di Lecco e il marito Gianni Foggian della 1ª Unità Speciale annunciano la nascita del figlio Michele. Felicitazioni alle due famiglie.

Lutti. A soli 53 anni è venuto a mancare il C.S. Giuseppe Clemente della stazione di Vigevano. Sentite condoglianze alla moglie ed ai figli da parte di tutti i colleghi.
È recentemente venuto a mancare all'affetto dei suoi cari l'Assistente di Stazione Ferdinando Torriani, della stazione di Milano Farini. Lascia la moglie M. Grazia e i figli Gianluca e Stefano. Condoglianze alla famiglia.

Pensionamenti. Festeggiata da tutti i colleghi dell'Ufficio C.T. ha lasciato l'Azienda Lina Ferretti Beverley. Assunta il lontano 4 maggio 1942 con la qualifica di "scrivana" ha trascorso ben 25 anni presso l'Ufficio CT di Milano, prima alla Segreteria e poi al Reparto Servizi Internazionali ove, per la pratica acquisita, si è meritata l'appellativo di "direttrice". Alla nostra Lina sinceri auguri di serena quiescenza.

Napoli

Lauree. Maurizio Sacco, figlio del Rev. Sup. 1ª c. Giovanmaria, dell'Ufficio Movimento Comp.le, ha conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia con la massima votazione. Renata Varchetta, figlia del Capo Gest. Sup. Vincenzo, della biglietteria della stazione di Napoli C.le, si è laureata con il massimo dei voti e la lode in Pedagogia. Complimenti vivissimi.

Nascite. Giuseppina è nata alla sig.ra Genny Santaniello, consorte dell'Ispett. P.le, ing. Antonio D'Aniello, dell'Ufficio Proposte della 4ª Unità Speciale. Rosa è nata alla sig.ra Anna Bertini, moglie dell'Ausil. Antonio Chiummo, dell'Uff. Sanitario Comp.le. Corrado è nato alla prof.ssa Maria Domenica Pecovella, consorte del Segr. dell'Uff. Pers. Comp.le Salvatore Della Gatta. Adriano alla signora Lucia Peluso, moglie del Macchinista Francesco, della Rimessa Locomotive di Caserta. Felicitazioni ed auguri.

Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: i Capi Treno Nunziante Iannelli e Pasqualino Fortunato; i Conduttori Rocco Petrone e Rocco Tonto e l'Ausil. Viagg. Antonio Attanasio, del Dep. Pers. Viagg. di Salerno; il Macchinista Francesco Fierro e l'A. Macch. Giovanni Lopes, del Dep. Locom. di Napoli C. Flegrei; il Verificatore Giovanni Amato, della Sq. Rialzo di Napoli C.le; il Tecn. Gaetano Borrelli, del Dep. Locom. di Napoli Sm.to; l'Assist. Capo Attilio Gigantino, della staz. di Torre Ann.ta C.le; il C. Staz. Pierino Imbrenda, della staz. di Battipaglia; il Capo Tr. Francesco Cirillo e l'Assist. Viagg. Luigi Fortunato del Dep. Pers. Viagg. di Napoli C.le; il Macch. Giovanni Cataldo del Dep. Locom. di Benevento; il Manovr. Capo della staz. di Caserta, Nicola Cunto; il Macch. T.M. del Dep. Locom. di Salerno Raffaele Esposito; l'Op. Qualif. Giuseppe Gallo, del 28° Tr. Lav. di Torre Ann.ta C.le; il Capo Staz. Sup. Ciro Gifuni, della staz. di Napoli C.le; il Cond. Carmine Petrosino, del Dep. Pers. Viagg. di Caserta, ed il Capo Tr. Biagio Petrone, del Dep. Pers. Viagg. di Napoli Sm.to. Auguri di lunga e serena quiescenza a tutti.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: il Capo Treno Ernesto De Lise, del Dep. Pers. Viagg. di Caserta; i Macch. Luigi Savarese e Ferdinando Gargiulo, del Dep. Locom. di Napoli Sm.to; l'Appl. Capo Mario Lauritano, del Mag. Approvv.ti di Napoli Poggioreale, ed il Segr. Tecn. Sup. a r. cav. Ferdinando Palma, già dell'Uff. I.E. Comp.le. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.
Profonde condoglianze anche al caro amico Aldo Maciariello, Applicato presso l'Uff. Pers. Comp.le e collaboratore di "Voci", per la perdita del padre Alfonso, Deviatore Capo a riposo dal 1959; all'A. Macch. Francesco Lampognana, per la grave perdita del figlio Roberto, di 17 anni, ed al Segr. Sup. a r. cav. Carmine Arbucci, per la perdita della moglie Antonietta Montuori.

Palermo

In seguito alle gravi ferite riportate in occasione dell'incidente ferroviario verificatosi il 9 aprile u.s. fra le stazioni di Fiumetorto e di Buonfornello, della linea Palermo-Messina, è deceduto il Macchinista Stefano Alfieri, del Deposito Locomotive di Palermo.
Ai familiari, così duramente colpiti, esterniamo i nostri sentiti sensi di solidarietà.

Lauree. Si è brillantemente laureata in Lingue e Letterature Straniere con 110 e lode, la signorina Carmela Gallo Carrubba, figlia del C.P.V. Sup. a riposo cav. Calogero, già titolare del D.P.V. di Agrigento. Complimenti.

Onorificenze. È stato insignito dell'onorificenza di Ufficiale dell'Ordine al Merito della R.I. il paramedico Mario Zagarella, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.
Al caro Mario le nostre più sentite congratulazioni per il meritato riconoscimento.

Nozze di diamante. Giuseppe Di Fatta, Frenatore a riposo, padre del Capo Stazione Superiore della stazione di Palermo Centrale, ha festeggiato le nozze di diamante.
Al caro collega ed alla gentile consorte, sig.ra Grazia Incandela, auguri vivissimi.

Fiori d'arancio per la dott. Giuseppina Ciulla, figlia del Conduttore a riposo Eduardo, già in servizio presso il D.P.V. di Palermo, che si è unita in matrimonio con il sig. Giovanni Russo.
Alla novella coppia auguri di ogni bene.
Auguri altrettanto fervidi per Paolo Montalbano, figlio dell'Assistente Capo Mario, della stazione di Bagheria, che ha sposato la sig.na Maria Lia Fermo.

Esoneri. Sono stati calorosamente festeggiati da colleghi ed amici, in occasione del collocamento a riposo: il Capo Stazione Sovrintendente Domenico Pagano, Titolare della stazione di Cefalù; il Capo Personale Viaggiante Sovrintendente Cosimo Tripolitano, Titolare del D.P.V. di Messina; il Capo Stazione Superiore Gino Brancaforte, Titolare della Stazione di Noto; l'Ausiliario Raffaele Reina, del Deposito Locomotive di Palermo.
Ai neo-pensionati auguriamo lunga e serena quiescenza.

Cicogna express per Manfredi Pedone, figlio dell'Ispettore Principale, dott. Ferdinando della Divisione Approvvigionamenti di Palermo Lolli; per Stefania Incontro, figlia dell'Assistente di stazione Concetta, della stazione di Lentini; per Maurizio Marchese, figlio dell'Operaio Qualificato Diego, della Zona 43.3 I.E. di Gela; per Laura, primogenita di Maria Rita Russo, figlia dell'Applicato Edoardo, dell'Ufficio Personale Compartimentale.

I nostri lutti. Sono recentemente deceduti: l'Applicato Capo Ciro Lisciandrello, dell'Ufficio Materiale e Trazione; la sig.ra Angela Palazzolo, madre del Primo Dirigente a riposo dott. Salvatore Russo; il padre del Tecnico Giovanni Cinquemani, del 41° Tronco Lavori di Castelvetrano; la sig.na Assunta Sorce, sorella del Segretario Superiore dott. Giuseppe, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico Compartimentale di Palermo.
Ai familiari, le nostre più sentite condoglianze.

Il Capo Tecnico Sup. a r., Giovanni Leonardi, già Titolare della Squadra Rialzo di Messina, è stato insignito dell'onorificenza di Commendatore al merito della Repubblica Italiana.
Congratulazioni vivissime da parte di "Voci".

Reggio Calabria

Nozze. Si sono sposati nel Santuario di San Francesco di Paola, il Capo Stazione Franco Restuccia e la gentile sig.na Teresa Fino, figlia del Capo Stazione Superiore di Rossano. Auguri di ogni felicità da parte di "Voci".

Roma/Impianti

Fiori d'arancio. Ai Fori Imperiali, nella Chiesa di SS. Cosma e Damiano, la signorina Laura Querci, figlia del Capo Staz. Sovr. Valerio, 1° Aggiunto a Roma Termini, si è unita in matrimonio con Nicola.
Ai novelli sposi i migliori auguri.
Nella chiesa di S. Antonio, hanno unito il loro destino la signorina Stefania Gregori e l'Ausil. Daniele Liberati in servizio presso la stazione di Roma Trastevere.
Alla giovane coppia l'augurio di vita prospera e felice.

Binario X. Angela Galgani, figlia di Adelchi, Macchinista del D.L. di S. Lorenzo, si è laureata in Lettere Moderne con il massimo dei voti.
Adriana Boscagli, figlia del Macchinista a riposo Nello del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo, ha voluto seguire l'esempio del fratello Giorgio, biologo affermato al Parco Nazionale d'Abruzzo, laureandosi brillantemente in Giurisprudenza presso l'Università di Roma.
La dottoressa Patrizia Piunti, figlia del Dirigente Superiore a riposo dr. Mattia, si è specializzata in Neuropsichiatria Infantile, col massimo dei voti.
Il Capo Gestione Giuseppe Cuda, Dirigente della Segreteria del Piazzale del Parco Prenestino, ha conseguito la laurea in Lettere Classiche.
A tutti le più vive congratulazioni.

Onorificenza. In occasione della ricorrenza del 1° Maggio il Capo Tec. Sovr. Francesco Celico, Capo Reparto Coordinatori I.E. di Roma Termini è stato insignito dal Presidente della Repubblica dell'onorificenza della "Stella al merito del Lavoro".

Cicogna express. Gli amici della Direzione Generale formulano i migliori auguri al Capo Stazione Rocco Zaccaria e alla signora Elena per l'arrivo dell'atteso erede Francesco Antonio.

Un cordiale benvenuto ed un augurio di buon lavoro al Capo Deposito Sup. Giuseppe Martini, che è passato dalla Titolarità del Dep. Loc. di Cassino alla Dirigenza del 3° Reparto d'Esercizio Trazione di Sulmona.

I redattori compartimentali

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Antonio Bozzi	Tel.	2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.. Nino Campagna	Tel.	3512
Unità Dist.: Petronini - Verdi	Tel.	3233
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Luigi De Luca	Tel.	2730
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	4225
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3303
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quarantino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	38883

I nostri lutti. Confortata dall'affetto dei familiari, si è serenamente spenta la signora Maria De Fanti, madre del Capo Gest. Sup. Pietro Ronci, in servizio alla Gestione Bagagli di Roma Termini e del Controllore Viagg. Sup. Virgilio Ronci del Gruppo Controllori di Roma Termini. Alle famiglie giungano le più sentite espressioni di cordoglio.
È deceduto anche il Macchinista a riposo Mario Deugeni, già in forza al Deposito Loc. di S. Lorenzo, lasciando un vuoto incolmabile nell'animo dei familiari e degli amici.
Si è spento Italo Carnevali, Macchinista a Roma Smistamento. La moglie ringrazia tutti gli amici di Italo che le sono stati molto vicini in questa triste circostanza.

Commiato. Il 27 maggio, dopo molti anni di encomiabile attività ferroviaria, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Staz. Sovr. Antonio Tommaso Crenca, Capo Stazione Titolare di Roma Tuscolana.
A nome dei colleghi dei molti impianti in cui ha validamente operato, giunga all'amico Crenca l'augurio di un futuro sereno e felice.
Salutiamo inoltre Pasquale Bovi, Manovratore Capo a R. Termini, anch'egli pensionato col massimo di servizio, ed il Segr. Sup. Gustavo Santini, Capo Rep. del Servizio Internazionale e Dogane, in pensione con più di 41 anni di servizio ferroviario effettivo.

Nozze d'oro. Salvatore Corsi, ex Applicato Capo presso la Divisione Ragioneria di Roma, e la signora Ada Lattini hanno festeggiato le nozze d'oro. Auguri e complimenti vivissimi.

Roma/Servizi

Nascite. Fiocco azzurro per la nascita di Emanuele, figlio dell'Applicato G. Raffaele Bruno, della Direzione Generale Coordinamento. Auguri vivissimi, da estendere anche al felicissimo nonno, Aldo Mosello, Segretario Superiore in servizio presso il C.d.A.

Affari Generali

Lutti. È venuto a mancare improvvisamente all'affetto dei suoi cari e di tutti coloro che hanno potuto conoscerlo ed apprezzarlo, il prof. Nicola Coppola, Segretario Tecnico Superiore di 1ª cl. a riposo. Il prof. Coppola ha svolto gran parte della sua carriera ferroviaria presso l'Ufficio Relazioni Aziendali, in cui diresse per anni, con eccezionale competenza e con risultati di assoluto prestigio, l'attività del Reparto Mostre.
Alla famiglia Coppola le affettuose condoglianze della redazione di "Voci della Rotaia".

C.E.U.

Nascite. Fiocco rosa in casa dei colleghi Angela Bambara e Emanuele Pederzoli per annunciare la nascita di Chiara.
La cicogna ha portato a Elio Bianchini una bambina di nome Chiara. Felicità anche in casa di Valeria Scacco per la nascita del figlio Massimo.

Impianti Elettrici

Un saluto ed un augurio all'ing. Franco Salmi che ha lasciato l'Azienda per dimissioni.

Le più sentite condoglianze all'Applicato Capo r.e. Mirella Di Silvestro, dell'Ufficio 1°, per la perdita della madre Rosa.

Lavori

Si è spento serenamente il professor Salvatore Longo, padre del Dirigente Sup. Domenico, Capo dell'Ufficio C.le 6°. I componenti l'Ufficio porgono, attraverso "Voci", sentite condoglianze.

Fiori d'arancio in grande quantità in occasione delle nozze del collega Pasquale Borriello, dell'Ufficio C.M., con la sig.na Melina Leo. Alla coppia vivissimi auguri e tanta felicità.

Movimento

Quiescenza. Al Capo Gestione Guglielmo Barghini, distaccato da tempo presso l'Ufficio II di questo Servizio con mansioni di traduttore, che va in pensione per dimissioni, auguriamo lunga e serena quiescenza.

Lutti. Condoglianze profonde alla signora Alda Massaccesi per l'improvvisa scomparsa del marito Umberto. Il cav. Massaccesi, Segretario Sup. di 1ª cl. a r., ha ricoperto per molti anni il delicato incarico di capo della segreteria del Direttore del Serv. Movimento.
Profonde condoglianze anche al sig. Gaetano Macarì per la prematura perdita della moglie ed ai signori Maria Gabriella Romagnoli e Quirino De Angelis per la morte delle rispettive madri.

Personale

Nozze d'oro. Quintino Taglieri, Operaio in pensione del Servizio Trazione, festeggia 50 anni di matrimonio.
Agli auguri di lunga e serena vita che i figli Dario del Servizio Personale, Mario dell'Ufficio Movimento di Roma e Dora formulano a papà Quintino ed a mamma Angela, si aggiungano quelli di "Voci".

Culle. La cicogna, stanca di volare, è atterrata sull'Ufficio C.le 2° allietando le case del Segretario Domenico Grande con la nascita della primogenita Stefania; dell'Applicato Laura Federico con la piccola Barbara; del Segretario Superiore Giuliano Di Virgilio con Cesare che ha trovato ad attenderlo la sorellina Carla, e del Segretario Superiore Vincenzo Cinque, redattore di "Voci", con Daniela, festosamente accolta dai fratellini Paolo e Carlo. Ai genitori, vivissimi auguri e felicitazioni.

Ragioneria

Un gravissimo lutto ha colpito il nostro Servizio. È venuto improvvisamente a mancare il Dirigente Generale Dott. Filippo De Simone, Direttore del Servizio Ragioneria.
Entrato in ferrovia nel lontano 1939, il Dott. De Simone aveva svolto il suo servizio sempre presso la Ragioneria, percorrendo tutti i vari livelli della carriera fino a raggiungere il massimo grado gerarchico.
Il Dott. De Simone verrà ricordato da tutti per le sue alte capacità professionali e le sue grandi doti umane.

Lauree. La Signora Giuliana Pedica, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, si è brillantemente laureata in Economia e Commercio presso l'Università di Roma. Vivissimi auguri.

U.R.D.G.

Laurea. Si è brillantemente laureata in Scienze Politiche il Segr. Sup. Donatella Eva Riato. Alla neo dottoressa complimenti vivissimi.

Lutti. Le nostre più sentite condoglianze al Segr. Sup. Sergio Dante per l'improvvisa ed immatura scomparsa della sorella.

Torino

Il Presidente della Cooperativa Fattorini di Torino, cav. Angelo Sacco, è stato recentemente nominato dal Consiglio di Amministrazione, riunitosi a Bologna, Presidente del Consorzio Nazionale delle Cooperative Portabagagli della rete ferroviaria italiana. Al dinamico e solerte cav. Sacco le più vive congratulazioni per il meritato riconoscimento nonché l'augurio di buon lavoro nel nuovo incarico.

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Dirig. Sup. ing. Nicola Merola, capo dell'Ufficio Movimento; il C.S. Sup. Eugenio Bonzano, da oltre trent'anni cassiere-economo del DLF di Alessandria; all'OGR il C.T. Sovr. Igino Migasso e l'Appl. C. Nilde Piuma. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Proveniente da Roma, ha da poco assunto la dirigenza del Controllo Merci il 1° Dirig. dr. Pietro Bellapasta: un cordiale benvenuto e tanti auguri di buon lavoro.

Onorificenze. Il Segr. Sup. dr. Giorgio Zacco, Capo del Rep. Ragioneria OGR, è stato recentemente nominato Cavaliere al merito della R.I. Vivissime congratulazioni.

Binario dieci. Il giovane Roberto Cazzola, figlio del C. Tr. Giorgio del DPV di Alessandria, con 110/110 si è laureato in Ingegneria Elettronica presso il Politecnico di Torino; complimenti ed auguri.

Marcia nuziale. Alfonso Campolattano, Ausil, di Torino Smist., con Angela Mormile; Vanda Maniaci, Man.le dell'OGR, con Edoardo Papagni. Auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Marco al C. Tr. Attilio Bertaina del DPV di Cuneo; Marika all'Op. Q. Ignazio Drago del Rep. 15/E/IE di Torino PN; Ciro al C.S. Cosimo Annicchiarico di Torre Pellice; Roberto all'Appl. Fedora Maramarco dell'Uff. Collaudi; Massimiliano al C.S. Ercoliano Visca di Saluggia ed a Luigina Piazza, Ausil, a Chivasso; al DL di Cuneo Dario all'AM Flaminio De Santis; Matteo all'AM Bruno Gavuzzi; Daniela al Macch. Michele Sacco e Simona al Macch. Silvano Marengo; all'OGR M. Stella all'Op. Q. Michele Di Mio; Luisa all'Aus. Francesco Acampora; Gianfranco all'Aus. Felice Triumbari; Milena all'Op. Q. Pasquale Ceres ed Ippolita all'Op. Q. Rocco Maiullari. Felicitazioni!

Lutti. Per infortunio sul lavoro è deceduto il Tecn. Teresio Barberis della Zona 32 IE di Alessandria; alla famiglia i sensi del nostro più vivo cordoglio, che estendiamo a quella del C. Tr. Giusto Morosini, del DPV di Asti, e del Tecn. Mario Gai, dell'OGR, mancati in attività di servizio. In pensione sono scomparsi l'ex C. Tr. Giacomo Vietto, del DPV di Cuneo, e l'ex Op. 1ª cl. IE Antonio Maramarco, padre dell'Appl. Fedora dell'Uff. Collaudi. Sentite condoglianze ai loro parenti e ad altri colleghi, recentemente colpiti da gravi lutti: all'OGR i padri dell'Op. Q. Giuseppe Coniglio, dell'Op. Q. Luigi Puorro, dell'Aus. Felice Triumbari e del Tecn. Enrico Cognetti nonché la madre dell'Op. Q. Tiziano Bacilieri; al DL di Cuneo la sig.ra Angela Mattia, madre dell'Op. Q. Giuseppe Andreis; il sig. Luigi Scimeca, padre dell'AM Salvatore; il sig. Antonio Graglia, padre dell'AM Giuseppe, ed il sig. Giuseppe Canova, padre del Macch. Valerio; a distanza di un mese l'uno dall'altra i sigg. Vincenzo Boscaino e Giuseppina De Nigro, genitori del Segr. Sup. 1ª cl. Antonio Boscaino, dell'Uff. Collaudi.

Trieste

Marcia nuziale per il Capo Stazione dell'Impianto di Casarsa Aldo Guarin che si è unito in matrimonio con la signorina Laura Doretto nell'Abbazia Benedettina di Summaga.
Fiori d'arancio per il Segretario dell'Ufficio Movimento Elisa Giannangeli che ha sposato in Campidoglio il Segretario Michele Chieppo dello stesso Ufficio.
Presenti parenti ed amici si sono uniti in matrimonio nella suggestiva chiesetta di Barcola in Trieste il Segretario Roberto Manta, dipendente dall'Ufficio Lavori Comp.le, e l'Assist. di Staz. dell'Impianto di Trieste C.le Maria Luisa Pusich.
Nella pittoresca abbazia di Rosazzo hanno pronunciato il loro "sì" il Capo Stazione di Pontebba Rossana Sorice e l'Assist. di Stazione di Gorizia C.le Gianni Cossaro.
Ai novelli sposi giungano le vivissime felicitazioni degli amici e di "Voci".

La casa del Segretario dell'Ufficio Ragioneria Claudia Rasa e del Conduttore del D.P.V. di Trieste C.le Claudio Ponzianelli è stata allietata dalla nascita di Federica.
La cicogna ha lasciato in casa del Segretario Giuseppina Padula e dell'Applicato Renzo Coceani, entrambi dipendenti del locale Ufficio Movimento, una graziosa bambina, Alessandra.
Ai neonati e ai genitori giungano sinceri auguri.

È improvvisamente mancata la signora Maria Rambruschi moglie dell'Operaio Qualificato del Tronco Lavori di Portogruaro Giovanni Zanon.
Ha cessato di vivere il Tecnico in pensione Severino Tassotto. Lutto in casa del Guardiano, addetto all'anticamera dell'Uff. Personale Comp.le, Alderino Mesaglio, per la morte del padre. Lutto anche in casa del Segretario Lino Benni dell'Ufficio Materiale e Trazione per la morte del padre sig. Germano, e del Segretario Alberto Mian, dell'Ufficio Lavori, per la morte del padre sig. Bruno.

Sono stati di recente collocati in quiescenza il Capo Staz. Sovrint., cav. Mario Losi, Titolare della stazione di Trieste C.le; il Dirigente Sup.re, ing. Franco Salmi, Capo dell'Ufficio I.E.; il Guardiano Guido Vecchiet, da molti anni addetto all'anticamera dell'Ufficio Mater. e Traz. con le funzioni di Commesso, e il Capo Gestione Sup.re della stazione di Villa Opicina, cav. Iginio Prete.
Ai cari colleghi giunga l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Il più affettuoso saluto augurale al Dirig. SUup., dr. Renato Martini che, dopo aver diretto per molti anni l'Ufficio Commerciale di Venezia, è ritornato nella sua Roma con le funzioni di Capo dell'Ufficio Servizi Speciali e Impianti del Servizio. Lo ha sostituito, nella sede veneziana, il dr. Mario Rinaldi, già Capo Divisione CT a Napoli, al quale porgiamo il nostro benvenuto e le congratulazioni per la recente promozione a Dirigente Superiore.
Ha lasciato Venezia anche il Capo del locale Ufficio Ragioneria, dr. Michele Rossi. Primo Dirigente, ora Capo dell'Ufficio di Napoli.
La direzione dell'Ufficio veneziano è stata affidta al Pr. Dir. rag. Saulle Gaballo, proveniente dalla sede compartimentale di Genova. Al dr. Rossi e al rag. Gaballo i nostri più vivi auguri.
È andato in pensione il dott. Nicola Pasculli del Servizio Ragioneria con incarico presso la Direzione Compartimentale di Venezia.
Ha lasciato il servizio, dopo 40 anni di attività nella nostra Azienda, il Tecnico IE Aldo Pagliaro, che è stato festeggiato calorosamente da amici e colleghi. Ai neo-pensionati auguriamo lunghi anni sereni.

Lieti eventi. Le nostre felicitazioni al sig. Domenico Pantarotto, presidente del DLF di Venezia, che è diventato papà per la quarta volta: dopo tre figlie, ormai grandicelle, è arrivato un maschietto, Luca.
Rallegramenti anche all'Isp. Capo Agg., ing. Giuseppe Dalla Via dell'Ufficio Materiale e Trazione, che ha accolto con gioia il piccolo Paolo Igino.
Annunciamo anche la nascita di Nicola, figlio del Disegnatore Luciano Natali dell'Ufficio Lavori; di Giovanna, figlia dell'Op. Qual. Vittorino Berto del Tronco 4° Lav. di Padova; di Martina, del Segr. Tecnico Fernando Toniolo dell'Ufficio IE; di Rita, del Segr. Enzo Baldo dell'Ufficio Lavori. Auguri.

Nozze. L'Isp. P.le dell'Ufficio Materiale e a Trazione, ing. Camillo Conigliaro si è unito in matrimonio con la sig.na Laura Chiaromanni nella chiesa di San Giorgio a Venezia.
Il Capo Stazione Aldo Gruarin, in servizio a Casarsa, si è sposato con la signorina Laura Doretto nell'Abbazia benedettina di Summaga. Agli sposi il nostro augurio più affettuoso.

Condoglianze sentite al Segr. Sup. 1°, Piermaurilio Maurello dell'Ufficio Materiale e Trazione, che recentemente ha perduto la mamma, sig.ra Elsa Claser.

Verona

Sposi. A S. Candido marcia nuziale per: Berta e Hermann Stanzl, Ass. St.; Clementina e Pasquale Amato, Op. Qual. IE. Congratulazioni vivissime.

Nascite. Da Carpi: Maddalena, all'Op. Qual. Beniamino Romano del Cantone di Rolo Novi. Da Mori: Elisa, all'Ass. St. Luigino Osti. Dal 10° Tronco Lavori di Suzzara: Alessandro, all'Op. Qual. Dino Serpelloni; Lidia, all'Op. Qual. Raffaele Pinto. Da Verona PN: Ilaria e Francesca all'Aiuto Macch. Terenzio Di Clemente. Dall'UPC: Giuseppe Antonio, al Segretario Enzo Fina e alla signora Aurora. Dall'officina GR di Verona: Riccardo, all'Op. Qual. Claudio Campi; Michele, all'Op. Qual. Giovanni Battista Cerpelloni; Moreno, al Tecnico Giuseppe Rossi; Manuele, all'Op. Qual. Luigi Gaiga; Marco, all'Ausiliario Ivano Sandrini; Debora, all'Ausiliario Giampaolo Todeschini; Riccardo, all'Ausiliario Dino Lavarini; Anna, al Tecnico Renato Brighente; Michele, all'Op. Qual. Claudio Bonomi; Michele, all'Op. Qual. Renzo Menini; Ervi, all'Op. Qual. Antonio Anselmi. Dall'Officina GR di Vicenza: Simone, all'Op. Qual. Carlo Ambrosini. A tutti i neonati e alle loro famiglie le nostre congratulazioni.

I nostri lutti. Durante l'espletamento di incombenze di servizio è deceduto, travolto da un treno in transito, il Capo Tecn. Sup. Renzo Conte, Capo Zona IE di Chiusa. Ricordiamo che il Conte era attivo collaboratore della rivista "La Tecnica Professionale". Le affettuose condoglianze dei ferrovieri alla moglie, sig.ra Maria Elda Bocchin, e ai figli del DL di Verona, Segretario della locale Sezione DLF. L'attività sindacale e quella dopolavoristica lo portavano naturalmente e umanamente ad operare per gli altri. Alla famiglia il cordoglio dei ferrovieri.
Sono improvvisamente mancati all'affetto dei familiari il Capo Tecn. Sup. a riposo Elio Mini già Dirigente il 3° Tronco Lavori di Verona PN e il Revisore Sup. Danilo Roncari già in servizio all'Ufficio Movimento.
All'età di 84 anni è deceduto il cav. Gino Stanzani già titolare della stazione di Mozzecane. Alle famiglie così duramente colpite il nostro cordoglio. Le nostre condoglianze per lutti in famiglia a: Ass. Capo Vasco Mirandola della Stazione di Verona PN; Manovratore Guerrino Pasini della Stazione di Verona PN; Ass. Capo Angelo Anselmi della stazione di Verona Porta Vescovo; Ass. St. Roberto Magrella della stazione di Verona Porta Vescovo; Op. Qual. Graziano Sperandio dell'Officina GR di Vicenza; Op. Qual. Pierangelo Bedin dell'Officina GR di Vicenza; Op. Qual. Silvano Schiavo dell'Officina GR di Vicenza; Ausiliario St. Filippo Lo Presti della stazione di Vicenza, distaccato al locale DPV, per la scomparsa del figlio Lucio di soli sei anni.

Una rete parallela

di Renzo Marello

In Italia sono circa una trentina, distribuite in modo abbastanza omogeneo su tutto il Paese, isole comprese. Quasi tutte hanno come compito base quello di servire l'interland dei principali capoluoghi di provincia, mentre nel caso delle grandi città, quali Milano, Torino, Roma e Napoli, costituiscono praticamente il prolungamento del servizio metropolitano. Stiamo parlando delle ferrovie concesse che hanno una estensione complessiva di 3.800 km di linee, quasi interamente a scartamento normale, di cui 1.400 km elettrificati; hanno un carico annuo di traffico passeggeri per 180 milioni di unità, in prevalenza pendolari, pari a 2,3 miliardi di viaggiatori/km e trasportano merci per 2 milioni di tonn/anno, equivalenti a 66 milioni di tonn/km. La distanza media percorsa è di 17 km/passeggero. In totale contano circa 18.000 dipendenti, per cui si può senz'altro affermare che, nell'insieme, hanno un peso ed una importanza considerevoli e che conseguentemente il problema d'un loro potenziamento assume dimensioni notevoli e multiformi.

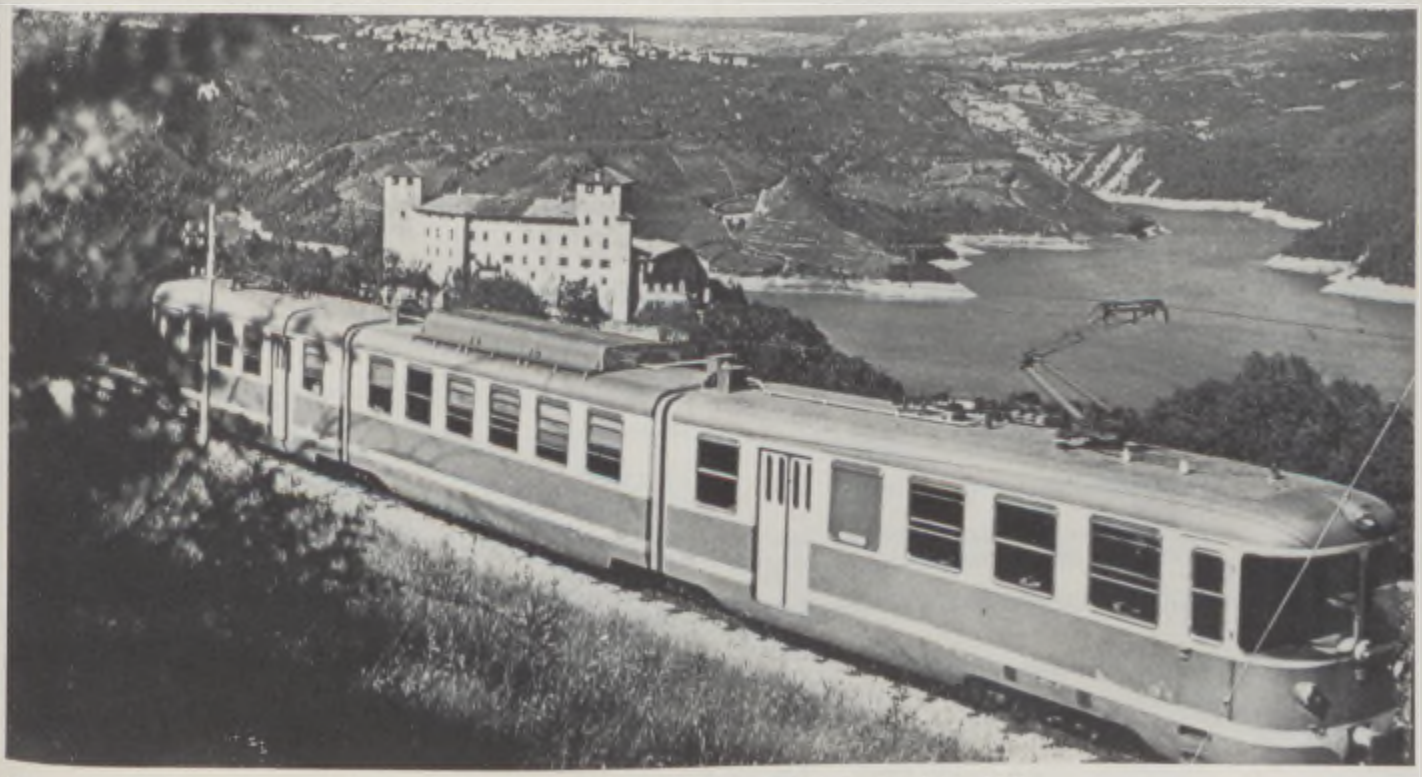
La maggior parte di queste ferrovie vive in regime commissariale, vale a dire sotto la diretta gestione dello Stato, tramite la Direzione della Motorizzazione Civile del Ministero dei Trasporti. Altre sono passate all'amministrazione regionale. Altre ancora sono ristrutturate sotto forma di società private con capitale però pubblico.

A queste ferrovie che, come si vede dai dati citati, sono un importante settore del sistema ferroviario nazionale, è stato recentemente dedicato un interessante convegno organizzato dall'Istituto dei Trasporti ed Organizzazione Industriale del Politecnico di Torino, con il patrocinio del Ministero dei Trasporti e della Regione Piemonte.

Le ferrovie concesse svolgono un ruolo determinante per l'economia locale di molti centri. Ciò rende necessaria la definizione di un concreto e urgente programma di ristrutturazione e di potenziamento che sia in grado di quantificare e soprattutto assegnare i finanziamenti indispensabili alla realizzazione di un piano già elaborato e da anni giacente presso il Parlamento in attesa di approvazione.

Il convegno di Torino ha sottolineato chiaramente la gravità della situazione di queste ferrovie. Le concessioni sono ormai prossime a scadere, mentre ancora non esistono precise normative sul loro futuro, sebbene un decreto presidenziale preveda la delega dallo Stato alle Regioni dell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie concesse, previo risanamento tecnico ed economico.

Ma tale risanamento ed il previsto passaggio alle Regioni sono obiettivi piuttosto lontani. Infatti quasi tutte le ferrovie in concessione, che all'origine



Un'immagine della linea in concessione Trento-Malè. È a scartamento ridotto e il tracciato si snoda per 56 Km

ebbero un rapido sviluppo, oggi vivono a livello di pura sussistenza.
L'obsolescenza degli impianti e del materiale rotabile, decisamente inadeguati alle esigenze attuali le accomuna in una condizione di decadenza. Ed è su questo punto che si sono soffermati molti degli intervenuti, sottolineando la necessità, se si vuole che le "concesse" sopravvivano, di metterle in grado di rispondere pienamente alla loro funzione.
Basti pensare che più dell'82% degli importi destinati alle concesse serve a ripianare le spese di esercizio e che queste ultime nell'arco di dieci anni, dal '70 al '79, sono aumentate del 71%, a fronte di un incremento dei passeggeri del 35% e delle merci del 12%.
Al convegno torinese hanno partecipato numerosi politici (il Sottosegretario ai Trasporti, Sen. Tiriolo, il Presidente della Commissione Trasporti della Camera, On. Bernardi, il Sen. Libertini membro della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato e il Presidente della Commissione Lavori Pubblici della Camera, On. Botta), gli Assessori regionali ai Trasporti del Piemonte e della Lombardia, Direttori centrali della Motorizzazione Civile, Dirigenti centrali e compartimentali dell'Azienda FS, fra i quali i Direttori dei Compartimenti di Torino, Ing. Ballatore, e di Bologna, Ing. Marino, e del Servizio Commerciale, Dr. Ferretti, oltre a numerosi responsabili di varie società ferroviarie concesse.
Ben undici sono state le relazioni tenute sull'argomento da qualificati oratori. Tutti hanno ampiamente illustrato la necessità di un piano pluriennale di investimenti prendendo spunto dal già citato disegno di legge n. 790, il quale — come ha puntualmente precisato il Sen. Libertini — prevede appunto investimenti per circa 2.500 miliardi da erogare per le ferrovie concesse ed il riscatto di alcune di esse da inglobare nella rete FS.
In conclusione si può dire che lo scopo dell'interessante convegno è stato pienamente raggiunto. Con esso, infatti, si è portato un importante contributo metodologico alla formazione del piano e alla costituzione di un sicuro e valido punto di riferimento per l'impostazione della tanto attesa legge. □

Le "concesse" una ad una

Ecco uno schema che riporta la situazione, Regione per Regione, delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa, alla data del primo gennaio 1982

PIEMONTE

1) S.p.A. Torinese Tramvie Intecomunali (S.A.T.T.I.)

Sede sociale e direzione d'esercizio: Torino
Linee esercitate:

a) Torino - Ceres;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 53
b) Settimo - Rivarolo - Castellamonte;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 30
c) Rivarolo - Pont;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 16
Totale chilometri		Km. 99

2) S.p.A. Subalpina di imprese ferroviarie

Sede sociale e direzione d'esercizio: Domodossola.
Linea esercitata:

Domodossola - Confine Svizzero	scartamento m. 1,000; trazione elettrica;	Km. 33
Totale Regionale		km. 132

LOMBARDIA

3) S.p.A. Ferrovie Nord Milano

Sede sociale e direzione d'esercizio: Milano
Linee esercitate:

a) Milano - Saronno;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 22
b) Saronno - Varese - Laveno;	scartamento normale; trazione elettrica;	km. 51
c) Saronno - Como;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 24
d) Bovisa - Asso;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 50
e) Novara - Saronno - Seregno;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 54
Totale chilometri		Km. 201

4) Soc. Nazionale Ferrovie e Tramvie (S.N.F.T.)

Sede Sociale: Roma; Direz. d'esercizio: Iseo.
Linea esercitata:

Brescia - Iseo - Edolo;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 124
Totale regionale		Km. 325

TRENTINO-ALTO ADIGE

5) S.p.A. Ferroviaria elettrica Trento - Malè

Sede sociale e direzione d'esercizio: Trento
Linea esercitata:

Trento - Malè;	scartamento m. 1,000; trazione elettrica;	Km. 56
Totale regionale		Km. 56

VENETO

6) Società veneta Autoferrovie (S.V.A.)

Sede sociale: Padova; Direzione d'esercizio: Piove di Sacco.
Linea esercitata:

Mestre - Piove di Sacco - Adria;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 57
Totale regionale		Km. 57

FRIULI-VENEZIA GIULIA

7) Società Ferrovie del Nord Est

Sede sociale e direzione d'esercizio: Udine
Linea esercitata:

Udine - Cividale;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 15
Totale regionale		Km. 15

LIGURIA

8) Gestione Governativa Ferrovia Genova - Casella

Sede sociale e direzione d'esercizio: Genova
Linea esercitata:

Genova - Casella;	scartamento m. 1,000; trazione elettrica;	Km. 24
Totale regionale		Km. 24

EMILIA ROMAGNA

9) Società Veneta Autoferrovie (S.V.A.)

Sede sociale: Padova; sede d'esercizio: Bologna
Linea esercitata:

Bologna - Portomaggiore;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 47

10) Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche

Sede sociale: Padova; Direzione d'esercizio: Parma.

Linea esercitata:

Parma - Suzzara;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 44

11) S.p.A. Ferrovia Suzzara - Ferrara

Sede sociale: Milano; Direzione d'esercizio: Ferrara

Linea esercitata:

Suzzara - Ferrara;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 82

12) Gestione Commissariale Governativa - Ferrovie Padane

Sede e Direzione d'esercizio: Ferrara.

Linea esercitata:

Ferrara - Codigoro;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 53

13) Azienda Consorziale Trasporti (C.P.T.)

Sede e direzione d'esercizio: Reggio Emilia

Linea esercitata:

Reggio Emilia - Ciano - Sassuolo - Guastalla;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 76

14) Azienda Trasporti Consorziale (A.T.C.)

Sede e direzione d'esercizio: Modena

Linea esercitata:

Modena - Sassuolo;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 16

15) Azienda Provincializzata Trasporti (A.P.T.)

Sede e direzione d'esercizio: Bologna

Linea esercitata:

Casalecchio - Vignola;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 25
Totale regionale		Km. 343

TOSCANA

16) S.p.A. La Ferroviaria Italiana

Sede sociale e direzione d'esercizio: Arezzo

Linee esercitate:

a) Arezzo - Stia;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 44
b) Arezzo - Sinalunga;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 40
Totale regionale		Km. 84

UMBRIA

17) Società Mediterranea per le Strade Ferrate Umbro-Aretine

Sede sociale: Milano; direzione d'esercizio: Perugia

Linea esercitata:

Umbertide - S. Sepolcro - Perugia (con diramazione per P.S. Giovanni) - Terni	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 153
Totale regionale		Km. 153

Due mezzi in servizio sulla linea S. Sepolcro-Perugia

Il trenino bianco-azzurro che svolge servizio sulla Roma-Fiuggi

LAZIO

18) Azienda Consortile Trasporti nel Lazio (A.CO.TRAL.)

Sede e direzione d'esercizio: Roma

Linee esercitate:

a) Roma - Civita Castellana - Viterbo	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 102
b) Roma - Lido di Roma;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 29
c) Roma - Fiuggi;	scartamento m. 0,950; trazione elettrica;	Km. 94
Totale regionale		Km. 225

ABRUZZO

19) Gestione Commissariale Governativa Ferrovie Adriatico-Appennino

Sede e direzione d'esercizio: Lanciano

Linea esercitata:

S. Vito Marina - Castel di Sangro - Archi Atessa - Ortona Marina - Crocetta;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 156
Totale regionale		Km. 156

CAMPANIA

20) Società per l'esercizio di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.)

Sede sociale e direzione d'esercizio: Napoli

Linee esercitate:

a) Napoli - Pozzuoli - Torregaveta;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 20
b) Napoli - Licola;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 27
Totale		Km. 47

21) Consorzio Trasporti Pubblici di Napoli (C.T.P.)

Sede e direzione d'esercizio: Napoli

Linea esercitata:

S. Maria C.V. - Piedimonte Matese;	scartamento normale; trazione diesel;	km. 41

22) Gestione Commissariale Governativa della Ferrovia Benevento - Napoli

Sede e direzione d'esercizio: Benevento

Linea esercitata:

Benevento - Cancello;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 49

23) S.p.A. Strade Ferrate Secondarie Meridionali

Sede sociale e direzione d'esercizio: Napoli

Linee esercitate:

a) Napoli - Nola - Baiano;	scartamento m. 0,950; trazione elettrica;	Km. 40
b) Napoli - Ottaviano - Sarno;	scartamento m. 0,950; trazione elettrica;	Km. 39
c) Barra - Torre Annunziata - Poggiomarino;	scartamento m. 0,950; trazione elettrica;	Km. 30
d) T. Annunziata - Sorrento;	scartamento m. 0,950; trazione elettrica;	Km. 22
Totale		Km. 131
Totale regionale		Km. 268

PUGLIA

24) Gestione Commissariale Governativa per le Ferrovie Calabro-Lucane

Linee esercitate:		
a) Bari - Altamura - Matera;	scartamento m. 0,950; trazione elettrica;	Km. 76
b) Altamura - Avigliano - Lucania;	scartamento m. 0,950; trazione elettrica;	Km. 85
Totale		Km. 161

25) S.p.A. Ferrotranviaria

Sede Sociale e direzione d'esercizio: Bari

Linea esercitata:

Bari - Barletta;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 70

26) S.p.A. Ferrovie del Sud-Est

Sede sociale: Roma; direzione d'esercizio: Bari

Linee esercitate:

a) Zollino - Gagliano;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 47
b) Casarano - Gallipoli;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 22
c) Maglie - Otranto;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 18
d) Lecce - Zollino - Gallipoli;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 54
e) Novoli - Gagliano;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 74
f) Martina F. - Lecce;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 102
g) Bari - Taranto;	scartamento normale; trazione diesel;	Km. 156
Totale		Km. 473

27) S.r.l. Ferrovie del Gargano

Sede sociale e direzione d'esercizio: S. Severo

Linea esercitata:

S. Severo - Rodi - Peschici;	scartamento normale; trazione elettrica;	Km. 78
Totale regionale		Km. 782

BASILICATA

28) Gestione Commissariale Governativa per le Ferrovie Calabro-Lucane

Sede: Roma; direzione d'esercizio: Bari

Linea esercitata:

Avigliano - Potenza - Laurenzana;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 23
Totale Regionale		Km. 23

CALABRIA

29) Gestione Commissariale Governativa per le Ferrovie Calabro-Lucane

Sede: Roma; direzione d'esercizio: Catanzaro

Linee esercitate:

a) Gioia T. - Sinopoli S.P.;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 27
b) Gioia T. - Cinque Frondi;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 32
c) Pedace - S. Giovanni in Fiore;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 68
d) Cosenza - Catanzaro Lido;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 115
Totale regionale		Km. 242

SICILIA

30) Gestione Commissariale Governativa - Ferrovia Circumetnea

Sede e direzione d'esercizio: Catania

Linea esercitata:

Catania - Randazzo - Riposto;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 114
Totale regionale		Km. 114

Un suggestivo tratto di linea della Circumetnea

SARDEGNA

31) Gestione Commissariale Governativa Strade Ferrate Sarde

Sede e direzione d'esercizio: Sassari

Linee esercitate:

a) Sassari - Alghero;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 34
b) Sassari - Sorso;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 11
c) Sassari - Tempio - Palau;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 150
Totale regionale		Km. 195

32) Gestione Commissariale Governativa Ferrovie Complementari della Sardegna

Sede e direzione d'esercizio: Cagliari

Linee esercitate:

a) Macomer - Nuoro;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 62
b) Macomer - Bosa;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 24
c) Mandas - Arbatax;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 160
d) Cagliari - Mandas - Isili;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 81
e) Isili - Sorgono;	scartamento m. 0,950; trazione diesel;	Km. 83
Totale		Km. 410
Totale regionale		Km. 605

RIEPILOGO NAZIONALE

	scartamento normale	Km.2121
	scartamento ridotto	Km.1483
Totale		Km.3604

(a cura di Francesco De Angelis)

I battelli su rotaia di Ronquières

di Vittorino Sermarini

Un gran numero di canali navigabili assicura, unitamente a strade e ferrovie, le comunicazioni e, soprattutto, la circolazione delle merci all'interno dell'Europa continentale. La rete dei canali è più fitta nella parte settentrionale, favorita dall'andamento pianeggiante del suolo, anche se le moderne tecniche di costruzione hanno consentito il collegamento tra Mediterraneo e Mare del Nord. Per superare i dislivelli si è fatto ricorso alle chiuse o a sistemi diversi, tutti più o meno ingegnosi. In Belgio al momento della costruzione del canale che unisce Charleroi al mare, attraverso Bruxelles, l'ostacolo maggiore era un dislivello di sessantotto metri. Il tradizionale sistema delle chiuse non era ipotizzabile perché sarebbe stato necessario costruirne almeno quattro con costi di esercizio rilevanti ed un aggravio nei tempi di percorrenza. Inoltre, in determinati periodi dell'anno, per alcune chiuse si presenta il problema di ripompare l'acqua a monte per non impoverire troppo il canale superiore. E così a Ronquières, questo è il nome della località, si è fatto ricorso alla ferrovia. Ma attenzione non è il carico dei battelli ad essere trasbordato, niente affatto: sono gli stessi battelli che proseguono il loro viaggio su rotaia, superano il salto di 68 metri in un chilometro e mezzo circa, e però continuano a galleggiare nell'acqua. È un piccolo rompicapo che cercheremo di spiegare, precisando innanzitutto che i battelli di cui si parla sono vere e proprie navi con una stazza che raggiunge le mille tonnellate. I battelli, dunque, vengono ormeggiati sul canale, in prossimità di una chiusa le cui porte, chiudendosi, trasformano la porzione del canale stesso in vasca, anzi in un enorme vagone ferroviario sorretto da 236 ruote. Il vagone-bacino viene agganciato da cavi che avvolgendosi a potenti

Il canale e in lontananza la torre che a Ronquières è riservata ai visitatori. Sotto, il vagone entro il quale si intravvede il battello che galleggia

verricelli lo trascinano, con la nave che continua a galleggiare all'interno, fino alla sommità del tronco ferroviario, lungo 1432 metri. La stessa operazione si svolge per i battelli che scendono. I vagoni hanno una strana forma, il fondo è obliquo in modo da seguire l'inclinazione del piano delle rotaie e mantenere battello e acqua orizzontali. I tronchi ferroviari sono due per rendere più spedite le operazioni di passaggio e per evitare interruzioni del traffico in caso di guasto o fermo per manutenzione. In totale a Ronquières sono stati utilizzati 34 chilometri di rotaie anche perché per ogni vagone un contrappeso, su ruote anch'esso, compie il viaggio inverso per bilanciare la spinta. I cavi per il rimorchio sono lunghi, in totale, 24 chilometri ed hanno un diametro di circa sei centimetri; 13 telecamere a circuito chiuso, 91 posti telefonici, 2.400 sorgenti luminose assicurano il regolare svolgimento del servizio. Gli argani sono elettrici e l'energia necessaria a tutto il complesso viene fornita da una centrale azionata dalle stesse acque del canale convogliate in una condotta forzata di due metri di diametro. Nella realizzazione si è tenuto conto della immancabile curiosità che avrebbe richiamato certamente numerosi visitatori; è stata così costruita nella parte superiore del canale una torre alta 125 metri, alla cui base trovano posto le apparecchiature necessarie al funzionamento, e nella parte restante, oltre al belvedere e ad una terrazza panoramica, sono state sistemate sale per mostre ed esposizioni ed un locale ove vengono proiettati cortometraggi illustrativi dell'opera. Lo spettacolo dall'alto della torre è fantastico: l'andirivieni dei battelli, il loro lento risalire la china, il chiudersi e l'aprirsi dei portelloni dei vagoni, dànno l'impressione di un giocattolo per un gigante bambino ove tutto si svolge quasi per divertimento. E poi c'è il panorama: il canale a sud è coperto da una folta vegetazione, a nord invece lo si può seguire nelle sue ampie curve per evitare le ondulazioni del suolo. Infine, lontano lontano, all'orizzonte, la collinetta di Waterloo, un invito a tuffarsi nella storia. Waterloo ... ma come si pronuncia visto che qui siamo in Belgio e non in Inghilterra? Vaterloo o Uaterloo? Presi dal nostro stesso dubbio due turisti scommisero sulla esatta dizione e in prossimità della cittadina chiesero ad un passante, indicando la collinetta, "quello è...?". Il loro interlocutore non ebbe nessuna esitazione: "quella è Uaterloo". Quello dei due che aveva perso la scommessa volle insistere: "Ma lei è di ... Uaterloo?". Il passante scosse violentemente il capo, "No, sono anche io un turista, sono qui in Uacanza". A questo punto vogliamo lasciare anche voi nel dubbio: è un invito a visitare Waterloo e la meravigliosa Ronquières. □

DIAMANTE

Treno a pedali

Quest'anno il Giro d'Italia è andato in treno, Sì, proprio così. Nel tratto tra Diamante e Taormina, i protagonisti del ciclismo internazionale si sono presi qualche ora di relax a bordo di un TEE tirato a lucido per l'occasione. Secondo Torriani, l'instancabile "patròn" del Giro d'Italia: "Dopo tanti trasferimenti in aereo, in nave, in auto, questa del treno è stata una specie di rimpatriata, persino un messaggio a chi confonde turismo con automobilismo". E, aggiunge: "I corridori in viaggio erano divertiti come bambini".

Ma anche lo stesso Torriani si deve essere divertito. Nella foto che pubblichiamo lo vediamo, berretto in testa, paletta con segnale di via libera in mano, che "gioca" a fare il Capo Stazione. Naturalmente una folla di tifosi ha salutato la partenza del convoglio da Diamante con un vero e proprio, anche se bonario, "assalto al treno", mentre dai finestrini, generosi di saluti e abbracci, si affacciavano i loro eroi su due ruote.

A bordo del convoglio i ciclisti hanno quindi consumato la cena. E qui vogliamo raccontare ai nostri lettori una curiosità. La novità del treno, le fatiche della tappa precedente, la previsione della giornata di riposo che li aspettava a Taormina, hanno eccezionalmente stimolato l'appetito dei corridori. Basta un dato. Il responsabile della Compagnia WL, che aveva curato l'allestimento della cena, ha detto che su quel treno si è mangiato per 400 persone mentre i viaggiatori erano solo 183! Insomma, 24 chili di riso e 30 di carne — tanto per restare ai piatti forti — se ne sono allegramente andati nelle cinque ore di durata del percorso in treno. Segno evidente che quella del viaggio sui binari è stata davvero un'idea indovinata.

Così finalmente i corridori hanno iniziato a considerare i treni non tanto come ostili nemici che durante le tappe li obbligano a sostare davanti ai passaggi a livello, ma piuttosto come simpatici alleati per qualche ora di sereno riposo.

E c'è chi giura che molti "pedali d'oro" avrebbero forse preferito continuare il giro a bordo di un treno piuttosto che sulle due ruote della propria bicicletta.

Tiziana Gazzini

Alcuni momenti del trasferimento del Giro d'Italia. Sopra, il treno in attesa di partire; di lato, Moser e Hinault, due dei protagonisti della grande corsa a tappe

Torriani, il "patròn" del Giro, dà il "via" all'eccezionale convoglio

Al Dott. Semenza la Targa Schuman

La targa Robert Schuman, istituita nel 1970 dalla Sezione italiana dell'A.E.C., viene assegnata ogni anno a personalità del mondo politico e ferroviario europeo che si siano distinte per iniziative a favore dell'unità europea nel campo della politica internazionale e in quello dei trasporti ferroviari.
Quest'anno il prestigioso riconoscimento è stato assegnato al nostro Direttore Generale, Dott. Semenza, per l'impegno personale e di tutta l'Azienda FS nell'opera di costruzione di un integrato sistema ferroviario europeo.

Nella foto, una delegazione dell'A.E.C. italiana, guidata dal Segretario Generale Chiaffoni, consegna al Dott. Semenza la Targa Schuman.

PALERMO

Le Giornate A.E.C.

Come avevamo annunciato sul numero dello scorso maggio, si sono svolte a Cefalù, in Sicilia, le "Giornate Europee dei ferrovieri", l'annuale incontro organizzato dall'A.E.C. (Association Européenne des Cheminots).
L'incontro, che è durato una settimana, si è concluso con una cerimonia, presieduta dal Direttore del Compartimento siciliano, Ing. Colombo.
Si sono poi susseguiti numerosi interventi, tra cui quello di Vincenzo Seidita, animatore e infaticabile organizzatore delle "Giornate", che ha porto il suo più caloroso saluto e ringraziamento ai partecipanti.
Il discorso ufficiale è stato poi tenuto dal Presidente onorario della Sezione Italiana dell'A.E.C., Dott. Reposini Bucciarelli, il quale, dopo aver ringraziato gli intervenuti, ha sottolineato la particolare importanza della manifestazione che quest'anno coincideva con il venticinquesimo anniversario della firma dei trattati di Roma istitutivi della CEE e dell'Euratom.
Il Dott. Reposini Bucciarelli ha quindi passato in rassegna i fatti che hanno caratterizzato il processo d'integrazione economica e politica dell'Europa in questi venticinque anni.
Proprio in tale quadro, il Presidente Bucciarelli ha sottolineato l'importanza della targa Schuman, attribuita quest'anno al nostro Direttore Generale, Dott. Semenza.
Sono state quindi consegnate le targhe "Amicizia e fratellanza europea", istituita dalla Sezione spagnola dell'A.E.C., e "Speciale A.E.C. Sicilia 1982", istituita dalla Sezione Regionale siciliana della stessa associazione, attribuite rispettivamente agli On.li D'Aquisto e Natoli, Presidente della Regione Sicilia ed Assessore Regionale per Turismo, Comunicazioni e Trasporti.
Il Sindaco di Cefalù, Ing. Vazzana, a sua volta, ha voluto offrire all'A.E.C., in ricordo delle giornate trascorse dai ferrovieri europei nella bella cittadina siciliana, un'artistica targa dedicata al mito di Europa, opera dello scultore Tommaso Geraci, che sarà esposta nella sede europea dell'A.E.C. di Bruxelles.
Infine, sono stati consegnati attestati, coppe e medaglie ai colleghi vincitori del Premio Artistico "Ferreuropa 1982" che, quest'anno, aveva come argomento "La cooperazione, binario di salvamento per l'Europa unita". Giuseppe Bagnasco, François Layrolle, Giusy Palmeri, i vincitori della Sezione pittura; Enrs Geens, Giovanni Farina, Giusy Palmeri, i vincitori della sezione fotografia.
E, naturalmente, sono stati consegnati dei riconoscimenti anche agli organizzatori delle "Giornate" siciliane, che si sono risolte in un vero successo.

Giuseppe Giambanco

ROMA

Una fedeltà da premiare

Settantasei anni di vita e sessant'anni di vita ferroviaria. Un vero record che fa di Carlo Mariotti uno dei pendolari più vecchi d'Italia.
In virtù di questa indubbia fedeltà alla rotaia, il Direttore Generale, Dott. Semenza, ha voluto congratularsi personalmente con Mariotti e consegnargli un ricordo dell'Azienda FS con cui ha lungamente convissuto.
Mariotti, che svolge tuttora — nonostante l'età — l'attività di corriere tra Orvieto e Roma, è un vero e proprio personaggio e naturalmente è noto a numerose generazioni di ferrovieri che hanno svolto il servizio lungo la tratta Orvieto-Roma.
Il Direttore Generale, nel corso del simpatico incontro, tra le altre cose, ha voluto sapere dal "super-pendolare" anche un'impressione su come vanno i treni. Mariotti ha risposto: "Certo, i treni adesso sono più veloci. Ma la cosa più importante è che in questi sessant'anni il treno mi ha sempre portato a destinazione e senza un incidente".

T.G.

Il Dott. Semenza e Carlo Mariotti nel corso del loro incontro

CREMONA

143° Incontro sul Sempione

Si è recentemente svolta a Cremona, la 143ª Sessione della Delegazione internazionale per le questioni ferroviarie del Sempione.
Sotto la presidenza del nostro Direttore Generale, Dott. Semenza e del Presidente delle Ferrovie Federali Svizzere, Ing. Desponds, i componenti della Delegazione hanno esaminato l'andamento del traffico attraverso il Sempione per l'anno 1981.
Nel corso dell'incontro, è stata anche fatta un'ampia disamina dei progetti di nuove gallerie che negli anni a venire potranno interessare i valichi alpini tra l'Italia e la Svizzera.
Per parte italiana, inoltre, è stato esposto lo stato di avanzamento dei lavori per la costruzione del grande Scalo di Smistamento di Domodossola 2 (Beura), mentre da parte svizzera sono stati elencati i lavori tutt'ora in corso per il raddoppio della linea del Lötschberg.

Antonio Dentato

FIRENZE

Una condanna al terrorismo

Per la celebrazione del trentottesimo anniversario del bombardamento aereo dell'Officina G.R. di Porta al Prato, il Consiglio dei Delegati ed il Consiglio dell'ottava Circoscrizione nell'intento di dare alla manifestazione contenuti di spiccata attualità, hanno deciso di organizzare una Mostra fotografica sul tema "Il terrorismo dal '69 ad oggi".
La mostra, curata dagli operai dell'Impianto Fortini, Gorini e Peranizzi ed allestita col patrocinio della Regione Toscana e dell'Istituto Gramsci, ha offerto uno spaccato completo di quelli che sono stati gli eventi più significativi di questo periodo tormentato di storia italiana. Il grande capannone delle riparazioni è stato per un giorno teatro di una "via crucis" particolare; a destra, su due pannelli, le tragiche testimonianze del bombardamento dell'Officina, illustrate da fotografie d'epoca; al centro, su un percorso obbligato, la storia del terrorismo italiano: una serie di riproduzioni di foto divenute nel frattempo famose, quasi a scandire in successione cronologica le ore più nefaste di questa martoriata Repubblica.
È in questo ambiente quindi che è stata celebrata la manifestazione. Qui, dopo i saluti ed i ringraziamenti portati dal Presidente del Consiglio di Circoscrizione, il Consiglio dei Delegati ha voluto brevemente illustrare i principi che avevano ispirato questa riuscita iniziativa, ribadendo ancora una volta la coscienza civile delle maestranze che fa di questa Officina un'unità produttiva fra le più impegnate della città. E quasi a sottolineare questo ruolo, preceduto dagli araldi in costume e dal vessillo della città, il sindaco Gabbuggiani ha voluto pubblicamente esprimere il proprio apprezzamento per la capacità delle maestranze dell'Officina di farsi puntuali interpreti di quelli che sono i sentimenti più attuali del momento e di saper offrire un'occasione di profonda riflessione, che, partendo da una commossa rievocazione di fatti storici, vuole promuovere una lucida analisi degli avvenimenti politici del Paese.

Nino Campagna

REPLICA MINISTRO

continuazione da pag. 4

La chiusura positiva della vertenza contrattuale è da ascrivere al responsabile atteggiamento delle organizzazioni sindacali con le quali il Governo ha mantenuto sin dall'inizio un rapporto di disponibilità e di costruttiva collaborazione.

Senza voler entrare nei dettagli del provvedimento, mi preme, in questa sede, segnalare l'importanza della estensione anche al personale ferroviario, delle modalità di riconoscimento delle anzianità pregresse, già in vigore per il restante personale dello Stato. Si trattava di una situazione di disparità di trattamento che il Governo, il Parlamento e le organizzazioni sindacali hanno provveduto ad eliminare con tempestività.

Sul piano politico, è noto che al contratto in questione è allegato un autonomo codice di autoregolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero, sottoscritto da tutti i sindacati e per la prima volta anche da quello autonomo, che rappresenta un atto di grosso rilievo e nel contempo è diretto a stabilire un clima di maggiore serenità nell'utenza, come ha rilevato il relatore On. Fiori sulle cui argomentazioni concordo pienamente.

A questo proposito va sottolineato che l'autoregolamentazione dello sciopero che si sono dati i ferrovieri rappresenta un precedente positivo per tutte le altre categorie di lavoratori che operano nei pubblici servizi.

La copertura finanziaria di 124 miliardi è reale in quanto, nel conto consuntivo dell'anno finanziario 1981, sono stati accertati residui passivi di eguale importo sui seguenti capitoli di bilancio: 101 per L. 52 miliardi, 106 per L. 11 miliardi, 108 per L. 7 miliardi, 113 per L. 10 miliardi, 116 per L. 5 miliardi, 117 per L. 39 miliardi.

Nel bilancio del 1982 l'importo di 124 miliardi sarà iscritto al capitolo di entrata 204, concernente "economie verificatesi nella gestione dei residui passivi".

Contestualmente si sono poste valide premesse perché il trasporto ferroviario, nel periodo più difficile dell'anno, che è sicuramente quello estivo, per la notevolissima incidenza che ha anche nel settore turistico, possa svolgersi nelle condizioni migliori e in un clima di serenità e di funzionalità.

Il quadro che abbiamo fin qui tracciato non è certamente esente da problemi, alcuni dei quali pressanti nella loro gravità, come per esempio — per il comparto ferroviario — quello del recupero delle ferrovie in concessione, oppure — per il comparto aereo — quello del finanziamento del piano nazionale per gli aeroporti.

Il governo ha già assunto l'impegno di presentare in Parlamento una relazione dettagliata su tutte le questioni aperte e sugli obiettivi generali della politica del Ministero.

Non è mia intenzione anticipare i tempi della discussione su quella che sarà la relazione del governo. Va però detto che la base per affrontare questi problemi rimane quella di pervenire all'affidamento ad un'unica autorità politica delle decisioni e della programmazione relativa a tutta la politica dei trasporti.

L'impegno del governo anche in una materia così importante come quella dei trasporti non è però sufficiente, se ad esso non corrisponde un analogo impegno delle forze politiche rappresentate in Parlamento, al fine di giungere rapidamente a quelle decisioni che al riguardo si rendono necessarie e indilazionabili.

Penso soprattutto alla riforma dell'Azienda F.S., in avanzata fase di esame presso la Commissione Trasporti della Camera. Si tratta di un problema estremamente importante ed attuale, perché, per le ragioni già esposte, il trasporto ferroviario sta vivendo un momento di recupero e di sviluppo, anche in relazione all'attuazione del piano integrativo che porterà le F.S. a più elevate produttività ed efficienza.

A fronte di tutto ciò, s'impone un ammodernamento delle strutture aziendali, con caratteristiche imprenditoriali e di economicità, così come è previsto dal piano di riforma.

Ho voluto inquadrare in questo contesto il discorso sul disegno di legge per il contratto dei ferrovieri, per dimostrare che non di "un'infamia" si tratta, come qualcuno — evidentemente privo del senso della misura — ha avuto il coraggio di affermare, ma di un importante passo in avanti compiuto in un settore che da oltre un secolo ha segnato ed accompagnato il cammino del nostro progresso.

CULTURA & TEMPO LIBERO

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies

CINEMA

di Piero Spila

Da S.O.B. a Blow Out: la morte al lavoro

Sono tanti i modi di giudicare un film, ci si può servire di criteri estetici, comparativi, filologici, contenutistici e così via. Ma, all'origine stessa del cinema (che era soprattutto spettacolo), c'è un criterio forse imbattibile, perché accomuna il critico allo spettatore, e perché, nella sua unilateralità, non ammette controprove. Molto semplicemente si tratta di quel criterio per cui un film è bello quando ci dispiace che finisca, quando cioè vorremmo che durasse di più, perché ci emoziona, ci diverte, ci coinvolge. Si tratta, evidentemente, di un criterio molto sommario — in termini teorici si definisce "di gusto" — che, in condizioni normali, non meriterebbe di essere preso in considerazione se non a livello strettamente personale. E le condizioni normali ci sono quando il cinema gode ottima salute e c'è allora lo stimolo a "nobilitare" le impressioni con giudizi, riflessioni, razionalizzazioni: d'altra parte, si sa, è solo l'abbondanza che giustifica le diete. Ma da un po' di tempo al cinema ci si annoia e i film validi sono sempre più rari. Ed ecco allora riprendere quota quel criterio "di gusto" che, se non altro, permette di accogliere favorevolmente film che altrimenti reclamerebbero dei "distinguo".

Negli ultimi tempi mi è capitato due volte, e nell'arco di una sola settimana, di fare considerazioni del genere, e per due film che purtroppo rischiano di passare quasi inosservati. Si tratta di **S.O.B.** di Blake Edwards e **Blow Out** di Brian De Palma. E non è un caso, io credo, che molto diversi tra loro per stile e intenzioni — comico-satirico l'uno, thrilling l'altro — essi si assomiglino perché parlano della morte, ma non della morte del cinema (anche se ambedue, in qualche modo, parlano di cinema porno), bensì della morte messa in scena o addirittura prodotta, in maniera violenta o trasgressiva, dal cinema.

S.O.B. è un vero e proprio pamphlet sulla Hollywood a lavoro, cioè al di là della leggenda e del mito, e sui suoi meccanismi produttivi che stritolano senza pietà chi non sa stare al passo o non sa adeguarsi. La storia del film è esemplare e ricalca, per molti versi, quella autobiografica di Blake Edwards. C'è Felix, un regista affermato di musical, che, a causa di un fiasco colossale, si trova improvvisamente sull'orlo del tracollo psichico e morale. Circondato da parassiti e depravati, da amici infidi e ricattatori, da produttori cinici e donne infedeli, Felix tenta più volte il suicidio ma fallendo sempre grottescamente. Alla fine, nel colmo della disperazione, ha un'idea, decide di riacquistare il film dal suo produttore e di trasformarlo in un porno-musical. Forse si tratta di un'idea giusta ma Felix non lo saprà mai; fiutato il grosso affare tutti gli sono addosso di nuovo. La conseguenza è che il regista, in un film che malgrado tutto fa ridere a crepapelle dall'inizio alla fine, viene ucciso mentre ingenuamente cerca di far valere i propri diritti.

Film tra i più cattivi che si siano visti sullo schermo e per molti aspetti straordinario, **S.O.B.** pur rimanendo dentro i codici di un "genere" spettacolare per eccellenza, riesce a fare "spettacolo" scardinando, uno per uno, i suoi stessi codici e stereotipi. Innanzitutto con l'uso espressivo e trasgressivo che Edwards fa della morte: e non solo di quella del protagonista (peraltro dilatata a dismisura nell'incredibile funerale alternativo del finale), quanto di quella sulla spiaggia del vecchio attore caduto in disgrazia, e di cui nessuno si accorge per giorni e giorni, mentre il corpo rimane in balia della marea. Nel film, inoltre, non esistono personaggi positivi: tutti, infatti, sono diversi da quello che appaiono, tutti nascondono un

Un'immagine di "S.O.B." il divertente film di Blake Edwards che mette in scena alcuni aspetti inediti della "gente" di Hollywood. Nella foto si riconosce William Holden, qui alla sua ultima interpretazione

secondo fine rispetto a quello che perseguono. C'è, infine, la messa in crisi del concetto di "star", in un film che pure conta attori come William Holden, Julie Andrews, Shelley Winters, Robert Webber ecc.; non solo, c'è lo scardinamento della filosofia stessa che regge tutto il cosiddetto "star-system" hollywoodiano. Filosofia che, all'inizio del film, viene enunciata dalla Winters a Julie Andrews: « Cara — le dice — qui a Hollywood un'attrice può fare di tutto, anche coppia fissa con un alano gigante. Ma tu no! Per grandi e piccini tu sei e rimarrai sempre Mary Poppins ». Ebbene, Blake Edwards farà in modo di frantumare anche la zuccherosa immagine di Mary Poppins, costringendo la Andrews ad eseguire un travolgente (e francamente inatteso) spogliarello. È proprio in questo sistematico procedere di sottrazioni e trasgressioni che Edwards costruisce con **S.O.B.** uno dei film che meglio rappresenta il potere eversivo del linguaggio cinematografico. Edwards, cioè, conduce un'operazione, filologicamente rigorosissima, di "riscrittura" del cinema, compiuta in nome della spettacolarità, mettendo in scena un'industria rozza, volgare, incapace (ma potente), che produce "sogni" ma anche ricatti, inganni, condanne e frustrazioni.

Anche **Blow Out** di Brian De Palma, a suo modo, ci parla della forza e della crudeltà del cinema. Il cinema è fatto di immagini e suoni. Con **Blow Up** Antonioni ci dimostrò che l'obiettivo cinematografico vede più dell'occhio umano; Brian De Palma, con **Blow Out**, fa qualcosa di più, ci dimostra non solo che il microfono e il registratore riescono a sentire meglio dell'orecchio umano, ma che il cinema oltre a cogliere la realtà riesce anche a precostituirla. In altre parole, Brian De Palma sembra dirci che con il cinema la realtà della riproducibilità tecnica corre parallela alla realtà che cogliamo con i nostri sensi, ed è semmai questa che si piega a quella e mai viceversa.

Ma vediamo la storia del film.

John Travolta in una scena di "Blow Out"

In una sala di doppiaggio passano le sequenze di un filmaccio macabro-porno. C'è la solita scena del sadico che accoltella la ragazza sotto la doccia, ma questa emette un grido che non soddisfa per niente il regista. Toccherà al fonico, interpretato da John Travolta, correre ai ripari. Il fonico, una notte, mentre è alla ricerca di effetti sonori in aperta campagna, registra involontariamente un grave incidente automobilistico, dove trova la morte il futuro candidato alla presidenza degli Stati Uniti. A casa, riascoltando i nastri registrati, Travolta sente gli inconfondibili rumori di uno sparo e di uno scoppio di pneumatico. È chiaro che si tratta di un attentato e si capisce anche perché tutti cercano di mettere a tacere la cosa. Ma Travolta, ovviamente, non ci sta. Inizia di qui, da questa sua decisione, un thrilling di ottima fattura, che De Palma conduce con i suoi soliti compiacimenti, i suoi barocchismi, le sue citazioni e i suoi funambolismi, ma anche con la sua ormai collaudata sapienza registica. Il risvolto finale è davvero singolare. Non solo la ragazza protagonista (interpretata da Nancy Allen), mandata allo sbaraglio, muore per mano del terribile sicario, ma il suo urlo di terrore viene registrato da Travolta e utilizzato per doppiare la scena del suo film. "È proprio un bell'urlo!", ammette Travolta, rivedendo la scena, mentre una lacrima gli solca una guancia.

È facile allora porsi la domanda. **Blow Out** è solo un thrilling, o è la storia di un fonico alle prese con la sua esagerata serietà professionale? O meglio, è solo la storia di un cineasta che piega la realtà (e i sentimenti) alle ragioni del cinema? De Palma, con i suoi ammiccamenti, mi pare che privilegi ampiamente questa ultima soluzione. Ma più in generale, **Blow Out** è importante anche perché forse potrebbe mettere fine alle tante polemiche che circondano il cosiddetto "cinema spazzatura" (di cui De Palma è il riconosciuto capostipite). Fedele all'insegnamento di Voltaire, secondo il quale tutti gli stili sono buoni purché non annoino, De Palma porta avanti un "genere" — che per comodità terminologica possiamo anche continuare a chiamare "spazzatura" — che però non si limita a divertire ma si inserisce in pieno (senza scomodare Hitchcock, che rimane sempre un'altra cosa) nel filone prestigioso del grande cinema nero americano. □

LIBRI

Storie di donne

C'era una volta un animale che intorno a sé aveva visto solo le quattro pareti che lo circondavano, davanti aveva delle sbarre di ferro attraverso le quali, dall'esterno, penetravano aria e luce. Quando aveva fame c'era sempre cibo alla sua portata, quando aveva sete gli veniva offerta dell'acqua, quando sentiva il bisogno di riposare c'era un giaciglio di paglia su cui adagiarsi.

Un giorno, destandosi dal suo sonno indolente, lo strano animale vide che la porta della gabbia era rimasta per caso aperta. Ebbe paura e si rannicchiò tremante in un angolo. Poi, adagio adagio, si avvicinò alla porta, sporse fuori la testa e vide il cielo farsi sempre più grande, il mondo crescere sotto i suoi occhi. D'improvviso trasse un profondo respiro, tese le membra e con un balzo si allontanò. Corse avanti, in una fuga pazza, incurante delle ferite e delle lacerazioni che si procurava. Guardava, fiutava, toccava ogni cosa. Quando aveva fame non c'era cibo se non quello che riusciva a procurarsi, spesso con una dura lotta, e le sue membra erano stremate prima di raggiungere l'acqua che dissetava la sua gola riarsa. Quella porta, aperta dal caso, è tuttora spalancata ma la gabbia è vuota, per sempre.

Questa, in sintesi, è la prefazione di una serie di racconti di Kate Chopin, *Storia di un'ora*, recentemente editi in Italia da Einaudi. Un'edizione attesissima perché finora della Chopin si conosceva soltanto un romanzo, *Il risveglio*.

Diciamo subito che l'attesa non è stata vana. Anzi. Chi ha letto a suo tempo *Il risveglio* e adesso legge *Storia di un'ora* si accorge subito che il mondo in cui l'autrice si muove è sempre lo stesso come sempre la stessa è la tematica di base. Il suo mondo è la Louisiana, la Louisiana fine ottocento-inizio novecento, con l'aroma penetrante delle sue piantagioni, con i suoi

fiumi immensi e sonnolenti, con le sue sterminate distese di canne da zucchero e le grandi, severe, dimore padronali. Una terra dai forti contrasti, dalle passioni violente, una terra dove sotto un'apparente tranquillità cova la ribellione più incontrollata. Una terra ambigua dove i rapporti tra le classi sociali e le razze sono tesi e confusi. Ed è in questo mondo che si muovono i personaggi della Chopin, in questo clima denso eppure rarefatto che il loro destino si compie. Li abbiamo chiamati personaggi ma non è completamente esatto, è molto più esatto invece chiamarli donne. Sì, perché quell'animale in gabbia della prefazione è una donna, è tutte le donne. Della Louisiana e del mondo.

Marianne, nel racconto *La fanciulla di Saint-Philippe*, ha uno sguardo fiero e audace, la vita le offre un avvenire sereno, protetto, senza rischi, ma lei sceglierà un'esistenza dura e difficile nella foresta insieme agli indiani Cherokee. Alla gabbia dorata preferisce la libertà. Il paragone con Lawrence e la sua *Donna che fuggì a cavallo* è fin troppo evidente e scontato.

Athénaïse, nel racconto omonimo, invece sceglie il matrimonio. Usiamo il verbo sceglie ma più giustamente potremmo dire che cade nella "trappola sociale" approntatale dalla madre. Ma Athénaïse non ha pazienza, non conosce la virtù della rassegnazione, non vuole essere protetta contro la sua volontà e fugge. Una fuga di breve durata però perché un'altra trappola, e ben più grave, quella della maternità, è in agguato per lei. Sempre alla maternità è dedicato un altro racconto, *Il figlio di Désirée*, dove la protagonista è desiderata, sposata, posseduta come un oggetto e come un oggetto sarà poi rifiutata, respinta, scacciata con il suo bambino in braccio, un bambino che non è bianco. No, non è suo il sangue che ha inquinato quello preziosissimo del figlio del padrone ma ugualmente dovrà andarsene, sparire, perché di lei e del bambino non rimanga traccia.

Felice è invece la signora Mallard in *Storia di un'ora*. Una strana felicità davvero perché le hanno appena comunicato che suo marito è morto. « Disse la parola e la ripetè trattenendo il respiro. Libera, libera, libera. Non indugiò a domandarsi se quella gioia che la pervadeva fosse o no mostruosa. Sapeva che avrebbe pianto di nuovo nel vedere le care mani congiunte nella morte, il viso che non l'aveva mai guardata se non con amore, immobile e grigio. Ma al di là di quell'amaro momento, vedeva una lunga teoria di anni a venire che sarebbero appartenuti esclusivamente a lei. E dischiuse e spalancò le braccia come ad accoglierli ».

Non è certo un mostro la signora Mallard, anzi, è una donna così dolce, eppure è ugualmente capace di gioire della morte dell'uomo che ama. Ma chi, che cosa ha potuto ridurla a tanto?

« Strani mostri, vermi dalle ali di aquila », così Virginia Woolf definisce le donne e mai definizione fu più appropriata.

Le donne di Kate Chopin assomigliano moltissimo a quelle della Woolf, anche loro sono strani, stranissimi mostri che si aggirano in un universo non fatto per loro. L'universo è a misura di uomo, infatti, non di donna. Per una donna non ci sono parti da protagonista, se proprio vuole deve accontentarsi di fare la comprimaria. E, per carità, non tenti di modificare quegli schemi così ben definiti che si chiamano matrimonio, maternità, amore, non si azzardi a sostituirli con altri che si chiamano magari sessualità, indipendenza, libertà.

Kate Chopin

Così si pensava in Louisiana nel 1899. Ma poi è proprio necessario arrivare fino in Louisiana e soprattutto andare tanto indietro nel tempo? Forse basta solo guardarsi con un po' di attenzione intorno e allora non sarà difficile vedere tante gabbie. Anzi, è un riflesso del sole, oppure sono proprio dorate? Sì, lo sono, e dentro c'è acqua, cibo, tranquillità. Ma chissà perché, sono quasi tutte vuote.

Marina Delli Colli

KATE CHOPIN, *Storia di un'ora*, Einaudi, pp. 229, Lire. 10.000.

La "Cronica" trecentesca di Anonimo romano

Definita dal Contini un capolavoro della nostra letteratura antica, la *Cronica* di Anonimo romano è oggi accessibile al largo pubblico grazie all'opera di paziente ricostruzione critico-filologica condotta con successo da Giuseppe Porta. Il lavoro del Porta è approdato all'edizione critica nel 1979 ed ora, sempre per i tipi dell'Adelphi, se ne ha una ristampa economica. Chiediamoci subito: è accettabile la perentoria affermazione del Contini? Per poter rispondere bisogna innanzitutto rifarsi alla letteratura del tempo della *Cronica* e confrontarla con l'intera tradizione cronachistica che ci è pervenuta. Notiamo subito due cose. Primo, la cronaca dell'Anonimo è uno dei pochi esempi di romanesco antico che si conoscano. La scelta dialettale di un autore che pure doveva essere colto (ci dice egli stesso che fu studente di medicina a Bologna) indica la sua volontà di rivolgersi ad un pubblico nuovo, un pubblico dialettofono escluso dal beneficio della letteratura. Secondo, la struttura dell'opera, priva della solita cosmogonia biblica di tradizione altomedievale, è molto più moderna, riferendosi a vicende comprese fra il 1327 e il 1357 e descrivendole con crudezza di particolari e aderenza al vero. In questo senso, se è consentito un paragone ardito, il nostro autore sembra più un precursore del Machiavelli che un contemporaneo del Villani. A quanto detto finora, si aggiunga che la sezione più consistente della *Cronica*, nota col nome di *Vita di Cola di Rienzo*, costituisce una fra le più lucide rappresentazioni storiche della figura del famoso tribuno romano, del quale vengono scandite le gesta sino alla tragica conclusione. È questa, senza dubbio, la parte più avvincente, in quanto il fiato caldo degli avvenimenti quotidiani si mescola con il tentativo di astrazione e di distaccata visione dei fatti da parte dell'Anonimo, con sicuri risultati artistici. Per il lettore moderno, però, abituato a ben altro tipo di scrittura, possono insorgere alcune difficoltà. Una certa pesantezza dello stile dell'Anonimo, unita alle frequenti incertezze lessicali provocate dall'uso del dialetto romanesco che nulla ha a che vedere con quello odierno né con quello del Belli (ci si può servire, comunque, del glossario posto in fondo al testo) rendono talvolta ostica la degustazione dell'opera. Consiglierei il lettore di spigolare qua e là fra i vari capitoletti del libro piuttosto che affidarsi ad una lettura canonica. Così facendo, potrebbe imbattersi in episodi gustosi e cogliere lo spirito di un periodo molto importante nella storia di Roma e dell'Italia, giustificando, almeno in parte, l'entusiastico apprezzamento di Gianfranco Contini ed evitando che tale apprezzamento rimanga appannaggio esclusivo dei medievisti.

Claudio Giovanardi

Anonimo romano, *Cronica*, a cura di Giuseppe Porta, Adelphi, pp. 339, L. 10.000.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

TV Mundial

Davanti ai teleschermi in bianco/nero o a colori, abbiamo assistito dalla poltrona più comoda di casa all'avventura del Mundial '82. Calzoncini corti e canottiera, la nostra probabile uniforme per le maratone domestico-televisive condite da bibite ghiacciate e panini assortiti. Tutti nella più assoluta convinzione di essere testimoni dell'avvenimento calcistico più importante, della gara sportiva più esaltante, del trionfo del goal e del calcio d'angolo.

Ma forse le cose non stanno così come si crede. Il Mundial è stato soprattutto il più grosso avvenimento televisivo degli ultimi anni. Una serie di dirette a diffusione mondiale hanno caratterizzato le partite, e se ci pensiamo bene, grazie a satelliti e tecnologie avanzate, l'intero globo terrestre è stato trasformato in un unico grande stadio. Stesse le emozioni, le sensazioni, le palpitazioni, e magari anche le imprecazioni, ad Algeri, a Mosca, a Parigi, a Rio de Janeiro.

La parata calcistica si è così trasformata nel più grande spettacolo di massa dei nostri tempi. Vero trionfatore del Mundial non è stato tanto il calcio, ma proprio lo strumento che ha consentito a tutto il mondo di assistervi in diretta.

Protagonista del Mundial, vincitrice del Mundial, non è stata questa o quella squadra, ma la televisione, il piccolo schermo, che ha trasformato un torneo di calcio, sia pure ai massimi livelli internazionali, in una ribalta che come platea ha avuto veramente il mondo.

Un mondo ormai piccolo e, come abbiamo sperimentato anche in questa recente occasione, facilmente dominabile, monopolizzabile attraverso i mass-media, di cui la TV è la regina. Il Mundial TV, ad esempio, ha fatto passare in secondo piano le notizie sulle due incredibili, disastrose, drammatiche — se pur circoscritte — guerre nelle Falkland e nel Libano. Il Mundial TV ha distolto l'attenzione delle masse internazionali dai veri conflitti in atto per spostarla sui fittizi conflitti calcistici. Se ci avete fatto caso, gli unici incontri/scontri di cui si parlava nei bar o nei corridoi degli uffici, durante il campionato del mondo, erano quelli che si svolgevano sui campi di gioco spagnoli.

Il confronto Inghilterra-Argentina avrebbe senz'altro destato maggiore attenzione se si fosse svolto, invece che nelle acque oceaniche intorno alle Falkland-Malvinas, sul campo di gioco di Vigo o La Coruna, Bilbao o Valladolid. Avrebbero scosso di più l'opinione pubblica uno o due goal, di quanto non l'abbia fatto (purtroppo) la morte di centinaia di giovani. Se la Signora Thatcher e il Generale Galtieri avessero avuto presente l'esempio degli Orazi e dei Curiazi, e l'assoluta potenza dei mass-media, forse non avrebbero sprecato nemmeno una vita umana. Ma purtroppo la storia, come l'esperienza, non insegna mai nulla.

Bastava, in fondo, organizzare un incontro di calcio, mandarlo in onda in diretta mondovisione e aspettare il risultato del campo di gioco. Un confronto Inghilterra-Argentina così impostato avrebbe forse aperto gli occhi a centinaia di milioni di telespettatori che tra un goal e l'altro si sarebbero finalmente accorti delle pericolose tensioni che agitano il quadro della politica internazionale. E chissà, invece che porsi angosciosi interrogativi sul vincitore del Mundial, avrebbero potuto soffermarsi sul precario destino di questo nostro mondo.

SEGNALAZIONI TV

Una storia di famiglia

Il regista Alfredo Giannetti ha cominciato nei giorni scorsi, a Roma, le riprese di un originale televisivo in 5 puntate per la Rete 1. "All'ombra della grande quercia", così si intitola, si basa su soggetto e sceneggiatura dello stesso Giannetti.

Protagonisti di "All'ombra della grande quercia", sono Enrico Maria Salerno, Irene Papas, Tino Carraro, Massimo Ranieri, Jenny Tamburi, Francesca De Sapio, Mino Bellei, Paola Pitagora. L'intento del programma — dice Giannetti — è quello di raccontare una grossa storia di famiglia che, per l'attualità degli ingredienti drammatici e per la riconoscibilità delle situazioni e delle motivazioni dei personaggi, abbia in sé i presupposti di uno spettacolo popolare a largo ascolto.

Ritorna "Piccolo mondo antico"

A Milano sono da poco iniziate le riprese di una nuova versione di "Piccolo mondo antico", il celebre romanzo di Antonio Fogazzaro, portato sugli schermi cinematografici nel 1941 da una storica versione diretta da Mario Soldati e interpretata da Alida Valli e Massimo Serato, e su quelli televisivi da uno sceneggiato negli anni '60. Alida Valli è presente anche nel cast della nuova versione TV diretta dal regista Salvatore Nocita per la Rete 1. Solo che questa volta la Valli interpreta il ruolo della marchesa Maironi e non più quello della giovane Luisa. Per le parti di Franco e Luisa, il regista ha voluto i due giovani protagonisti dello sceneggiato "Storia di Anna": Mario Cordova e Laura Lattuada.

La porta magica

Sei puntate di "sogni e ghiribizzi", questo il sottotitolo del programma *La porta magica*, attualmente in registrazione negli studi di Milano, e che avrà come protagonisti Renato Rascel e Giuditta Saltarini. Lo spettacolo i cui autori sono Marcello Casco, Paolo Morini e Renato Rascel, andrà in onda da novembre la domenica sera sulla Rete 2.

INCONTRI

Carlo Verdone

Apparso recentemente sul piccolo schermo nello special "Un sacco Verdone" e personaggio fisso nelle sei puntate televisive "Come Alice", il giovane attore ha vinto recentemente anche l'importante Premio David di Donatello con il film "Borotalco" (terza prova cinematografica dopo "Un sacco bello" e "Bianco, rosso e Verdone").

A Carlo Verdone chiediamo: « Ci vuoi parlare della tua celebre famiglia? ».

« Senz'altro. Dunque: papà, senese, personaggio molto importante per me, perché fu lui che mi ha accompagnato nei teatri di posa, che mi ha fatto incontrare Fellini, Zeffirelli, Sordi e altre presenze di primo piano del cinema. Fu mio padre, insomma (dirigente al Centro Sperimentale di Cinematografia, giornalista, critico, docente universitario; *n.d.r.*) a darmi la prima infarinatura culturale-cinematografica. E passiamo da mio padre, Mario, a mia madre. Insegnante, lettrice dei miei copioni, mia grande estimatrice che giudica con molta severità, e solo talvolta con troppa benevolenza, tutto ciò che faccio. Mio fratello: molto importante perché mi ha aiutato nell'esordio teatrale: era il 1973. Mia sorella è sposata con Christian De Sica, mio grande amico ».

Carlo Verdone è uno dei giovani attori emersi con determinazione nel panorama del nuovo cinema italiano. Ma dopo Verdone?

« Dopo, o meglio, con Verdone, c'è una schiera di attori molto bravi: bisognerebbe fare un elenco un po' lunghino! A cominciare da Massimo Troisi che è forse quello che stimo di più. Ma anche Benigni. Lo stesso Nanni Moretti, per quanto siamo diversi, è un ragazzo molto sensibile, molto intelligente. E Maurizio Nichetti. Insomma, ce ne sono. E siamo all'inizio ».

Qual è il personaggio più caro a Verdone?

Carlo Verdone in una scena del suo ultimo film "Borotalco"

« I 'personaggi', almeno nel cinema, cercherò di non riproporli più perché con loro ho detto tutto ciò che potevo dire. Potrei farli ancora in televisione o, forse, in teatro. Credo, comunque, che quello a cui sono rimasto più legato è il personaggio con gli occhi erranti nel vuoto, quello che è nato a Ponte Sisto e dal ponte ha visto due cervi nel fiume ».

È il personaggio, lo ricordiamo tutti, che aveva scambiato per cervi due tronchi d'albero galleggianti sul fiume: un personaggio timido, candido, accattivante, che ha fatto tanto ridere i telespettatori. Ma è così difficile far ridere oggi? Carlo Verdone risponde:

« Difficile, soprattutto, per i tempi che corrono. Con tutto quello che ti succede attorno, trovare spunti per far ridere, è difficile. Ci vuole, però, un pizzico di ottimismo. E per certi versi, quella del comico è anche una piccola, piccolissima missione: cercar di far ridere, senza cadere nella volgarità, e trasmettere, ripeto, un pizzico d'ottimismo. Anche quello può aiutare a vincere le difficoltà, ad andare avanti ».

Gianni Boari

DISCHI

Economica ma buona

Da qualche tempo nelle edicole pullulano edizioni discografiche economiche (sulle quattromila lire a disco) formanti collane pretestuosamente diversificate ma aventi in comune la nota di appartenere al repertorio del passato prossimo o remoto di questo secolo. Un autore, un direttore, un interprete, un periodo storico, un genere musicale, ogni motivo è buono per avviare una collana. Chi ama la musica ed ama ascoltarla con un minimo di "fedeltà" fra le pareti domestiche, dimentico dei "bidoni" subiti nei negozi con certe edizioni talvolta di prestigio a prezzo intero, diffida, refrattario all'allettamento di copertine brillanti, di promesse di inserti concorrenti a formare enciclopedie o storiografie "uniche", la cui povertà si rivela spesso pari soltanto all'unicità e all'enfasi posta nel propagandarle. Un merito queste collane ce l'hanno: far ascoltare eventi musicali irripetibili che sono rimasti nella storia dell'interpretazione al grande pubblico che, non per colpa sua, non poté ascoltare.

Fra le molte ha attirato la mia attenzione la collana di Longanesi "I grandi concerti", un po' perché nell'indice programmatico ritrovo vecchie conoscenze incise su dischi resi illeggibili dalla mia giovanile trascuratezza nella manutenzione e da letture con testine primordiali (possibilità di rinnovamento dunque) e un po' perché non lega l'acquirente con le dispense. Ogni disco è accompagnato da un fascicolo contenente una nota sull'interprete, una sull'autore, una guida all'ascolto dei brani riprodotti e una discografia di riferimento, il tutto con illustrazioni anche d'epoca. La presentazione è promettente; e i dischi?

Devo di necessità riferirmi ad uno della collana: scelgo un interprete italiano, Carlo Maria Giulini, uno dei più grandi direttori d'orchestra viventi, alla direzione della Filarmonica di Londra nell'esecuzione de "Il mare" e dei "Notturni" di Debussy. Due brani del cui cromatismo smagliante, ma composto in strutture misurate e impeccabili, è superfluo dire; brani che bene si prestano alla direzione severa ma tutt'altro che fredda, anzi penetrante del Giulini. Nell'eleganza dell'autore si rispecchia l'eleganza dell'esecutore sì che il secondo fa dimenticare il descrittivismo musicale preannunciato dal primo nei titoli e il formalismo dell'onomatopea da questo sviluppato specie ne "Il mare". Onomatopea talora garbata e suadente e talaltra irruente e sconvolgente più di una visione creata dalla fantasia più immaginosa. Il direttore pugliese mostra d'aver compreso che l'autore non ha scritto a programma (i titoli avrebbero potuto venire anche dopo) ed evita tutti i trabocchetti seminati nella partitura quasi posti lì per far cadere l'inesperto e lo sprovveduto nella banalità più ovvia.

L'ascolto del disco conferma la buona impressione ricevuta dalla presentazione: una dinamica che non richiede interventi sulla manopola del volume. I "piano" sono perfettamente udibili e i "fortissimi" esplodono in tutta la grandiosità che la partitura intende esprimere.

Qualche riserva, invece, sulle note critiche. Il coro Philarmonico di Londra è semplicemente stupendo. Non rimane che plaudire a questa collana ed augurarci che le incisioni che seguiranno saranno all'altezza di quella descritta.

Gianfranco Angeleri

Jannacci in concerto al sud

Ho ascoltato il concerto di Enzo Jannacci tenuto a Palermo qualche mese fa. Si trattava della tappa iniziale di una tournée in alcune città del mezzogiorno nella quale il popolare cantautore ha presentato il suo ultimo LP *e allora... concerto* (Ricordi 6282).

Sotto il tendone eretto a La Favorita si sono radunate circa quattromila persone (a Palermo non si tenevano concerti da due anni: l'ultimo aveva avuto per protagonisti Dalla e De Gregori). Ero molto incuriosito da questo contatto "improbabile" tra un rappresentante della cultura musicale meneghina e il caldo pubblico siciliano; lo stesso Jannacci, appena salito sul palco, appariva piuttosto teso e consapevole dei rischi di

Enzo Jannacci

un simile impatto. Ma dopo qualche minuto la simpatia comunicativa e le virtù istrioniche del nostro Enzo avevano già sciolto tutti i diaframmi e il pubblico cominciava ad applaudire convinto. Quando poi Jannacci faceva appello ai sentimenti "patriottistici", esaltando le virtù del bel capoluogo siciliano, sembrava addirittura che il tendone crollasse. Così, fra un accenno alla condizione meridionale e alcune puntate polemiche alla Gaber, Jannacci ha esibito l'intero repertorio del suo ultimo LP.
Inutile dire che le canzoni appaiono come al solito intelligenti e gustose. Con quell'aria da bravo ragazzo un po' stranito Enzo ha alternato pezzi impegnati come *Prete Liprando* e *Allora andiamo* ad altri in cui riaffiora la sua inestinguibile vena di menestrello scanzonato come *Pesciolin* e l'immancabile *Ci vuole orecchio*. Accompagnato da ottimi musicisti (un solo appunto: l'impianto di amplificazione troppo alto soffocava le voci), Jannacci ha cantato anche pezzi del passato remoto (*Il palo della banda dell'ortica* e *Vengo anch'io*) e prossimo (*Bartali*) rispondendo alle numerose e appassionate chiamate del pubblico. Un buon successo, dunque, e un sicuro impulso promozionale per la vendita del disco.

Claudio Giovanardi

EDUCAZIONE

di Patrizia Cimini

Una proposta "rivoluzionaria": i buoni-scuola

Che la scuola sia il terreno sul quale, storicamente, si accendono polemiche e si misurano spesso e volentieri opposte e agguerrite fazioni, è un fatto scontato quanto spiacevole. Di fronte al problema: « Cos'è meglio per il bambino che cresce e impara, studiare a casa o a scuola? Nelle scuole pubbliche o private? », sono state fatte, dette e scritte molte cose. L'ultima, recentissima, merita però una particolare attenzione. È stata presentata, infatti, una proposta parlamentare in cui si sostiene l'utilità, per il ragazzo in età scolastica, di ricevere dalla Repubblica Italiana non un insegnamento organizzato dallo Stato, ma un assegno in denaro. A supporto di questa proposta i presentatori hanno fatto anche valutazioni e calcoli, in base ai quali si viene a scoprire che lo Stato dall'operazione guadagnerà dei soldi e dei futuri cittadini-modello, che avranno veramente studiato, senza condizionamenti e costrizioni, tutto quello che hanno voluto e come lo hanno voluto.
Viene alla mente quella vecchia barzelletta dell'ispettore del Ministero dell'Agricoltura che, durante un sopralluogo, multava tutti gli allevatori di polli, qualsiasi cosa essi davano da mangiare agli animali. L'ultimo allevatore, visitato dall'ispettore, messo sull'avviso dai colleghi, alla domanda inquisitoria rispondeva: « Io ai miei polli dò i soldi, così poi loro si comprano quello che più gli piace ».
I ragazzi italiani, cioè, sono dei polli. O almeno così li vedono gli autori della proposta parlamentare. È stato celebrato da poco l'anno dedicato a Collodi e al suo Pinocchio, e non sembra inutile ricordare che proprio Collodi sosteneva una scuola organizzata per i ragazzi e per le loro reali esigenze. Collodi, che visse a cavallo di due grandi momenti, quello dell'Italia divisa e dell'Italia unita, che visse tra i ragazzi meno privilegiati e li conobbe bene, quelli che lui stesso, in "Pinocchio", chiamava "schiuma", che era stato a scuola dagli Scolopi e che poi, culturalmente, si era "fatto da sé", ebbene proprio Collodi dimostra che non servono gli assegni individuali per far studiare i ragazzi. È noto che le scuole degli Scolopi erano famose per essere gratuite, e i ragazzi che lì studiarono in molti casi sono diventati importanti e hanno conseguito ottimi risultati nella vita.
Il nodo del problema, tanto dibattuto e controverso, quindi, non è cosa dar da mangiare alle galline, ovvero cosa insegnare ai ragazzi, ma come insegnarlo. Allora ci si chiede, tutti gli anni di esperienza (circa una quarantina da quando è stata fondata la Repubblica Italiana) che l'istituzione scolastica ha accumulato, la capacità di una classe insegnante che si è professionalizzata con studi, concorsi ecc. dove va a finire?
Forse chi sostiene questa proposta non conosce né i ragazzi, né gli insegnanti. Oppure crede semplicemente che basta privatizzare la maniera di spendere i soldi nel campo scolastico, per migliorare la qualità dell'insegnamento? Francamente ci sembra troppo facile.

PER VOI RAGAZZI

di S. Ascenzi e M. Pizzuti

Le scuole dei romani

Nella struttura sociale dell'antica Roma non ci fu mai posto per una scuola di Stato come la intendiamo noi. I primi casi di insegnanti stipendiati dall'autorità statale risalgono all'Impero d'Oriente, a Bisanzio, e sono assai tardi, intorno al 425 dopo Cristo. A Roma, all'incirca dalla fine della Repubblica, esistevano invece molte scuole private. Molto semplice era l'insegnamento che si impartiva nei primi tempi perché per l'antico Romano era sufficiente scrivere e far di conto. Ma, negli ultimi anni della Repubblica e durante l'Impero l'istruzione del giovane, fattasi più complessa, passava per tre gradi: i primi due, l'insegnamento del maestro elementare e, successivamente, quello del grammatico, costituivano il corso normale degli studi elementari e

La scomparsa di Salvatore Ascenzi

Nel momento di andare in macchina, siamo stati raggiunti da una gravissima notizia. È venuto a mancare all'affetto dei suoi cari e nostro, Salvatore Ascenzi, titolare di questa rubrica dedicata ai ragazzi e da tanti anni collaboratore di "Voci della Rotaia".
Ascenzi era considerato tra i migliori scrittori italiani di letteratura per ragazzi e i suoi libri più famosi — "C'era una volta una fiaba", "Lo stivale d'oro", "S. Francesco d'Assisi", "Benvenuto Cellini" ecc. — avevano ottenuto premi e riconoscimenti di grande prestigio. Nelle ultime settimane, Ascenzi aveva appena terminato la sua più recente fatica: una biografia di Giuseppe Garibaldi, che verrà pubblicata nei prossimi mesi.
Oltre ad essere stato a lungo una delle firme più assidue e rappresentative di "Voci", Ascenzi recentemente aveva assunto il delicato incarico di seguire la nostra iniziativa a favore degli handicappati. Il successo di tale iniziativa, gli importanti risultati ottenuti fin qui, si devono anche all'intelligente opera, allo spirito di sacrificio, alla squisita sensibilità, alla bontà di Salvatore Ascenzi.
A questo indimenticabile amico e collega, alla sua figura di uomo e d'autore, dedicheremo sul prossimo numero un ricordo più ampio e completo.

La redazione di "Voci della Rotaia" si stringe affettuosamente attorno alla moglie di Salvatore, Maria Guida, nostra collega e collaboratrice, e alla figlia Anna, del Servizio Personale.

medi. Seguiva, come corso di perfezionamento, non così frequentato come i primi due, la scuola del retore che addestrava i giovani all'eloquenza prima che entrassero nella vita pubblica. Le lezioni elementari si tenevano nella scuola del *ludi magister* dove un privato per una modesta mercede, scarsamente arrotondata da qualche regaluccio nelle ricorrenze festive, insegnava a leggere e a scrivere. Quando i ragazzi avevano imparato a leggere e a scrivere alla meglio, si perfezionavano nella scrittura e imparavano a far di conto e a stenografare sotto la guida, rispettivamente, del *librarius*, del *calculator* e del *notarius*, anch'essi maestri elementari. Di regola le lezioni si tenevano in qualche stanzuccia d'affitto o anche all'aperto, in ogni caso in piccoli ambienti separati dalla strada da semplici teli di tenda. Dall'alba a mezzogiorno, bambini e ragazzi dai 7 ai 15 anni, bambine e fanciulle dai 7 ai 13 anni stavano tutti insieme senza distinzione di sesso e di età. Le lezioni duravano tutto l'anno salvo le interruzioni delle vacanze nei giorni festivi, per le *nundinae* (festività ricorrenti ogni 9 giorni) e per i due mesi più caldi dell'estate. Per i maestri doveva essere certamente un compito assai difficile mantenere la disciplina in classi numerose, per giunta composte da ragazzi di varie età che arrivava fino a 15 anni e, quindi, risulta con certezza che ricorrevano facilmente all'applicazione di severe punizioni, anche corporali. I ragazzi crescevano, quindi, nel terrore e nella noia, costretti a ripetere sempre lo stesso programma, spesso con scarsi risultati, poiché le tecniche di apprendimento erano quanto di meno funzionale sia dato supporre.

Infatti, i maestri dovevano insegnare a scrivere tenendo nella propria mano quella dello scolaro per guidarlo e abituarlo a riprodurre i segni delle lettere; per lo studio dell'aritmetica la situazione non era migliore: i ragazzi passavano ore ed ore a contare le unità sulle dita, uno e due sulla mano destra, tre e quattro sulla sinistra, per poi dedicarsi al calcolo delle decine, delle centinaia e delle migliaia.

Terminati gli studi elementari cominciava, sotto la guida del *grammaticus*, l'insegnamento medio durante il quale si imparavano la lingua e la letteratura latina e greca studiandole soprattutto sui poeti. Gli scolari si dovevano anche impadronire di nozioni fondamentali di storia, di geografia, di fisica e di astronomia che servivano per una più completa comprensione di quanto veniva letto. Nello studio dei testi l'allievo imparava a ben pronunziarli, a leggerli con sentimento e a chiarirne il contenuto; l'insegnante, letti i testi, obbligava i ragazzi a imparare dei passi a mente e a farne esposizioni orali e scritte: queste ultime avevano uno scopo simile a quello che oggi si intende come componimento. Dalla scuola del *grammaticus* si usciva conoscendo alla perfezione il latino e il greco, le due lingue che una persona colta doveva parlare.

Il terzo grado di istruzione, infine era rappresentato dalla scuola del *rhetor*, il professore di eloquenza, presso il quale i giovani si preparavano alla vita pubblica allargando la propria cultura con lo studio dei testi classici e si affinavano nella difficile arte del dire. L'insegnamento chiedeva alcuni esercizi scritti, che consistevano in composizioni di vario genere graduate secondo le difficoltà, e orali come esercizi pratici di eloquenza.

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

Il 27 marzo è stata emessa la serie di francobolli ordinari « *Le costruzioni aeronautiche italiane* ».

Stampati, come per gli anni precedenti, in blocchi da quattro francobolli, divisi da due rettangoli dentellati che raffigurano il radar ATCR 33 della ditta Selenia e il motore Alfa Romeo AR 318 riproducono:

— l'Aereo Tornado MRCA Aeritalia;

— l'Aereo 260 Turbo SIAI;

— l'Aereo P 166 DL 3 Turbo Piaggio;

— l'Elicottero NH 500 Nardi.

Per tutti e quattro i francobolli, del facciale di L. 300, sono stati predisposti dalle Poste Italiane quattro timbri che verranno utilizzati nelle città di Pratica di Mare, Sesto Calende, Sestri Ponente e Milano.

Tiratura: cinque milioni di esemplari per ciascun valore.

Il 31 marzo è stato emesso un francobollo celebrativo del *VII Centenario dei Vespri Siciliani* del valore facciale di L. 120.

La vignetta raffigura una veduta d'insieme della Chiesa di Santo Spirito o del Vespro di Palermo.

Tiratura: cinque milioni di esemplari.

Il 10 aprile le Poste Italiane hanno emesso una serie ordinaria sulla tematica « *Fiori d'Italia* », composta da tre valori del facciale di L. 300 ciascuno.

Le vignette, con identica impostazione, raffigurano un fiore caratteristico del paesaggio italiano. Per il 1982 sono stati prescelti il ciclamino, la camelia e il garofano.

Per l'occasione sono stati predisposti nove timbri speciali.

Tiratura: cinque milioni di esemplari per ciascun valore.

San Marino

— Il giorno 21 aprile sono state emesse due serie per un totale di L. 7.000.

La prima celebrativa dell'*Idea europea*, in conformità agli indirizzi concordati in seno alla CEPT, riguarda avvenimenti storici.

Per i due valori sono stati ricordati i seguenti episodi della Storia di San Marino.

— L. 300: la convocazione, dopo alcuni secoli d'intervallo, nel 1906 dell'Aregno dei Capi Famiglia, che costituiva e costituisce la suprema autorità della Repubblica.

— L. 450: la sosta, nel 1797, di Napoleone Bonaparte, con il suo esercito, ai confini di San Marino. Napoleone inviò un'ambasceria incaricata di esprimere la sua amicizia ed il suo rispetto per la piccola Repubblica offrendo armi, derrate ed un ingrandimento del territorio.

I Sammarinesi accolsero di buon grado le offerte ma ricusarono, coerenti ai loro principi di libertà e libera scelta, l'allargamento dei confini.

Tirature: n. 750.000 serie complete.

La seconda, di posta ordinaria, dedicata ai pionieri della scienza, che con le loro scoperte, hanno contribuito al progresso dell'umanità.

Lire 20 (Archimede), Lire 30 (Copernico), Lire 40 (Newton), Lire 50 (Lavoisier), Lire 60 (Curie), Lire 100 (Koch), Lire 200 (Edison), Lire 300 (Marconi), Lire 450 (Ippocrate) e Lire 500 (Galileo).

Tiratura: n. 600.000 serie complete.

La vita fuori scena

di Marcello Buzzoli

Sono trascorse poche settimane. Eppure sembra lontano il 14 aprile che ha visto l'inizio del processo Moro. Il tribunale nella palestra del Foro italico con una scenografia da rivoluzione francese. La torma degli imputati vocianti nelle gabbie. La nera barriera dei carabinieri. I familiari delle vittime in gramaglie. L'ombra dei misteri irrisolti. L'atmosfera funebre e insieme eccitata ad esasperare la componente spettacolare dell'avvenimento. Che è stato assimilato ad una cerimonia, ad una rappresentazione sacra e profana, ad una passerella di tutti i possibili esibizionismi, ad una grande "prima" teatrale.

A cose fatte, gli operatori delle comunicazioni di massa si sono accusati l'un l'altro di aver tramutato la macchina della giustizia in macchina scenica. Il consueto puritanesimo da sepolcri imbiancati, perché nessuno potrebbe scagliare la prima pietra.

La vampata d'interesse è andata poi declinando. E già il 5 maggio, sul "Messaggero", Enzo Forcella scriveva: "*Questo processo, come del resto tutti gli avvenimenti collettivi piccoli o grandi della vita contemporanea, è molto più vero seguito attraverso la televisione e le cronache dei giornali che nella realtà. Le cose che vi si dicono e vi si giudicano sono drammatiche, e hanno ripetutamente oltrepassato il limite dell'impensabile e dell'inaudito. Ma è una drammaticità astratta, senza spessore che non sia quello del grigiore burocratico e, diciamo pure, della noia. È come assistere a un seminario molto esclusivo, e quindi ben protetto, sul terrorismo degli anni Settanta. Solo l'accorta regia delle comunicazioni di massa (un titolo, un primo piano, il riassunto di una deposizione, il ritrattino di un imputato schizzato con professionale perizia) può restituire a questa drammaticità la sua autenticità; cioè può renderla comunicabile. Ormai dovremmo saperlo i veri eventi, sono le notizie sugli eventi*".

Leggendo queste parole non si può non provare un moto di disagio. Affermazioni del genere non sono nuove e le abbiamo ascoltate e lette altre volte. Ma qui acquistano uno stridente risalto perché applicate ad una realtà intessuta di sangue, di scellerati delitti e delle sofferenze di uomini concreti. Questa realtà (insieme con l'eversione che l'ha generata) è ancora in mezzo a noi che peraltro saremmo incapaci di percepirla, se non attraverso l'enfatizzazione della carta stampata e delle sequenze televisive sapientemente montate alla moviola.

Il potere delle immagini

Se ne potrebbe desumere che se il regista sbaglia una inquadratura, un primo piano, il processo alla colonna romana delle Brigate rosse perde d'interesse, si sgonfia, anzi cessa di esistere. È noto che tali impostazioni sono mutuate da McLuhan e, in un quadro più ampio, dalle collaterali dottrine sulla spettacolarizzazione (così la chiamano) della società.

Nell'ambito di queste formulazioni, e rispolverando le profezie di Adorno, si teorizza che, sotto l'influsso dei "media", nelle società industriali avanzate, tutto tende a tramutarsi in spettacolo. Non soltanto la politica, la dialettica parlamentare, i processi in tribunale, le competizioni sportive, ma anche la guerra, l'amore, la morte si atteggerebbero su parametri iperbolici nei quali è difficile separare l'apparenza dalla realtà.

È evidente che, entro certi limiti, la società non può prescindere da riti e convenzioni.

Nella cornice sfarzosa della corte del Re Sole, il Seicento è stato giudicato il secolo delle convenzioni. E lo spirito dell'epoca sembrò incarnarsi nel cardinale Mazarino, abile a destreggiarsi in quelle insurrezioni da operetta che furono la prima e la seconda Fronda. Il grande presule dettò il "Breviario dei politici" dove agli uomini di governo raccomanda la pratica della simulazione e dissimulazione, già caldeggiata dal Machiavelli del "Principe". Però dalle pagine del porporato, chi ben guardi, traspare la migliore dimostrazione dei limiti e delle controindicazioni di una tale metodica, insufficiente all'infinita e imprevedibile varietà degli eventi.

Guai allo statista, all'uomo politico che fida soltanto sulle proprie risorse d'istrione.

Quando Gramsci scriveva che "la vita politica è purtroppo farsa il più delle volte", non intendeva ovviamente dare alla sentenza valore assoluto né tanto meno accettarla. Voleva al contrario stigmatizzare un fenomeno degenerativo e sottolinearne i pericoli.

La società, l'abbiamo detto, ha bisogno anche di un po' di apparenza e di esteriorità. Ma va in rovina quando sia fortemente alterato il rapporto tra realtà e finzione e la seconda soverchi la prima.

Su questa linea di pensiero, ogni avvenimento perde la sua faccia concreta per assumere quella che gli viene imposta dai "media", nell'accavallarsi di emozioni e sensazioni. E l'uomo? Continuamente sollecitato da automatismi fisici e mentali, da immagini stereotipe che suo malgrado finiscono col colpirlo, l'uomo è ridotto ad una macchina ricevente, a disposizione di chi la sa usare.

Portate alle estreme conseguenze, proposizioni del genere mettono in causa la nostra stessa identità e le motivazioni dell'agire. Ci sembra perciò che non possano essere accettate a scatola chiusa, ma debbano essere analizzate e approfondite. Tanto più che l'abbondante saggistica esistente in materia è nota a pochi specialisti.

Poiché si parla di spettacolo, conviene prendere l'avvio dal teatro che dello spettacolo è la forma più antica, nata insieme con l'uomo.

La situazione teatrale (l'osservava Nicola Chiaromonte, un nobile e acuto saggista, dimenticato a pochi anni dalla morte) non può che scaturire dalla realtà del mondo. Senza la coscienza di quella realtà non vi sarebbero a teatro l'azione drammatica e nemmeno quella comica. Contro che cosa si scontrerebbero le convinzioni e le passioni dei personaggi e da dove trarrebbero l'energia e la determinazione per sostenere il conflitto?

L'avidità dell'orrore

Possiamo postillare che, nelle sue espressioni più elevate, il teatro è esaltazione delle motivazioni ideali che conferiscono dignità all'esistenza. Dalla rappresentazione scenica, è possibile trarre ammaestramenti per la vita vera. Ma ipotizzare che la sola realtà sia quella del palcoscenico, significa stravolgere le cose. Al modo stesso che il riconoscere l'incidenza politica di un certo teatro (da Piscator a Brecht) non consente di affermare che l'azione politica, tutta l'azione politica, è teatro.

Equivoci del genere sono propri della confusione culturale della nostra epoca. Che, da una parte, ha dilatato arbitrariamente la nozione di teatro includendovi il seminarismo di gruppo, lo psicodramma, i sottoprodotti del Living, le assemblee di fabbrica, le adunate di condominio, i capannelli di quartiere, i comizi di borgata e, dall'altra parte, non sopporta il grande teatro.

Di tale stravolgimento e delle conseguenze negative che ne sono derivate si potrebbe discutere a lungo. Ma qui occorre venire agli altri temi: il potere delle immagini e il rapporto tra la realtà e la rappresentazione che ne offrono i "media".

Il discorso s'intreccia ancora una volta con l'assassinio dell'onorevole Moro. Nel marzo 1979, quando le fotografie dell'autopsia eseguita sul cadavere dello statista apparvero su "L'Europeo", la riprovazione e la condanna furono immediate. Si parlò giustamente di sadismo, di disperata avidità dell'orrore. Lo stesso Ordine professionale dei giornalisti prese fermamente le distanze.
Quasi contemporaneamente, altre proteste si erano levate per la pubblicazione delle fotografie del cadavere scempiato di Pasolini.
Questi ed altri episodi confermano che non si è perduta la capacità di reagire contro gli eccessi degli apparati dell'informazione.
La morte non consente spettacolarizzazioni. Pochi anni or sono a Berkeley, negli Stati Uniti, la presentatrice della tivù locale si sparò di fronte alle telecamere, dopo averlo annunciato. "Guardate cosa vuol dire morire davvero in televisione", urlò con voce isterica e fece fuoco su se stessa. In California ci fu, non molto tempo dopo, un suicidio egualmente clamoroso e agghiacciante. Chico, il giovanissimo protagonista di uno "show" televisivo di successo, il ragazzo portoricano passato come una meteora dalla miseria alla ricchezza, si sparò alla testa tra uno spettacolo e l'altro. Due storie vere che forse hanno trovato trasposizione artistica in "Quinto Potere", il film americano di Sidney Lumet. Dove la produttrice di un programma televisivo decide di far morire in diretta il presentatore, per far pubblicità allo spettacolo.
A parte il facile simbolismo del "Moloch" che divora i suoi figli, queste vicende nella loro drammaticità demenziale dimostrano i limiti espressivi della tivù. Che s'impadronisce della morte come evento eccezionale e ne sottolinea gli aspetti più macabri. Ma, ignorandone completamente il valore esistenziale, non aiuta a capirla, ad accettarla, ad intrecciarla dialetticamente con la vita. Un suicidio, un cadavere spettacolarizzati suscitano raccapriccio, ma non possono indurre ad alcuna riflessione.
Anche l'affermazione che tutti gli avvenimenti collettivi siano più veri visti in televisione è controvertibile. Non sempre le telecamere mettono a profitto l'enorme vantaggio di poter agire in presa diretta e di annullare l'equazione spazio/tempo. Decine di milioni di persone hanno veduto in tivù l'assassinio di John Kennedy. Quella testa che si curva appena un poco e intorno la folla che continua ad applaudire perché non si è accorta di nulla. Ecco la morte reale, la morte del Presidente degli Stati Uniti, immiserita in un fotogramma scialbo, quasi privo di drammaticità. Considerazioni non dissimili potrebbero valere per l'esecuzione del presunto sicario di Kennedy. Chi non ricorda Oswald che si affloscia colpito al cuore? Chi non ricorda lo sguardo assente, l'espressione stolida dei poliziotti? Un'atmosfera irreale, un gioco di birilli, invece che una tragedia.
La televisione, i rotocalchi, gli stessi giornali quotidiani (che sempre più assomigliano ai rotocalchi) possono sovrapporre al mondo reale quello dello spettacolo, soltanto se ognuno di noi rinuncia ad esercitare la propria capacità critica e accetta una passiva soggiacenza.
I segni, le immagini che, convogliati dal circuito elettronico, giungono nelle nostre case non hanno in sé alcuna carica di autorevolezza. Determinano un consumo accelerato d'informazione sostanzialmente analogo al consumo accelerato di capitale indotto dalle crisi economiche. Le informazioni sono dati sui quali dobbiamo riflettere, ragionare. Più si guarda, meno si vede, se non analizziamo ciò che vediamo. In questa analisi, guida insostituibile è la cultura che è il vero strumento per acquisire l'autocoscienza e padroneggiare il reale e non va confusa con l'informazione di massa genericamente intesa.
Il pericolo della spettacolarizzazione non è alimentato soltanto dalla crescita esponenziale delle comunicazioni.
Vanno poste nella dovuta evidenza altre cause che s'imperniano sulla concezione del lavoro e sulla motivazione dell'agire. Max Weber in particolare ha insistito nel denunciare le conseguenze della demotivazione. Egli afferma in sostanza che in passato non solo il capitano d'industria, l'imprenditore, ma anche il prestatore d'opera potevano considerare il lavoro in una dimensione etica, come adempimento di un dovere, o almeno come garanzia di un'esistenza integra e sobria, al riparo dalle tentazioni cui più facilmente soggiace l'ozioso.
Il venir meno di tali concezioni, il prevalere delle finalità economiche, l'accentuarsi della produzione ripetitiva di serie nei grandi complessi industriali hanno provocato l'alienazione del lavoratore, lungo una traiettoria che Simone Weil, Benjamin ed altri hanno illustrato. Senza un solido substrato di motivazioni, l'uomo perde interesse per un compito non sentito. E allora cerca risarcimento in un agire narcisistico, in una "recita" del suo ruolo professionale che lo porta a confrontarsi con gli altri in una competizione nella quale conta più l'apparire dell'essere. È la tesi che ha sostenuto in particolare il Goffman in un saggio che s'intitola "La vita quotidiana come rappresentazione".
Dato e non concesso che la tesi abbia fondamento, è facile obiettare che essa può applicarsi ai tecnocrati, a coloro che ricoprono posti di spicco e non certo alla generalità dei lavoratori cui, proprio per l'appiattimento del ruolo, sarebbe impossibile l'esibizionismo professionale.
Comunque è indubitabile che la riqualificazione del lavoro, non solo sul piano materiale ma anche spirituale, costituisce un mezzo primario per ritrovare la nostra realtà e la nostra responsabilità di uomini contro la seduzione dello sfacelo, contro le dottrine caduche della società dello spettacolo che è poi la società del nulla. □

DICONO DI NOI

L'Anno della riforma?

Legge finanziaria, bilancio dello Stato, liquidazioni e norme per il pensionamento: tutti impegni gravosi, per il Governo e per il Parlamento. Nessun rimbrotto, perciò, se nel "paniere" nostro è venuto ben poco, anzi niente. In più, c'è ancora da dire che non sono mancati, in questi ultimi mesi, i dibattiti politici: dal terrorismo alla mafia e al conflitto per il possesso delle Falkland.
Stentatamente, quindi, ha fatto qualche passo in avanti il discorso sulla riforma dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, all'esame della Commissione Trasporti della Camera, ove sono state presentate, come è noto, alcune proposte di iniziativa parlamentare ed un disegno di legge governativo.
Il gruppo di lavoro appositamente costituito in seno alla Commissione, per elaborare un testo legislativo che tenga conto di tutti i progetti presentati in Parlamento ed anche degli apporti delle categorie interessate, ha tenuto conto delle osservazioni pervenute dalle Organizzazioni Sindacali e di ciò il relatore on. La Rocca ha dato conto, precisando che su molti punti della riforma sono state trovate formulazioni che risolvono i problemi posti, mentre per altri sono necessari ulteriori approfondimenti.
Non è mancato, da parte del Sottosegretario on. Caldoro (ricordiamo che una proposta di legge porta il suo nome) un sentito ringraziamento a quanti hanno lavorato per giungere ai traguardi sinora conseguiti. Tra il Ministro dei Trasporti e la Commissione non v'è stata una vera polemica e questo il presidente della Commissione, Bernardi, ha voluto sottolinearlo.
Il problema della riforma dell'Azienda ferroviaria non solo è importante ed urgente (ricordiamo che la si sta esaminando in sede legislativa e che pertanto, subito dopo il voto il provvedimento sarà trasmesso al Senato) ma anche molto complesso, tentando di coniugare la produttività e l'autonomia dell'Azienda con il necessario controllo da svolgere in sede politica.
In modo particolare, il gruppo di lavoro è stato impegnato sui punti del testo unificato che riguardano il potere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda ferroviaria di assumere mutui ed emettere obbligazioni anche nei confronti dell'estero, la possibilità di stabilire variazioni tariffarie nell'ambito del 10 per cento annuo e le deliberazioni riguardante il personale. Una conclusione? Se non ci saranno crisi di governo, questo, finalmente, potrebbe essere l'anno della riforma.

Salvatore Brancati

LETTERE A VOCI

L'abito fa il monaco

Gentile Direttore,
mi rivolgo a lei non per un grosso problema ma più semplicemente per esporle una mia curiosità e chiederle un parere. Viaggio spesso, sia per lavoro che per diporto, e sempre più di frequente mi capita di incontrare dei ferrovieri che francamente non saprei come definire, sciatti sarebbe forse la parola adatta. Mi spiego meglio: capelli lunghi e non sempre molto curati, divisa in disordine, cravatta, quando c'è, allentata, barba non sempre rasata di fresco.
Ora mi rendo conto che non si tratta di cose di molta importanza, questi ferrovieri sono poi gentilissimi, efficienti, estremamente disponibili, però, secondo me, non è affatto vero il vecchio proverbio "L'abito non fa il monaco". Lo fa, eccome. Voglio dire, la prima impressione che riporta il viaggiatore non è positiva, anzi.
Mi rendo conto che fa caldo, che magari la cravatta più che un accessorio diventa, sotto il sol leone, uno strumento di tortura, che la giacca regolamentare si trasforma in una cappa di piombo, però ritengo ugualmente che un certo decoro sia indispensabile.
La ringrazio per la sua cortese attenzione.

Franco Del Donna
Genova

Una circolare del Direttore Generale dice testualmente: "Il primo biglietto da visita del ferroviere è anche rappresentato dai capelli, dalla rasatura e dalla compostezza della persona". Noi siamo d'accordo sia con lei, sia con la circolare. Certo, si tratta di un tasto abbastanza delicato, da trattare con tatto e buon senso: è difficile, infatti, configurare chiaramente una trasgressione alle norme regolamentari.
In ogni caso, secondo noi, qui non si tratta tanto di norme da seguire o meno, quanto di affidarsi al senso di responsabilizzazione di ciascuno di noi. Come lei stesso afferma ferrovieri con la barba e i capelli lunghi si rivelano poi persone piene di gentilezza e di comprensione e questo ci sembra già un caso di fondamentale importanza. Certo, poi, anche l'occhio vuole la sua parte, è ed giusto che chi sta a contatto con il pubblico abbia un aspetto quanto più possibile dignitoso. Però, i turni di un ferroviere sono lunghi, a volte molto pesanti, senza voler fare della retorica da quattro soldi, non sempre la vita di un agente è una vita facile. Noi ci auguriamo che ciascuno di noi abbia la precisa coscienza di come comportarsi e di come vestirsi, però via, se qualche cravatta è allentata, specie nel periodo estivo, se qualche divisa non è perfettamente stirata, cerchiamo di avere un po' di comprensione. Chiudiamo un occhio, la gentilezza e l'efficienza che ci viene dimostrata, ci ripagherà ampiamente.

«Più veloci e più puntuali»

Egregio Direttore,
a pagina 4 del N. 5 della pregiata rivista da Lei diretta il compilatore della notizia "Più veloci e più puntuali" è incorso in due imprecisioni che sarebbe opportuno rettificare. È scritto:
«...la gabbia racchiudente i rulli di rotolamento era sigillata mediante chiodature anziché essere saldata».
La dizione esatta è la seguente: sono stati posti in opera cuscinetti a rulli aventi un tipo di chiodatura più robusto del modello originale.
È scritto: *«In poco più di due anni le aziende specializzate italiane...».*
La dizione esatta è la seguente: in meno di due anni le Officine F.S. e le Squadre Rialzo attrezzate, con l'ausilio di alcune Officine Private, hanno compiuto uno sforzo eccezionale (senza concessioni di premi eccezionali) riuscendo a sostituire oltre trentamila cuscinetti a circa duemila carrozze consentendo il ripristino di treni più veloci e più puntuali.
Nel rigranziarLa della rettifica Le porgo i miei saluti.

Enzo Di Giovanni
Capo della Squadra Rialzo di Roma - Porta Maggiore

Nel ringraziare il collega Di Giovanni, che con la sua cortese precisazione ci consente di perfezionare la notizia pubblicata sul numero scorso, cogliamo l'occasione per complimentarci vivamente con tutti coloro che hanno consentito di ovviare, nel migliore dei modi e a tempo di record, al difetto tecnico in questione.

Occhio agli estintori

Gentile Direttore,
mi trovavo l'altra mattina a bordo del treno delle 6,09, sulla linea Roma-Velletri, che doveva condurmi a Roma. Come di consueto il treno è giunto alla stazione di Cecchina all'ora stabilita, solo, e questo certamente molto consueto non era, con l'ultimo vagone in preda alle fiamme.
Può immaginare la confusione che si è subito generata nella piccola stazione. Naturalmente, per prima cosa si è fatto ricorso agli estintori e si è così appurato che di tutti gli estintori esistenti a Cecchina, compreso uno grande trasportato con un carrello, non ne funzionava neppure uno.
Le fiamme sono state comunque spente grazie agli estintori che si trovavano sul treno e all'abnegazione del titolare della stazione, di alcuni suoi assistenti e, in particolare, dei macchinisti del convoglio.
L'incendio non era certo di grande entità ma avrebbe potuto esserlo, sul treno, data l'ora, non si trovavano bambini ma avrebbero potuto esserci.
Mi sembra che su un fatto tanto increscioso ci sarebbero da fare miriadi di commenti. Non voglio essere io a farli, ma lei, Direttore, cosa ne pensa?

Enrico Capri
Roma

Non ne penso bene, naturalmente, ma come lei, anch'io evito di fare commenti. Pubblico questa lettera e attendo che gli organi competenti da me interessati, mi facciano sapere come mai non uno degli estintori in dotazione alla stazione di Cecchina fosse funzionante. Quello che lei denuncia non è solo un episodio increscioso, è un episodio grave.

Felix Hans Man: *"Montagne rocciose: impostazione di una lettera"*

In Italia, il "rotocalco" nasce sul finire degli anni trenta ("Tempo illustrato" di Alberto Mondadori) e si diffonde specialmente dal dopoguerra in poi. Il modello è quello di "Life", un settimanale che esce negli Stati Uniti a partire dal 1936 per volontà e magnificenza di Henry Luce, l'editore di "Time", e che sarà per circa quarant'anni lo specchio fedele della società americana.
Comunque, anche la stessa "Life" non è del tutto originale perché a sua volta, si rifà ad un modello di fotogiornalismo che nasce in Germania sul finire degli anni venti e che alcuni fotografi tedeschi esporteranno poi negli Stati Uniti dopo l'avvento di Hitler al potere. Felix H. Man, è uno dei pionieri.
Il suo vero nome è Hans Felix Sigismund Baumann. È nato a Friburgo, Foresta Nera, nel 1893, ed è tuttora vivente. La fotografia che pubblichiamo si chiama: "Montagne rocciose: impostazione di una lettera". È stata scattata durante una missione in Canada, 1936, quando l'autore abbandona la Germania per protestare contro il nazismo. Rappresenta appunto, una donna mentre affida il proprio messaggio alla sicurezza e all'efficienza del trasporto ferroviario in quelle lontane regioni.
Felix H. Man comincia a fotografare con una vecchia "Kodak" mentre presta servizio militare durante la prima guerra mondiale. Nel 1927 pubblica i suoi primi reportages sul "Münchner Illustrierte", un settimanale che esce a Monaco di Baviera e che pubblica servizi fotografici a tutta pagina, proprio come verranno utilizzati molti anni dopo dalla maggior parte dei paesi occidentali. Questo tipo di giornalismo è, per quel tempo, una grossa novità editoriale perché, in alcuni casi, sostituisce l'immagine fotografica alla parola scritta e al fotoreporter, come alla stessa fotografia, vengono riconosciute ampie libertà di movimento e autonomia di espressione.
A Felix Man, ancora oggi attivo in campo fotografico ed espositivo, vanno soprattutto attribuiti due meriti: essere stato il primo a fotografare l'attualità a luce ambiente con pellicole allora poco sensibili e aver saputo imporre col tempo una figura professionale fatta di novità linguistiche e di riconoscimenti economici. Vive attualmente tra Roma e Londra.

a cura di
Piero Berengo Gardin

Con la nostra assicurazione auto:

RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente
ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con
trattenute sullo
stipendio

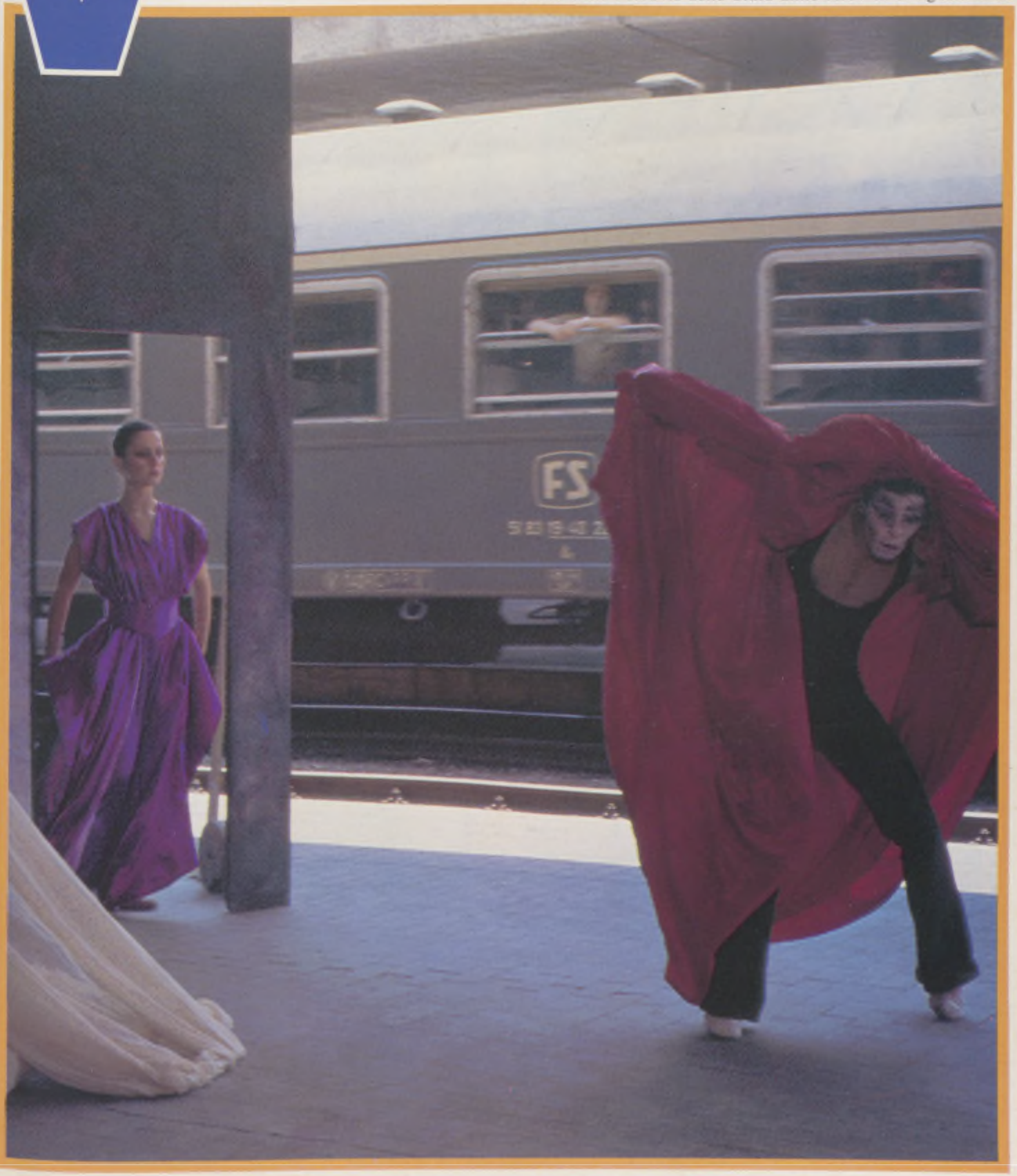
*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 8/agosto 1982

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70



«Fresco fresco» a Roma Termini

A pagina 38

COMUNICATO BNC

Il decreto presidente della repubblica
n.8/215 del 17/6/1982
dispone che i nuovi massimali minimi
dell'assicurazione obbligatoria di
responsabilità civile
siano pari a milioni:

100 — 50 — 10	**per le autovetture;**
75 — 50 — 5	**per i motocicli di cilindrata inferiore a 150 cc.;**
100 — 50 — 10	**per i motocicli di cilindrata superiore a 150 cc.;**
75 — 50	**per i natanti di cilindrata fino a 500 cc.;**
100 — 50	**per i natanti di cilindrata oltre 500 cc.**

Nuovi massimali sono pure fissati per altre categorie di veicoli.

Per le autovetture il costo in base annua di tali aumenti varia da un massimo del 13% del premio per vecchi massimali pari a 50/20/5 milioni ad un minimo dell'1,8% per vecchi massimali di 100/30/10 milioni.
Aumenti inferiori per gli altri veicoli e per i natanti.

La decorrenza del provvedimento è 1° Agosto 1982, qualunque sia la scadenza di polizza.

Ai propri assicurati che a detta data avevano in essere polizze per massimali minori, la Banca Nazionale delle Comunicazioni ha aumentato automaticamente, con decorrenza 1° Agosto 1982, la copertura sino ai nuovi massimali minimi, per cui essi sono in regola con le nuove disposizioni di legge.

Continuando nel tradizionale rapporto di collaborazione e fiducia che da sempre ha instaurato con i propri assicurati, la Banca provvederà all'adeguamento del premio ed alla regolarizzazione per il periodo intercorrente dal 1° Agosto 1982 solo alla prima scadenza di annualità, o di rata per le polizze senza ritenuta sullo stipendio.

La Banca coglie l'occasione per porgere un cordiale saluto a tutti i ferrovieri.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia
Anno XXV n. 8/agosto 1982

«Fresco fresco» a Roma Termini

Un suggestivo "si gira" di "Fresco fresco", la trasmissione televisiva, le cui riprese sono state effettuate in gran parte a Roma Termini (Foto di Anastasio Grillini)

Estate. Tempo di vacanze e, tradizionalmente, anche tempo di difficoltà per il nostro sistema ferroviario: il traffico viaggiatori aumenta vertiginosamente e mette sotto pressione personale e impianti. Si aggiungono, poi, altri fattori di turbativa. Non sono lontani i ricordi di quegli scioperi selvaggi che proprio in questi periodi trasformavano un viaggio in treno in una sorta di roulette col tempo e coi binari.

Nel corso dell'ultimo anno, però, è avvenuto qualcosa che ha contribuito a migliorare questo quadro. Le giornate di sciopero sono diminuite e della significativa inversione di tendenza parliamo nell'articolo d'apertura. Si tratta di un risultato importante che — insieme ai primi positivi esiti che si stanno registrando sul fronte dei ritardi — facilita e migliora il nostro rapporto con l'utenza.

Certo, con il Programma Integrativo in corso di realizzazione (la rete si sta trasformando in un enorme cantiere) il fenomeno dei ritardi non potrà essere per il momento del tutto eliminato. Ma i disagi di oggi sono in vista dei vantaggi di domani. Come nel caso della Sardegna. Il Programma Integrativo, infatti, prevede fra l'altro l'elettrificazione della rete sarda, alla quale saranno destinati anche mezzi di trazione all'avanguardia (servizio a pag. 8).

Dalla realizzazione dei progetti alle formulazioni "teoriche". In questo numero dedichiamo un articolo anche alla "Direttissima per il Sud". Che ancora non esiste o esiste solo sui libri o negli studi dei tecnici, ma... non si sa mai. Forse è davvero venuto il tempo di essere ottimisti.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	1982: MENO CONFLITTI, PIÙ PRODUTTIVITÀ	*Eriberto Storti*
8	IL PROGRAMMA INTEGRATIVO PER LA SARDEGNA	*Marcello Buzzoli*
12	DOVE NASCONO I MEZZI DI TRAZIONE	*N. Compagna e M. Cavagnaro*
16	UNA DIRETTISSIMA PER IL SUD?	*Gianfranco Angeleri*
19	VARANO: FORAGGIAMENTO BESTIAME	*Vittorio De Seriis*
21	CASA NOSTRA Ricordo di Salvatore Ascenzi / Amici in pensione / Un treno nel cassetto / Notizie per il personale / Tuttarete / Minialmanacco	
33	UNA GIORNATA A PIETRA LIGURE	*Aurelio Battaglia*
37	LA STORIA DI BERNIE	*Lucio Basco*
38	PANORAMARETE	
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Ragazzi / Educazione / Filatelia	
49	LETTERE A "VOCI"	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore
Alberto Ciambricco

Redattore Capo *(Responsabile)*
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segreteria di redazione
Francesco Causarano (*Capo*), Valeria Sorci

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, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Andrea Melloni, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1057.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Un tapis roulant fra due treni

Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda ha recentemente approvato la costruzione del sottopassaggio che collegherà la stazione ferroviaria di Roma Ostiense con quella della Piramide della linea "B" della metropolitana.
Il collegamento pedonale, lungo 232 metri e attrezzato con due "tapis roulants", consentirà di passare direttamente dai marciapiedi di Ostiense a quelli del metrò e dell'adiacente ferrovia S. Paolo-Ostia (e viceversa) riducendo di 200 metri circa il percorso attuale tra le due stazioni.

Il sottopassaggio sarà collegato in superficie attraverso due uscite. La prima, in piazza dei Partigiani, è prevista a fianco del fabbricato viaggiatori della stazione Ostiense, la seconda sorgerà, invece, nei pressi di Via della Stazione Ostiense. La galleria (6 metri di larghezza) sarà interamente costruita a "cielo aperto".

Le FS con una spesa di 5 miliardi circa costruiranno la prima parte del sottopassaggio. Il tratto finale (comprendente il "mezzanino" che scavalcherà i binari della linea metropolitana "B" alla fine dei marciapiedi di Piramide) sarà, invece, finanziato dal Consorzio Trasporti del Lazio.
Infine, sotto il mezzanino che, attraverso alcune scale mobili risulterà collegato anche con i marciapiedi della ferrovia S. Paolo-Ostia, sorgerà una nuova fermata della metropolitana.

Questa nuova opera si inserisce nel quadro del potenziamento degli scali romani e favorirà l'interscambio tra i servizi ferroviari e quelli metropolitani.
Intanto, per affrettare i tempi di costruzione, la nostra Azienda ha già bandito la gara d'appalto dei lavori con la formula della licitazione privata che consente un iter burocratico ridotto. L'inizio dei lavori è comunque condizionato dall'ottenimento del benestare urbanistico da parte della Regione Lazio.

Via al quadruplicamento tra Rogoredo e Melegnano

Dopo più di dieci anni di discussioni sul quadruplicamento del tratto di ferrovia compreso tra le stazioni di Rogoredo e di Melegnano (11 chilometri) e sulla sistemazione a piano regolatore dell'importante nodo di Rogoredo (con relativa costruzione di un nuovo fabbricato di stazione), il Comitato Tecnico Amministrativo della nostra Azienda, presieduto dal Direttore Generale, Dott. Semenza, ha approvato in via definitiva il progetto, dando così il via ai lavori — già finanziati — e che, salvo imprevisti, avranno inizio entro la fine dell'anno.
La sistemazione del nodo di Rogoredo costituisce una delle opere fondamentali per la ristrutturazione generale del sistema ferroviario di Milano, poiché dalla sua realizzazione dipenderà il potenziamento delle linee di accesso alla città. Si tratta di tutte le comunicazioni da e per il centro-sud della penisola.
Inoltre, nelle immediate vicinanze della nuova stazione ferroviaria di Rogoredo si attesterà il capolinea meridionale della linea numero 3 della metropolitana milanese.
Ma vediamo in dettaglio le opere previste: un nuovo fabbricato viaggiatori; uno scavalcamento fra le linee per Genova e per Piacenza al fine di evitare interferenze e ritardi ai convogli che percorreranno il "passante ferroviario" P. Garibaldi-P. Vittoria; una radicale sistemazione dei binari per migliorare e facilitare l'interscambio di passeggeri dai treni FS a quelli della linea 3 della Metropolitana e viceversa.
Tutti questi lavori saranno eseguiti sotto la vigilanza e la direzione della Prima Unità Speciale e si protrarranno per circa cinque anni. Per quanto riguarda il costo dell'opera, per il momento c'è un finanziamento di 35 miliardi per il quadruplicamento del tratto Rogoredo-Melegnano, ai quali vanno aggiunti altri 10 miliardi circa per il nodo di Rogoredo la cui erogazione va inquadrata nei 55 miliardi già stanziati quale contributo per la realizzazione del "passante sotterraneo".
Complessivamente, quindi, si tratta di opere (passante incluso) che richiederanno investimenti per 90 miliardi. È inoltre prevedibile che, per effetto della continua lievitazione dei prezzi, questa cifra verrà sensibilmente superata e per la relativa copertura finanziaria si dovrà provvedere con il Piano Poliennale che la nostra Azienda sta compilando per presentarlo al governo e successivamente al Parlamento entro il 31 dicembre prossimo.

Da ottobre un nuovo aumento

Un secondo aumento delle tariffe ferroviarie scatterà dal primo ottobre prossimo e andrà ad aggiungersi a quello del 10% entrato in vigore dal 1° agosto scorso.
Questo l'orientamento emerso nel corso di una riunione del Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda. L'adeguamento del 1° ottobre, sommato a quello di agosto, porterà ad un aumento del 20% medio complessivo.

Sotto l'ala del computer

I sedicimila chilometri della rete ferroviaria italiana potranno essere costantemente controllati metro per metro grazie all'impiego di un sistema computerizzato. Si tratta di un sistema basato sulla "cartografia videografica" che, avvalendosi dell'uso del computer, permetterà tra l'altro di programmare la manutenzione della rete e di tenere sotto osservazione lo stato degli impianti e del terreno, a tutto vantaggio dell'efficienza e della sicurezza del servizio.
Il lavoro di aggiornamento cartografico e di acquisizione dei dati è già cominciato, per ora a titolo sperimentale, su un tratto limitato di linea tra Battipaglia e Potenza, e viene svolto dalla "Italeco" (una società del gruppo Italstat), in base ad un contratto affidatole dalla nostra Azienda. Questo settore della "cartografia videografica" è uno dei campi di attività di quella che viene definita "ingegneria del territorio".

Un prestito da 100 milioni di dollari

La nostra Azienda emetterà 100 milioni di dollari di effetti a scadenza di sei anni e ad un tasso d'interesse dello 0,25 per cento superiore al libor, il tasso interbancario londinese, (per un minimo del 5,25%) al prezzo di emissione del 100%. Gli effetti potranno essere riscattati a partire dal 1986 ed è previsto anche il rimborso anticipato dal 1985.

IN BREVE DALL'ESTERO

Austria

Il servizio "treno + bicicletta" è diventato popolare anche in Austria. Nel corso del 1981 sono state noleggiate, in 55 stazioni, 12.815 biciclette. Nel 1982 le stazioni che offrono questo servizio, sono salite a 69.

Svizzera

Per il 1° maggio 1987 è prevista la inaugurazione della nuova linea Ginevra-aeroporto, i cui lavori sono cominciati il 7 luglio di quest'anno. Dopo la positiva esperienza di Zurigo, anche la Città dell'ONU e del BIT, potrà così essere rapidamente allacciata al grande "Giro mondiale" dei traffici.

Irlanda

Le Ferrovie irlandesi hanno munito il personale addetto alla biglietteria a bordo dei treni, di un nuovo ed originale tipo di macchina che si sistema alla cintura. Di forma parallelepipeda, questa macchina ha la dimensione di una calcolatrice di medio formato, ed è elettronica e programmabile. Una piccola tastiera consente di elaborare numericamente i dati, ed un mini-selezionatore stabilisce direttamente l'importo del biglietto.

Francia

Dopo il successo del primo treno turistico delle Ferrovie francesi, "Il Cevenol" (del quale abbiamo diffusamente parlato su queste colonne), in attività fra Parigi e Marsiglia, attraverso il Massiccio Centrale, fin dall'estate 1979, ecco adesso sorgere una analoga iniziativa: un altro treno turistico sulla linea delle Alpi, fra Ginevra e Digne, in coincidenza col servizio turistico gestito dalle ferrovie di Provence, da Digne a Nizza e viceversa.
Il nome di quest'ultimo treno è Alpazur ed è stato l'immediato successo conseguito ad indurre le Ferrovie francesi a raddoppiarne la composizione a partire da questa estate.

Una foto pubblicitaria dell'Alpazur, il nuovo treno turistico delle Ferrovie francesi. Il convoglio collega Ginevra a Digne ed ha già incontrato un notevole successo di pubblico

Ma già è prevista la costituzione di un terzo treno turistico: l'Aubrac, da Parigi a Beziers, con la stessa formula dei due precedenti.

Camerun

Il Camerun, che ha avuto il suo quarto d'ora di celebrità al "Mundial", sembra voglia fare sul serio anche nel settore dei trasporti. La Rejifercam (che sarebbero le FS del Camerun) hanno ordinato in queste ultime settimane ad industrie Canadesi (Bombardier), dieci locomotive diesel-elettriche. La loro costruzione comincerà all'inizio del prossimo anno, la consegna sarà effettuata entro i tre mesi successivi. La commessa, che prevede anche ricambi e pezzi accessori, ammonta a circa 15 miliardi di lire.

Albania

I lavori per la costruzione della linea ferroviaria destinata a collegare la città di Fier con il porto di Valona, situato 40 km più a sud, stanno per avere inizio, e dovrebbero essere terminati entro il 1985. Così il secondo porto di Albania (dopo Durazzo), che attualmente dispone soltanto di linee a scartamento ridotto ad uso industriale (per un totale di sedici chilometri), potrà essere allacciato, entro un triennio, al sistema ferroviario del Paese.

Spagna

La Spagna strizza l'occhio ai turisti: con la buona stagione è ora possibile, con un biglietto di seconda classe, usufruire di vetture-letto di classe turistica, con un supplemento ridotto, sui tratti ferroviari tra Madrid e San Juan de Nieva, Gijon, Barcellona, Valencia, La Coruna, Almeria, Badajor, Huelva, Granada, Malaga, Siviglia, Lisbona e (udite udite...) Vigo e Pontevedra. Questi ultimi due, sono nomi ormai indimenticabili per tutti gli sportivi italiani.

Gabon

Inaugurato nel 1978, il primo tronco della ferrovia "transgabonese" ha trasportato, nel corso del 1981, ben 80.000 viaggiatori. Frattanto proseguono alacremente i lavori di costruzione in direzione Boonè e Franceville che dovranno essere completati entro il 1986. Va sottolineato che questa tratta sarà riservata essenzialmente al traffico merci.

Trasporti 1982: meno conflitti e più produttività

di Eriberto Storti

Sembra proprio che l'opinione pubblica stia cambiando parere sulle ferrovie. Almeno da un po' di tempo a questa parte. Ne sono buon termometro numerosi positivi interventi della stampa, e anche un sondaggio d'opinione della Doxa, in cui tra i servizi pubblici italiani che vanno "meno peggio", le Ferrovie sono risultate di gran lunga al primo posto, mentre un anno fa, in un analogo sondaggio, le Ferrovie venivano indicate come il servizio pubblico che andava peggio.

Ora, cosa è cambiato in questi ultimi tempi tanto da ribaltare l'immagine del servizio ferroviario? Ce lo dicono sempre i giornali: "I treni sono più regolari", "Meno scioperi nei trasporti". E su questa nuova tendenza alla regolarità del servizio hanno senz'altro dato un impulso decisivo il senso di responsabilità delle Organizzazioni Sindacali e l'impegno che il Ministro Balzamo ha profuso, in questo suo primo anno al Dicastero dei Trasporti, nell'affrontare con successo la conflittualità del settore.

Nel settore ferroviario, con il nuovo contratto — con il quale i Sindacati, compresi per la prima volta in Italia quelli autonomi, hanno approvato un codice di comportamento, che definisce i loro rapporti con l'Azienda F.S., cui è allegato il codice di autoregolamentazione dello sciopero — la conflittualità è caduta a livelli molto bassi. Va considerato, infatti, che le 1963 giornate di sciopero effettuate nel 1° semestre 1982, oltre le 7.409 effettuate in occasione dello sciopero generale del 25 giugno scorso, sono state concentrate nel solo Compartimento di Bologna, dove i lavoratori hanno inteso manifestare la loro protesta per accelerare la revisione della pianta organica del personale.

Quanto all'Aviazione Civile, dopo l'istituzione dell'ANAV, il personale ha affrontato il problema del contratto di lavoro e non si può certo affermare, confrontando i dati con quelli relativi ad altri Paesi e anche ad altri settori produttivi del nostro Paese, che il costo in astensioni dal lavoro sia stato eccessivamente alto, anche se è ovvio che trattandosi di un settore fortemente concentrico i danni subiti dal sistema del trasporto aereo sono stati complessivamente molto elevati.

Ora anche il contratto dei controllori di volo è stato definito e stanno per essere regolarizzati i rapporti interessanti il personale a terra. Comunque mai come in questo periodo i trasporti hanno offerto agli utenti serenità di gestione sotto l'aspetto della conflittualità sindacale.

C'è da aggiungere, a questo proposito, che l'80% dei nostri treni viaggiano in orario, o con ritardi inferiori ai dieci minuti, e anche questo è il segno tangibile di un recupero della produttività al quale, del resto, si erano impegnati i Sindacati all'atto del rinnovo del contratto di lavoro.

È stato un anno molto impegnativo per il Ministro Balzamo e i suoi collaboratori. Ma è stato anche un anno molto proficuo per tutto il settore dei trasporti italiani. Oltre all'abbattimento della conflittualità, è entrato in fase

FERROVIE DELLO STATO (220.000 addetti)

Anno 1981	1° semestre 1982
giornate di sciopero 370.278 (a)	giornate di sciopero 9.372 (b)

a) per rinnovo del contratto scaduto il 31.12.1980, rinnovato il 19.1.1982
b) di cui 7.409 giornate per sciopero generale del 25.6.1982

AVIAZIONE CIVILE (1.100 addetti)

Anno 1981		1° semestre 1982	
voli programm.	voli cancell.	voli programm.	voli cancell.
146.830	8.250 (a)	58.383	1.911 (b)

a) per istituzione Az. Aut. Assistenza al Volo
b) per stipulazione contratto controllori di Volo

MOTORIZZAZIONE CIVILE (102.803 addetti)

	Anno 1981 (gg. perduti)	1° semestre 1982 (gg. perduti)
Trasporto merci	—	68.931 (a)
Ferrovie concesse	16.486	473
Ferrovia circumvesuv.	4.626	2.202

a) blocco autotrasportatori dell'8, 9, 10 e 11 febbraio 1982

Mai come in questo periodo i trasporti hanno offerto agli utenti una notevole serenità di gestione, per la diminuita conflittualità sindacale e per una maggiore regolarità del servizio. Un significativo confronto con la situazione registrata nel 1981

di attuazione il Programma integrativo delle ferrovie ed entro il 1982 per l'esecuzione di lavori e l'acquisto di mezzi rotabili saranno impegnati circa 10 mila miliardi di lire.

È stata costituita l'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo e, da ultimo, il Consiglio dei Ministri ha approvato un disegno di legge relativo alla creazione anche in Italia di un importante organismo, già esistente in tutti i Paesi più progrediti: il Comitato per la Sicurezza del Volo.

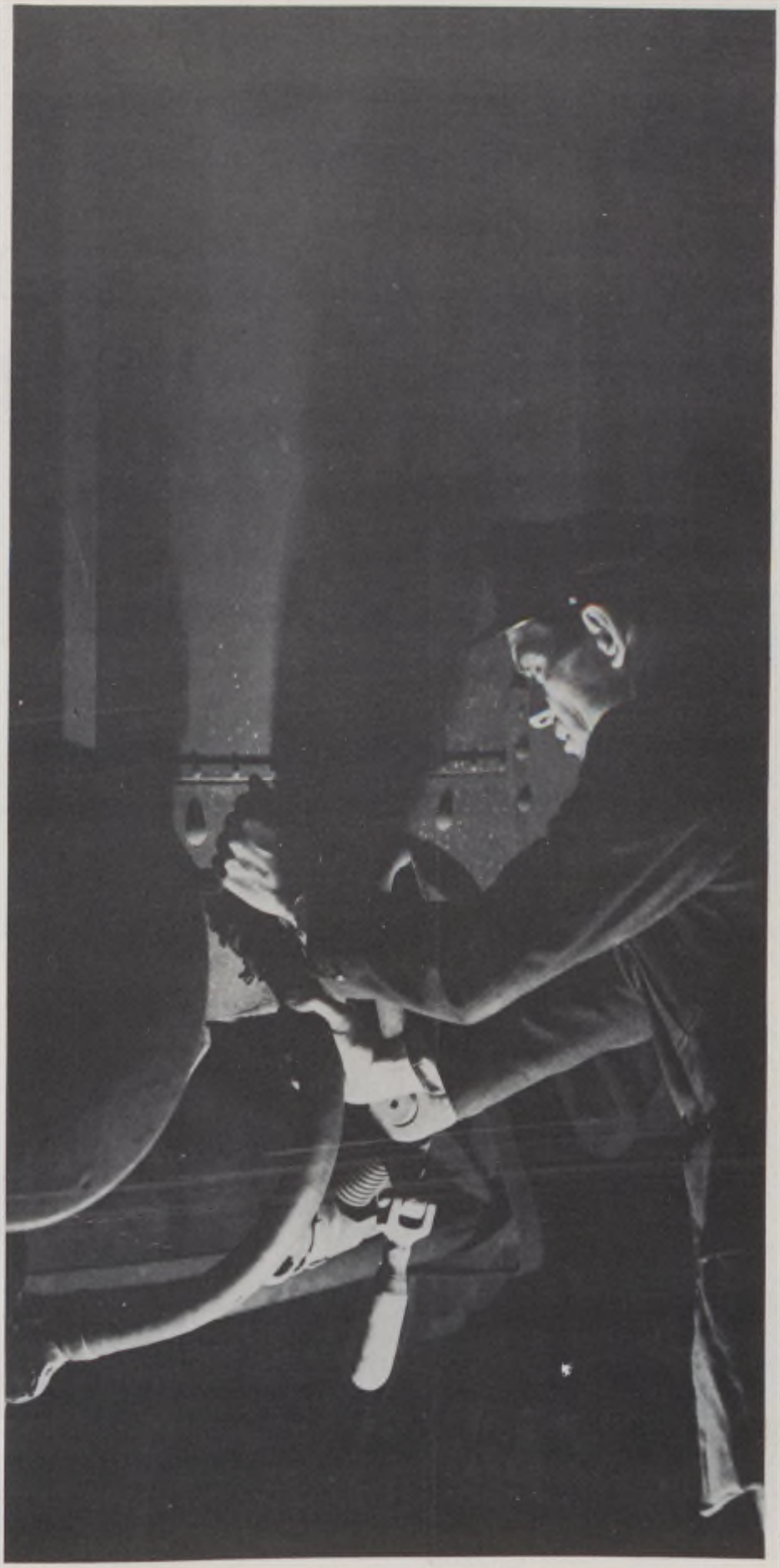
Ma i provvedimenti adottati sono decine, tutti importanti e finalizzati a costruire in Italia una strategia che dovrà portare alla razionalizzazione di tutto il sistema, alla integrazione tra i vari modi di trasporto, ad assicurare efficienza, produttività e competitività.

Né va dimenticato che il Ministro Balzamo ha affrontato e risolto il difficile e sotto molti aspetti pericoloso problema degli autotrasportatori ottenendo, dopo una trattativa protrattasi ininterrottamente per due giorni, la cessazione del blocco.

È stato un anno denso di fatiche ma anche di cose concrete. Lo hanno riconosciuto gli stessi massimi esponenti della Federazione CGIL, CISL e UIL.

Ora altri problemi aspettano il Ministro Balzamo, a cominciare da quelli di una adeguata ristrutturazione dei nostri aeroporti a cominciare da quelli intercontinentali di Fiumicino e della Malpensa.

Ma fin da adesso si può ritenere che con l'impegno, la sagacia, la volontà, la concretezza e, soprattutto, il senso di equilibrio da parte di tutti, nuovi positivi risultati potranno essere raggiunti. □



Una locomotiva elettrica nel futuro della Sardegna

di Marcello Buzzoli

Ventiquattromila chilometri quadrati di superficie. Vaste zone incoltivabili, la più parte montagnose. Un milione e mezzo di abitanti. Una densità di appena 62 abitanti per chilometro quadrato, contro i 182 del resto dell'Italia. Stiamo parlando della Sardegna. Con la fine d'agosto, il tripudio del turismo vacanziero declina. Si vuotano gli alberghi e i camping, si spopolano le spiagge.

A settembre andranno via gli ultimi villeggianti. Ciao, ciao, diranno dal ponte delle navi. L'isola, dimessa la veste sgargiante che le hanno cucito addosso le agenzie turistiche, ritroverà l'altra se stessa. Una realtà complessa e tormentata con i contrasti tra il vecchio e il nuovo, le città moderne e i borghi rurali, le immense aree del sottosviluppo e i pochi nuclei produttivi, l'industrializzazione rimasta a mezz'aria, l'agricoltura e la pastorizia languenti per disamore. E poi i disoccupati: più di centomila su cinquecentomila persone attive. I minatori col viso tirato, lo sguardo duro, vittime del "sogno minerario". E poi i reduci dall'emigrazione, fuggiti da Amburgo o da Zurigo, distrutti dalla nevrosi.

Ricordando la sua adolescenza a Ghilarza, un paesotto tra Oristano e Macomer, Gramsci diceva che avrebbe voluto vedere la zia Alene abbandonare l'asinello da soma e salire in bicicletta. Zia Alene è la personificazione della vecchia società sarda, mentre la bicicletta simboleggia il progresso. Ma quale tipo di "bicicletta"? L'industrializzazione? L'ammodernamento dell'agricoltura? L'armonioso sviluppo dell'una e dell'altra? Ancor oggi la Sardegna non è riuscita a sciogliere questo nodo. Soltanto il turismo è decollato, portando ricchezza, peraltro avvelenata dall'urbanizzazione sfrenata degli speculatori.

L'organico sviluppo dell'economia isolana e delle iniziative produttive è ovviamente collegato anche al riassetto e al coordinamento dei mezzi e delle vie di comunicazione. È noto che l'infrastruttura e il servizio di trasporto (con le altre infrastrutture di base e il capitale d'investimento e la forza lavoro) costituiscono lo strumento per incidere radicalmente sullo stato di fatto

Lo scalo FS di Golfo Aranci. Un'immagine consueta delle nostre estati, una folla di macchine attende l'imbarco per il continente

Tipico paesaggio sardo lungo la linea Golfo Aranci-Cagliari. Le linee della Sardegna, grazie alla loro panoramicità, hanno un alto potenziale turistico

dell'economia e del territorio. Per contro, disarmonie ed incongruenze connotano negativamente il sistema dei trasporti interni isolani.

Undicimila chilometri di strade (statali, provinciali e comunali) compongono una rete viaria che certamente non è sovradimensionata, ma nemmeno inadeguata. Col senno del poi è facile constatare che essa ha giovato ad incrementare quasi esclusivamente la motorizzazione privata, mentre il vettore pubblico è rimasto nell'ombra.

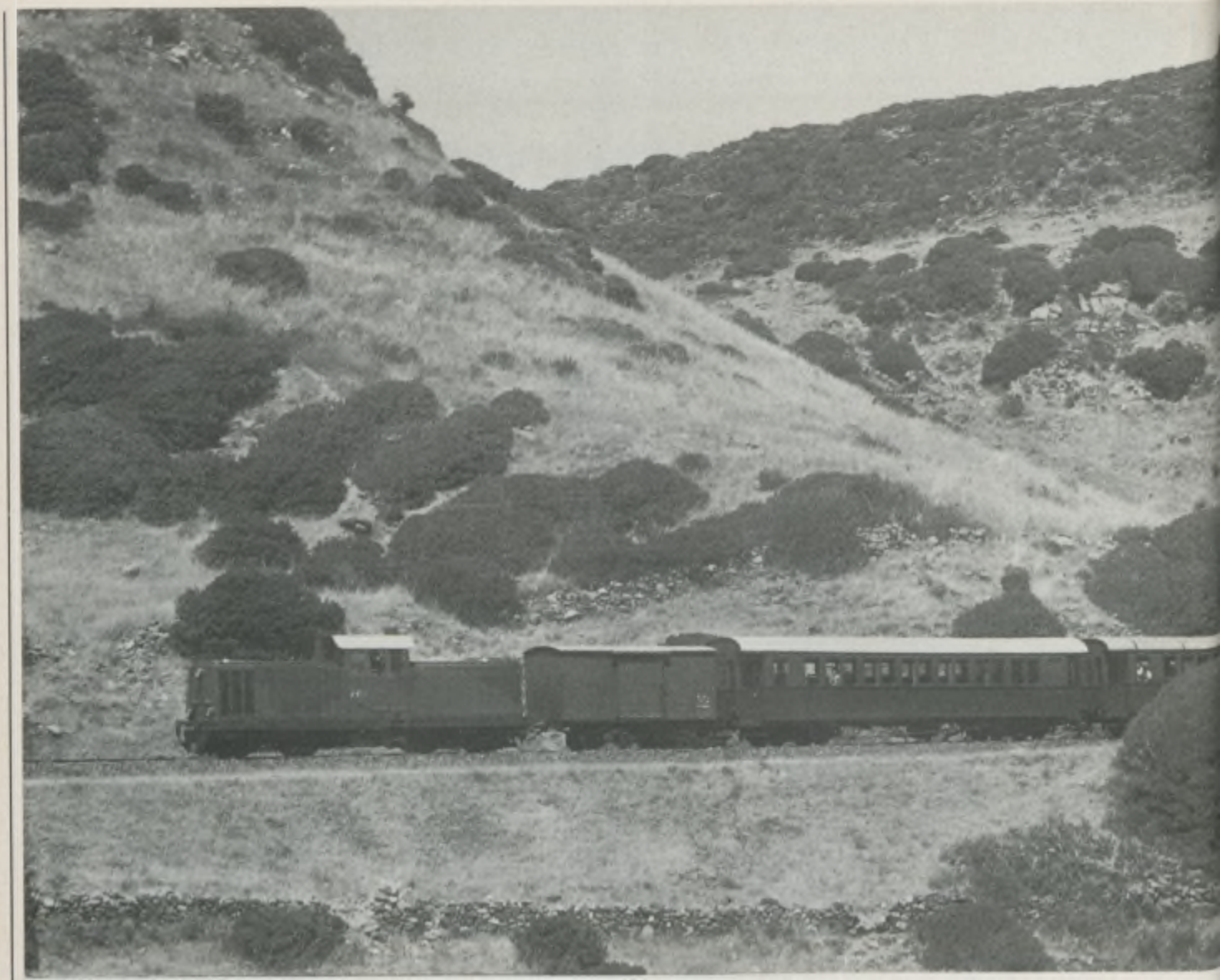
L'assenza di investimenti e il sistematico rinvio delle scelte di fondo hanno avuto effetti deleteri, in particolare per il trasporto su rotaia.

Seicentotrenta chilometri di strade ferrate in concessione o in gestione commissariale attendono di uscire dal limbo e di conoscere la loro sorte.

Contro l'emarginazione del servizio pubblico su rotaia, e al fine di contribuire alla ripresa di tutto il sistema di trasporto isolano, le F.S. sono impegnate a potenziare e riqualificare tecnologicamente la propria rete che ha un'estensione di 437 chilometri a semplice binario e, dilungandosi dal Nord al Sud, collega i porti di Olbia e di Golfo Aranci con Cagliari.

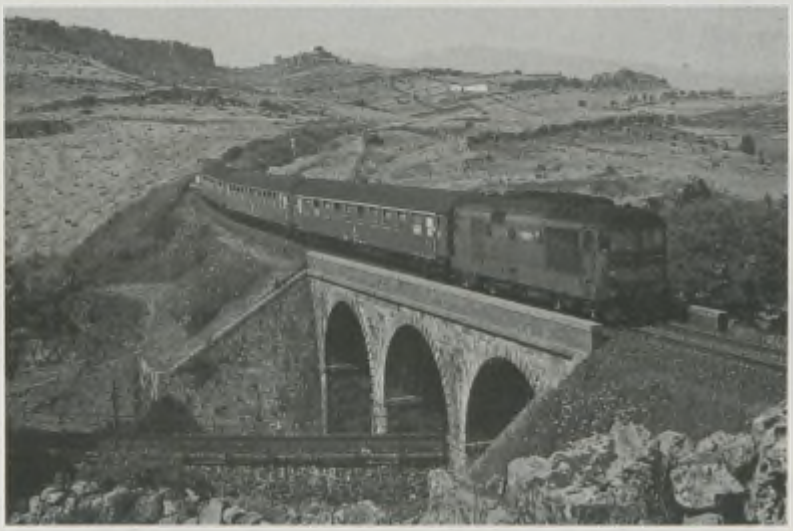
Il raddoppio del binario della Cagliari-Decimomannu (attualmente gravata da 16.000 passeggeri e 75 treni il giorno); la costruzione del nuovo Deposito locomotive di Sassari; l'installazione del controllo centralizzato del traffico (CTC) sui tratti Macomer-Oristano e Chilivani-Porto Torres per complessivi 125 chilometri; l'impianto di moderni apparati centrali elettrici nelle stazioni del tratto Cagliari-Decimomannu; il rinnovo dell'armamento su alcuni tratti della linea Cagliari-Golfo Aranci, sono i primi segni concreti dell'intervento sulle strutture e sulla circolazione. Se le F.S. hanno mantenuto e in qualche caso aumentato la quota di traffico rispetto agli altri vettori, si deve all'azione sopra ricordata che peraltro ha carattere preliminare. In continuità di intenti, ma in una visione di più ampio respiro, sopravvengono ora i provvedimenti del Programma Integrativo. Tra questi, fa spicco l'elettrificazione della rete sarda che attualmente è esercitata con rotabili a trazione diesel, ormai invecchiati e logorati. Tirare avanti con qualche rattoppo sarebbe stato impossibile. Non rimaneva che sostituire per intero il materiale vecchio con materiale nuovo. Però, a conti fatti, l'operazione risultava più costosa dell'elettrificazione e anche vantaggi d'altro genere facevano pendere la bilancia a favore della seconda soluzione.

Ma sui motivi di questa scelta occorre un discorso chiaro, in rapporto sia alle



SARDEGNA

esigenze della regione che a quelle del quadro nazionale.
Qualcuno ha ricordato la controversia tra "vaporisti" ed "elettricisti", come si chiamavano rispettivamente i sostenitori della vaporiera e della locomotiva elettrica. Il paragone può essere addotto solo in tono scherzoso. Infatti, la locomotiva a vapore non poteva reggere il confronto con la propulsione elettrica e fu accantonata, mentre non è immaginabile analoga sorte per il motore diesel a gasolio. L'industria nazionale, a quanto risulta, sta preparando locomotive diesel a 3000 cavalli e automotrici "intercity" di nuova concezione che forniranno eccellenti prestazioni, se utilizzate sui percorsi a loro più congeniali. È un'ulteriore conferma dell'inutilità di discutere in astratto (e in eterno) se la trazione diesel sia superiore a quella elettrica o viceversa. Occorre invece accertare quando sia più conveniente fare ricorso all'una o all'altra, tenendo conto delle condizioni dell'esercizio, dello stato fisico delle infrastrutture e del volume del traffico. A questa logica si è ispirato il Programma Integrativo. Il quale, rimandando ai tempi lunghi le profonde correzioni di tracciato (che richiedono oneri ingenti e lavori di lunga durata), prevede l'elettrificazione di importanti arterie, generalmente acclivi, dell'Italia meridionale, per migliorare i tempi di percorrenza dei treni viaggiatori e aumentando il peso rimorchiabile dei treni merci. Infatti su quelle linee correranno locomotive elettriche, come le Gr. E 656, che hanno potenza oraria complessiva di 4400kW equivalente a circa 6000 cavalli, mentre le diesel, nella versione più avanzata, raggiungono la potenza di 3000 cavalli. Detratte la taratura d'esercizio e le altre dispersioni, gli anzidetti valori si riducono rispettivamente a 5400 e 2000 cavalli circa. Sussiste, dunque, un netto divario di potenza che, tradotto in termini di prestazioni, significa maggiore velocità, specie in salita, e avviamento più rapido. In particolare, essendo equipaggiate con sei assi motori, le locomotive elettriche sono in grado di trainare in salita treni merci più pesanti di quelli agganciati alle diesel dotate di quattro assi (né pare possibile aumentarli a sei, visto l'insuccesso della versione con carrelli a tre assi Co-Co).
Richiamati gli aspetti generali della questione, torniamo all'elettrificazione della rete sarda che avverrà con la corrente alternativa monofase a 25 mila volt invece che con la corrente continua a tremila volt, in uso su tutta la rete F.S. Anche per tale cambiamento, che ha sollevato riserve e perplessità, è



A sinistra, treno leggero sulla Macomer-Bosa Marittima. Sopra, la linea di Bosa sottopassa la linea FS Olbia-Cagliari. Sotto, il diretto FS Porto Torres-Cagliari nelle vicinanze di Macomer. (foto di P. Bejui e F. Dell'Amico da "Voies ferrées" ed. italiana)

preferibile attenersi ai fatti più che alle disquisizioni accademiche.

Nella storia ultracentenaria della trazione elettrica sono stati sperimentati e adottati vari tipi di corrente. La scelta iniziale, da parte delle Aziende ferroviarie, fu attuata sulla base delle caratteristiche geografiche delle linee e della qualità del traffico. In seguito, evidenti esigenze di uniformità consigliarono di mantenere il tipo di corrente inizialmente adottato e di applicarlo, indipendentemente dalle condizioni di tracciato, anche alle altre arterie che si andavano a poco a poco elettrificando.

Si sono così costituite alcune concentrazioni territoriali: il sistema monofase a bassa frequenza è in uso presso le ferrovie dei Paesi anglosassoni ed in particolare in Svizzera ed in Germania, mentre la corrente continua alimenta le ferrovie italiane e quelle di altri Paesi.

A giudizio dei tecnici più qualificati non esiste oggi e non è prevedibile domani un sistema così perfetto da giustificare le rilevantissime spese di conversione. In altre parole, significa che ogni Amministrazione ferroviaria mantiene e manterrà il tipo di corrente del quale dispone. Alle F.S. si offre però l'opportunità di sperimentare la corrente monofase (che costituisce l'alternativa più importante a quella a tremila volt) dovendo elettrificare la rete sarda che è del tutto indipendente da quella continentale. Un'Azienda di trasporto che voglia progredire non può rinunciare ad una opportunità del genere.

Si dice e si ripete che l'operazione è stata ispirata dall'Ansaldo per superare il "gap" tecnologico rispetto alle industrie straniere concorrenti sul mercato internazionale. Che un argomento del genere possa assurgere a strumento d'accusa, o almeno di sospetto, è quasi incredibile. La cooperazione tra ferrovia e industria, tra "gestore" e "costruttore", è il presupposto indispensabile e l'elemento vitalizzante per la ricerca e la realizzazione di nuove e più progredite tecniche di trasporto che, in ultima analisi, tornano a vantaggio degli utenti.

Dal cambiamento della fonte energetica, deriveranno una riduzione dei tempi di percorrenza, soprattutto per i convogli viaggiatori; un aumento della potenzialità specie nelle tratte acclivi; una maggiore affidabilità dell'esercizio in genere.

Ai benefici dell'elettrificazione in se stessa, si sommeranno quelli degli altri interventi del Programma Integrativo. Che, per l'arteria fondamentale, la cosiddetta "dorsale", possono essere così riepilogati:

— riduzione della lunghezza per effetto delle varianti di tracciato;
— migliore funzionalità, grazie al completamento del raddoppio Cagliari-Decimomannu;
— estensione del raddoppio fino a San Gavino;
— abilitazione della linea al peso assiale di 20 tonnellate;
— maggiore fluidità di circolazione in virtù dell'impianto del blocco automatico tra Cagliari e Decimomannu.

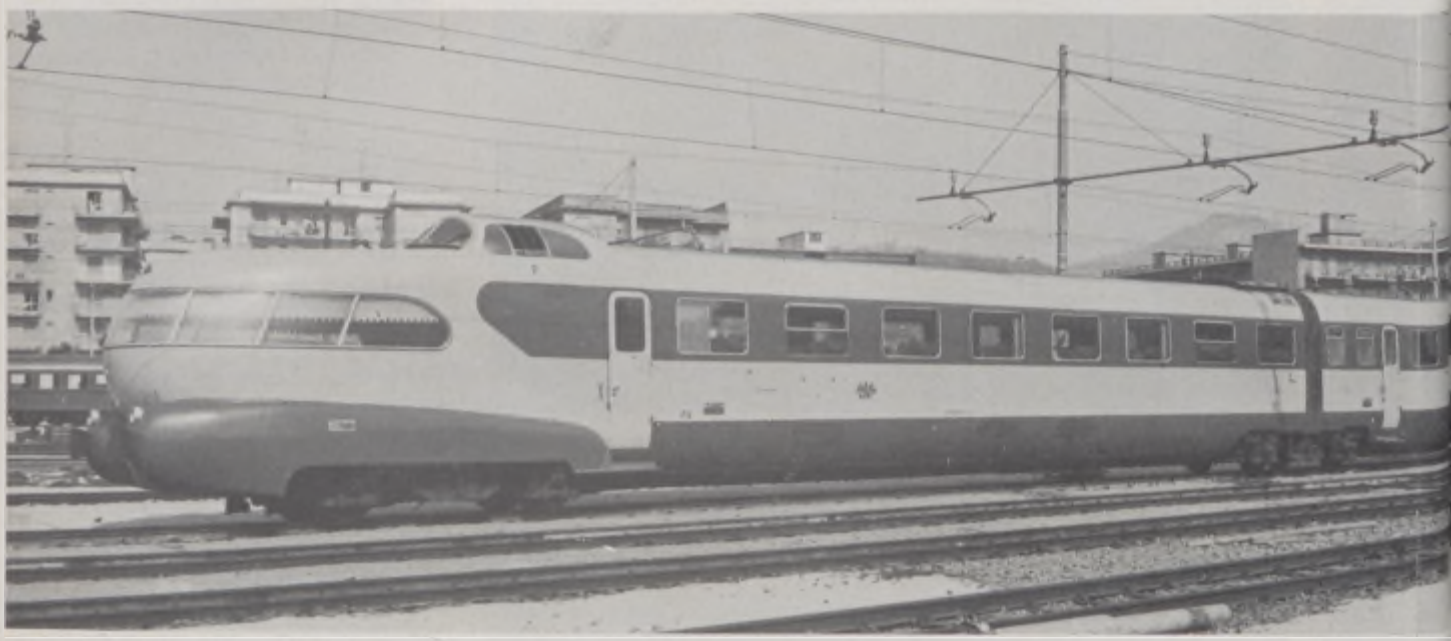
Per il migliore coordinamento del complesso dei lavori da svolgere, l'elettrificazione e le connesse opere d'ingegneria civile e ferroviaria sono affidate ad un Consorzio d'imprese (TEAM) altamente qualificate che agirà secondo gli indirizzi fissati dall'Azienda F.S. e con il costante controllo di quest'ultima.

Il Consorzio, che provvederà anche alla costruzione dei mezzi di trazione (25 locomotive elettriche in corrente alternata monofase), deve appaltare a Ditte della Sardegna, con le garanzie ed integrazioni necessarie e sotto la propria responsabilità, il 35% dei lavori riguardanti le opere d'ingegneria civile e ferroviaria.

La Regione ha rivendicato per le Industrie e per la forza di lavoro locali un ruolo più ampio e determinante. Ci auguriamo che la controversia possa essere rapidamente superata per evitare perdite di tempo e di denaro.

La Sardegna non può, ancora una volta, rinunciare alla "bicicletta" di Gramsci.

Se così fosse, ognuno dovrebbe assumere le proprie responsabilità. □



Dove nascono i mezzi di trazione

Un passato prestigioso, un patrimonio da non disperdere

di Nino Campagna e Maurizio Cavagnaro

A Firenze, presso la Sede del Servizio Materiale e Trazione, operano due Unità incaricate per istituto della progettazione e dello studio di nuovi rotabili. Si tratta di due Uffici Centrali (8° e 9°) che possono contare su un passato prestigioso, avendo legato il loro nome a un'attività che ha raggiunto risultati davvero ragguardevoli.

In questa occasione vogliamo parlare dell'Ufficio Centrale 8°, cui sono affidati lo studio e la progettazione dei mezzi di trazione e che, sotto certi aspetti, può essere assunto ad esempio dello spirito di iniziativa, di adattamento e di inventiva dei ferrovieri.

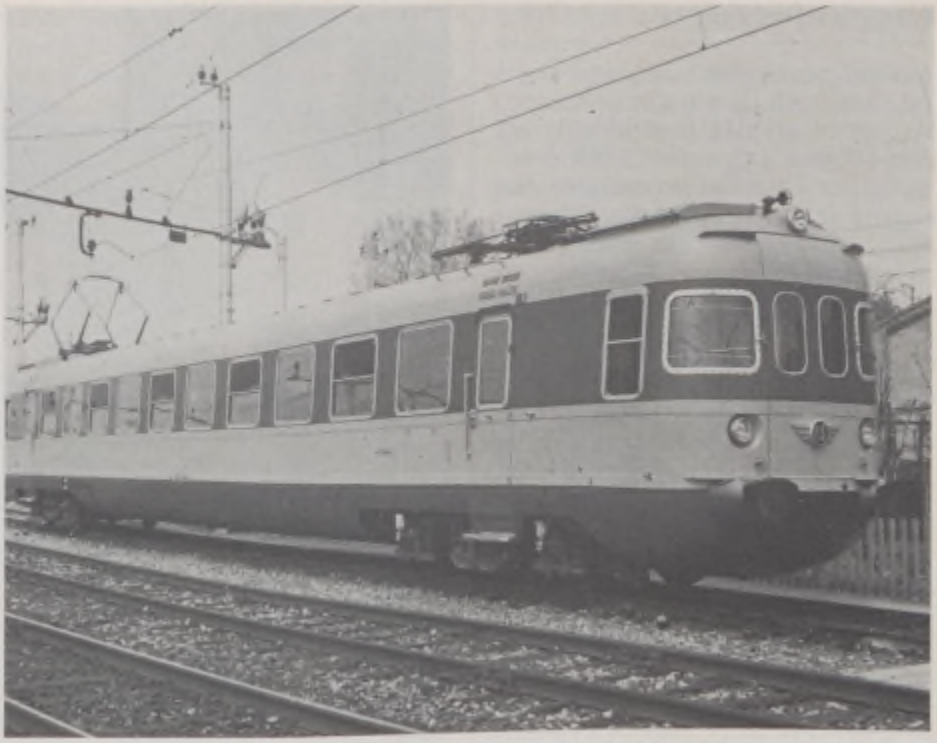
Limitandoci a dare un rapido sguardo all'attività svolta — sotto varie denominazioni — da questo Settore a partire dalla fine della 2ª guerra mondiale, vogliamo cominciare col ricordare gli studi compiuti per la modifica delle locomotive a vapore ex USA e britanniche Gr. 736, 737, 747 e quelli per la messa a punto delle locomotive elettriche Gr. E 636.

Erano gli anni del primo dopoguerra e fin da allora si pensava di legare la ricostruzione e lo sviluppo del Paese al rilancio delle ferrovie, per le quali si ipotizzava già un treno di prestigio, il nuovo elettrotreno ETR 300 (il famoso "Settebello"), che avrebbe dovuto sensibilizzare l'opinione pubblica sulle possibilità del mezzo su rotaia e convincere i politici ad assegnare alle ferrovie un ruolo trainante per l'economia del Paese. Ovviamente attorno a questo tipo di attività più appariscente ruotava l'oscuro lavoro di tutti i giorni dedicato ai miglioramenti e alle modifiche dei mezzi di trazione già esistenti e fu proprio in questo periodo che vennero messe a punto le apparecchiature necessarie per il riscaldamento elettrico dei treni.

Gli anni '50 furono quasi esclusivamente dedicati agli studi sui mezzi di trazione elettrici. In questo periodo si mise a punto la nuova locomotiva elettrica gr. E 646, notevolmente potenziata rispetto alla E 636. Risale a questi anni anche la proficua collaborazione con l'industria privata assieme alla quale venne progettato l'elettrotreno ETR 250 (l'"Arlecchino"). Particolare attenzione veniva anche dedicata alla progettazione delle elettromotrici ALe 601 e rimorchiate Le 601, Le 420, il cui impiego era previsto per le relazioni veloci su lunghe distanze.

Intanto nel Paese si facevano sentire i primi benefici del "boom" economico e la gente, soddisfatti i bisogni primari, cominciava a scoprire nuove esigenze. Gli anni '60, con l'affermazione dell'automobile — simbolo di affrancamento economico e di promozione sociale —, segnano un momento di cri-

Sotto, l'Arlecchino (ETR 250), e la Tartaruga (E 444) e, a destra, l'Elettromotrice ALe 601: tre "prodotti" celebri dell'Ufficio Studi che ha sede a Firenze



si per quanto riguarda il trasporto pubblico e le ferrovie in particolare. Tutti proiettati in un futuro che doveva appartenere all'auto, si guardava al treno come ad un mezzo di locomozione che aveva avuto un grosso ruolo storico ed un glorioso passato, ma a cui era preclusa ogni possibilità di avvenire. Si puntò di conseguenza tutto nella costruzione di strade e di autostrade, indirizzando in questo settore notevolissime risorse finanziarie. Le ferrovie, snobbate dall'industria e tollerate dagli ambienti politici, subirono le conseguenze di questa unilaterale visione e dovettero affrontare una nuova "emergenza". Furono anni oscuri anche per l'Ufficio Studi, impegnato nella salvaguardia del parco rotabili e costretto a difendere la propria sopravvivenza in un mercato che aveva cambiato radicalmente tendenza. Ecco quindi il tentativo di adeguarsi in qualche modo alla nuova domanda, cercando di offrire mezzi di trazione più veloci e più potenti (furono questi infatti gli anni in cui si diede inizio allo studio della nuova locomotiva elettrica gr. E 444). Tra la fine degli anni '60 e la metà degli anni '70, con la costruzione delle locomotive elettriche gr. E 444, di una nuova e piú veloce serie di elettromotrici ALe 601 e con l'adeguamento ed il potenziamento del parco ETR 250 e 300, è stato effettuato un notevole sforzo per presentare la ferrovia all'opinione pubblica come vettore indispensabile per il trasporto dei viaggiatori sulle medie e lunghe distanze. E le velocità che adesso venivano offerte, con punte fino a 180 Km/h, finirono col risultare estremamente convincenti. Due fattori hanno in questo periodo concorso in maniera decisiva ad imporre la scelta del treno: da un lato i pericolosi limiti di saturazione raggiunti dall'auto con la conseguente crisi dell'industria del settore e dall'altro la fine degli approvvigionamenti facili ed economici del petrolio. Questa "forzata" riscoperta del treno, dopo anni di ritardi e di trascuratezza, comportò notevoli impulsi e vari programmi di investimento. Ci fu allora la corsa per recuperare il tempo perduto; bisognava in tutti i modi mettere le ferrovie in condizione di rispondere alla grossa domanda di mercato. Per prima cosa si pensò di rinforzare il parco rotabili con locomotive idonee ai traffici pesanti e a tal proposito è stata messa a punto una locomotiva derivata dalla E 646, la nuova E 656, che sarebbe stata poi costruita in un notevole numero di esemplari. Tale locomotiva doveva finire con l'imporsi come un mezzo di

trazione "universale", in grado cioè di far fronte agli usi più diversificati.
Fu questo tuttavia il periodo in cui, non potendo il "vecchio" Ufficio Studi, sia per il rapidissimo evolversi delle tecnologie sia per l'obbiettiva impossibilità di trasformarsi in una struttura di avanguardia, far fronte alle nuove esigenze, maturò la scelta di affidare direttamente all'industria la progettazione di rotabili completi.
In effetti una prassi del genere non era nuova nell'Azienda ferroviaria, avendo già interessato le locomotive a vapore, i mezzi di trazione diesel e le prime locomotive elettriche. Di solito c'era, per quanto riguarda la progettazione e la costruzione di questi rotabili, una netta divisione di compiti: l'Azienda individuava le proprie esigenze tecniche e di conseguenza abbozzava delle specifiche, a cui l'Industria da parte sua cercava di rispondere facendosi carico della definitiva messa a punto del progetto e della relativa costruzione.

Un modo di trazione più economico e sicuro

In proposito, da un vecchio Rendiconto presentato dall'Azienda Generale delle Strade Ferrate dello Stato circa l'esercizio fatto sul tronco da Torino a Novi nell'anno 1850, abbiamo un autorevolissimo esempio: c'era da risolvere il problema dell'esercizio tra Dusino e Migliarina e si decise di costruire un nuovo tratto di strada ferrata provvisoria a piano inclinato, dove far passare "i convogli retti nella discesa da carri-freni, e rimorchiati nella salita da cavalli". Questo esercizio ebbe inizio il 12 agosto. Ben presto però emersero seri problemi tecnici, di cui si fece subito carico l'Azienda istituendo una "Commissione d'Ingegneri del paese". Infatti: *«se l'abolizione del servizio degli omnibus in questo modo ottenuta potrà ritenersi quale un reale miglioramento arrecato, non restava che l'esercizio così eseguito fra Dusino e Migliarina non risultasse penoso al Pubblico pel tempo richiesto al tragitto, massime nell'ascesa, e gravoso assai all'Amministrazione e per la spesa di manutenzione e vigilanza che su esso si richiese tanto moltiplicata, e per l'altra principalmente dei cavalli, come si è detto, impiegati nel rimontarlo, e del personale addetto al governo di quegli animali; egli è perciò che s'istituiva una commissione d'Ingegneri del paese per studiare un modo di trazione più economico ed in pari tempo sicuro da sostituire ai cavalli, e dalla detta commissione si ottenevano risultati, studiando le locomotive, i quali mostravano che modificate esse nella costruzione di alcune loro parti, sarebbero riuscite abbastanza robuste per rimorchiare su quella pendenza del 26 per 1000 i convogli di viaggiatori e di merci.*
Il lavoro di questa commissione venne sottoposto al ch. sig. Ingegnere Stephenson, il quale, approvandolo, volle dippiù incaricarsi della formazione delle macchine così modificate, che or si stanno costruendo nella celebre sua officina di Newcasle upon Tyne.
Le principali differenze che si riscontrano fra queste macchine e le ordinarie, si scorgono nel seguente quadro:

Progettisti allo studio della cassa di una locomotiva ad alta velocità

Le modificazioni risultanti nelle locomotive dall'introduzione di queste non consuete proporzioni sono tali da accrescere molto la forza nel lavoro utile della macchina, ed il pensiero che il celebre costruttore le garantisce atte al lavoro cui si destinano, deve rinfrancare qualunque animo».
Sotto certi aspetti ci fu quindi, attorno alla metà degli anni '70, un ritorno alle origini... L'Azienda, una volta individuate le proprie esigenze, prospettava il problema all'Industria che da parte sua cercava di soddisfare questa precisa domanda, mettendo a punto i progetti e dando vita ai relativi prototipi. Fu così che nacque la nuova locomotiva a "chopper" gr. E 444.
Dopo questi primi mandati l'affida-

Diametro dei cilindri.....	*macchina ordinaria*	*metri*	*0,3356*
	speciale o modificata	»	*0,3810*
Diametro delle ruote motrici.....	*macchina ordinaria*	»	*1,6748*
	macchina modificata	»	*1,2179*
Diametro delle sale.....	*macchina ordinaria*	»	*0,1450*
	macchina modificata	»	*0,1800*
Grossezza della lamiera della caldaia	*macchina ordinaria*	»	*0,0100*
	macchina modificata	»	*0,0150*
Superficie riscaldata.....	*macchina ordinaria*	*mq.*	*80,0000*
	macchina modificata	»	*100,0000*

mento all'Industria dello studio per i mezzi di trazione è diventato quasi una prassi — si pensi solo, per fare un esempio, alla progettazione e costruzione dei treni GAI (elettromotrici a "chopper" per servizi vicinali) e delle locomotive elettriche gr. E 633 — con la conseguenza di aver incentivato lo sviluppo delle capacità progettative dell'Industria in settori avanzati.

Ovviamente tale politica aziendale, tutta tesa a dare in tempi brevi risposte adeguate alla crescente domanda di mezzi di trazione, ha finito in parte col ripercuotersi negativamente sull'Ufficio Studi, che, pur continuando a svolgere da un lato il necessario lavoro di routine per garantire l'adeguamento ed il mantenimento del materiale rotabile esistente e a curare dall'altro lo studio preliminare, l'impostazione e la stesura delle specifiche tecniche, non ha potuto più occuparsi di quella che era stata la sua attività più prestigiosa; e cioè la progettazione di dettaglio.

Questo ridimensionamento, che in definitiva ha significato un allineamento del nostro Ufficio Studi a quelli di tutte le altre Reti europee, ha comportato una grave crisi di identità, specie nel personale più anziano che ha visto sfumare certe caratteristiche dell'Ufficio senza riuscire ad intravvederne di nuove.

Adesso è assolutamente necessario farsi carico di questa situazione di disagio per evitare che si disperda un preziosissimo patrimonio di uomini e di cognizioni. L'attuale dirigenza del Servizio Materiale e Trazione e quella dell'Ufficio in particolare sembrano molto sensibili a questo problema e sono attualmente impegnate a trovare una nuova collocazione dell'Ufficio Studi, differenziandone i compiti e precisandone i contenuti. In altri termini, grazie ad un'accurata scelta del personale da assegnare a questo Ufficio, si tratta di rilanciare a medio termine l'attività di progettazione, cercando fin da adesso di creare una struttura in grado di garantire l'indispensabile collegamento tra la carica innovativa di progettazione e le esigenze dell'esercizio, con le sue varie problematiche specifiche quali quelle legate alla manutenzione e alla ricambistica. Di conseguenza il nuovo ruolo di questo Ufficio, in attesa di ricostruire un'Unità di progettazione che risponda pienamente alle esigenze aziendali, potrebbe essere individuato:

— nella funzione di insostituibile supporto tecnico per la Dirigenza Aziendale al massimo livello, cui spetta la scelta definitiva per la costruzione dei nuovi mezzi;

— nell'elaborazione delle varie specifiche di dettaglio e nel controllo tecnico sulla realizzazione, eseguito in stretta collaborazione con l'industria costruttrice;

— nella sperimentazione e messa a punto di tutti i particolari tecnici dei vari prototipi, prima di dar via alla costruzione in serie.

Questa è forse l'unica strada praticabile per dare un futuro credibile e adeguato all'Ufficio Studi del Servizio Materiale e Trazione. L'ordinazione in corso di una carrozza laboratorio per l'effettuazione di ricerche sui prototipi può essere interpretata come un segno concreto della volontà di recuperare una struttura prestigiosa, facendo della stessa un'Unità moderna in grado di incidere sulle scelte tecniche, di controllarne la realizzazione e di rispondere alle esigenze dell'esercizio. □

Una fase delle ricerche di laboratorio. Si lavora a un test su prototipi di apparecchiature elettroniche

Da Roma alle Puglie una direttissima anche nel Sud?

di Gianfranco Angeleri

Pubblichiamo questo articolo dell'ing. Angeleri perché riteniamo sia interessante, per i nostri lettori, conoscere anche quanto ha formato oggetto di ipotesi, studi, o addirittura progetti, ai fini di una eventuale realizzazione di un collegamento ferroviario diretto Roma-Bari. Dobbiamo, però, precisare che ai progetti in cui si parla nell'articolo — come del resto si evince dall'articolo stesso — la nostra Azienda non ha ritenuto di dare alcun crisma di ufficialità, anche perché allo studio dei tecnici sono offerte altre soluzioni, come il raddoppio e la rettifica delle anse dell'attuale linea Caserta-Foggia, che verranno a ridurre le percorrenze attuali della Roma-Bari in termini molto prossimi a quelli indicati dall'autore per la nuova Direttissima in considerazione.

La rete ferroviaria italiana si è formata senza un piano organico preordinato, complice lo smembramento della Nazione in tanti staterelli autonomi per i cui governi era prevalente l'interesse che i binari si instradassero verso le proprie capitali piuttosto che integrarsi in un sistema più ampio, travalicante gli ambiziosi quanto assurdi confini politici del tempo.
Fu una manifestazione dell'incapacità di intuire quale mezzo di trasporto formidabile sarebbe stato il treno o piuttosto, quand'anche l'intuizione ci fosse stata, l'espressione del timore perciò che avrebbe contribuito a togliere le popolazioni da quell'isolamento che fu pilastro delle autonomie assolutiste.
Bisogna ammettere che si guardò anche oltre i confini, ma solo alle capitali degli stati limitrofi: presto o tardi, e bene o male, sarebbero state proprio le linee costruite per collegare le capitali a formare il tessuto della grande rete. Due esempi significativi sono i collegamenti Roma-Napoli e Roma-Firenze, risalenti all'epoca precedente l'unità italiana, su percorsi talora inverosimili, tutt'ora in esercizio.
Con l'unità, l'orizzonte si allargò e dall'insieme di reti si formò "la" rete. Ma il male, in gran parte, era fatto. La ferrovia avrebbe dovuto nascere trent'anni più tardi o l'unità essere fatta trent'anni prima.

Nascita della Roma-Bari

Alle incoerenze e alle contraddizioni che risultarono dalla fusione delle piccole reti, nel secolo scorso non si fece gran caso. Che cosa poteva importare infatti quel po' di percorrenza in più causato dalla raffazzonata cucitura delle infrastrutture locali in tempi in cui, grazie al nuovo mezzo, i viaggi avevano potuto ridursi a poche ore di tragitto confortevole dai parecchi gior-

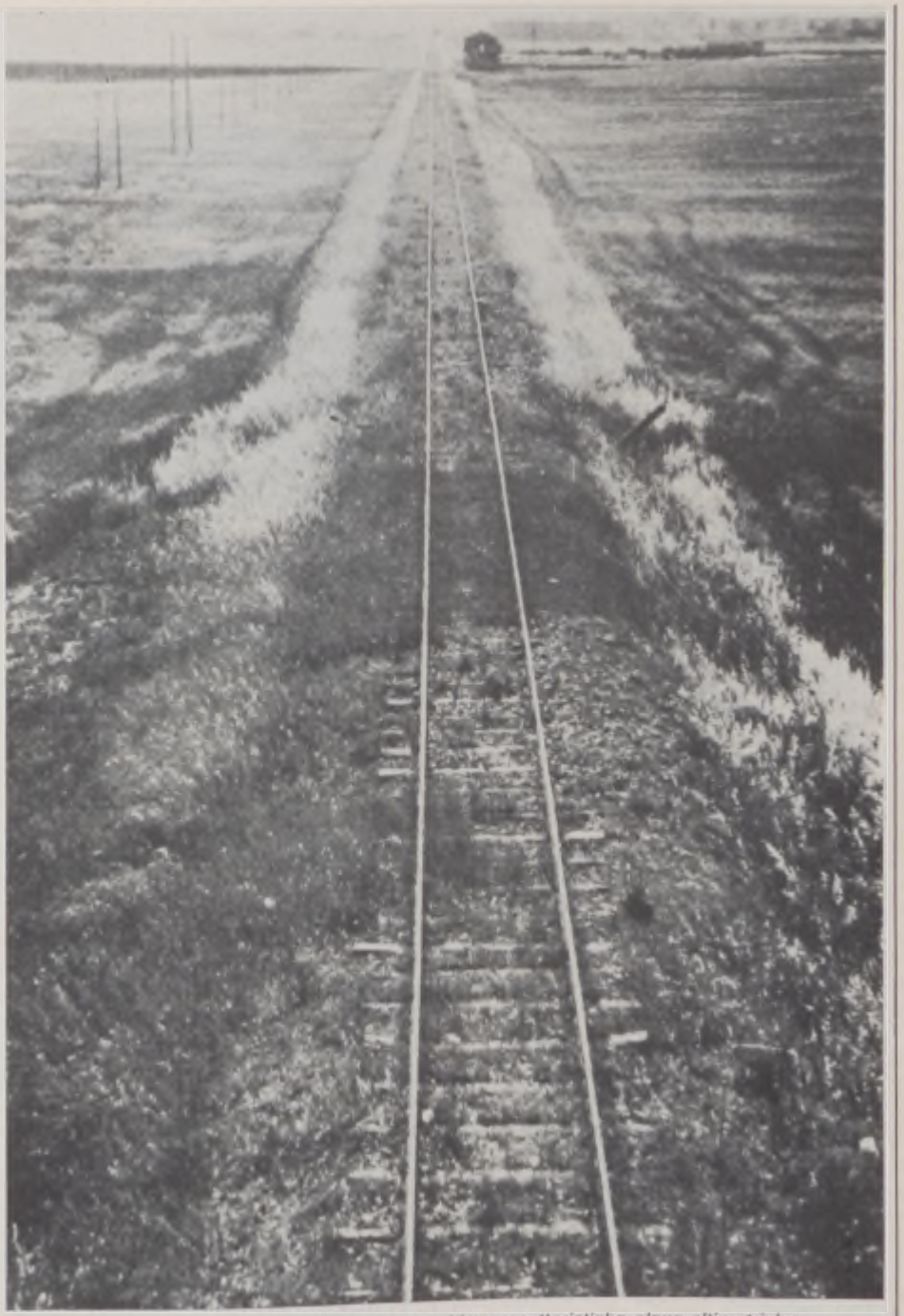
Il collegamento diretto Roma - Puglia secondo lo studio Muscolino-Ziccardi del 1973

ni di indicibile disagio passati su diligenze maleodoranti e scomode? Che il treno dovesse arrampicarsi sulle montagne, insinuarsi nei varchi aperti dall'impeto dei torrenti ed arrivare nelle stazioni delle città nel verso sbagliato, si da obbligare alla retrocessione, furono tutte scelte imposte dallo stato di arretratezza della tecnica e di impreparazione tecnologica del tempo, da un lato, dall'imperativo di contenere al massimo le spese di impianto, dall'altro; per non parlare della volontà di appoggiarsi su quanto gli Stati pionieri avevano già realizzato. Tutto ciò in epoca in cui non esisteva ombra di concorrenza né si profilava all'orizzonte alcun pericolo di una sua evenienza.

Con l'unità d'Italia, fra i tanti centri di attrazione equipollenti, si impose Roma, "la" capitale ed i collegamenti ferroviari con essa ebbero certamente maggiore considerazione. Fra questi interessa qui citare il collegamento con le Puglie, emblematico della situazione descritta. La realtà rappresentata dalla, un tempo, internazionale Roma-Napoli passante per Cassino e Caserta (già realtà degli anni sessanta del secolo scorso) non doveva essere ignorata. Nacque così la Roma-Bari, una spezzata, una "N" posta a cavaliere dello stivale, il cui segmento intermedio, travagliato quanto mai, cerca di farsi strada fra Sannio e Irpinia, seguendo i corsi d'acqua dell'uno e dell'altro spartiacque appenninico. L'opportunità di toccare città come Caserta, Benevento e Foggia ratificò la scelta così da renderla accettabile e giustificata anche ai nostri giorni.

Un libro per la Direttissima del Sud

Oggi il mondo va in fretta. Il monopolio ferroviario è finito. La rete autostradale, per taluni collegamenti transappenninici, riduce in misura drastica le percorrenze. Ed allora che fa il ferroviere, cui lo Stato affida somme ingenti per migliorare, ammodernare potenziare la rete e correggerne i difetti di origine? Affronta lo studio cominciando a guardare la carta della rete e, nel nostro caso, fa scorrere lo sguardo lungo la retta congiungente i due estremi della spezzata: Roma e Bari. È ciò che, di propria iniziativa, ha pensato di fare Piero Muscolino, giovane ingegnere del Servizio Movimento.



Un rettilineo della Foggia-Lucera che presenta ottime caratteristiche plano-altimetriche.

Le conclusioni della sua indagine egli le ha riportate nel libro "Lucera e il treno" di cui è l'autore (stampato con i tipi della Calosci di Cortona). Anche tale studio potrà quindi essere preso in considerazione nel disegno della rete ferroviaria del "2000", oggetto, come è noto, del Piano Poliennale in corso di predisposizione da parte dell'Azienda Ferroviaria, come disposto dal Parlamento in sede di approvazione del Piano Integrativo.

Del perché del titolo dell'opera diremo in seguito.

Dicevo dunque che il Muscolino, facendo scorrere lo sguardo lungo la retta congiungente Roma e Bari, ha constatato che alcune infrastrutture esistenti vi giacciono discostandosene di poco, con caratteristiche eccellenti sia di tracciato che di profilo; non da direttissima Roma-Firenze ma, fatta eccezione per pochi tratti singolari, similari a quelle delle altre due direttissime italiane: la Roma-Napoli e la Bologna-Firenze; infrastrutture aventi lunghezza complessiva ragguardevole: ben 310 Km. Queste infrastrutture sono:

Direttissima per il Sud

1° — Roma-Rocca d'Evandro di 147,6 Km, un buon tratto dell'antica Roma-Napoli, oggi rinnovata, raddoppiata ed elettrificata, con pendenza massima del 12,2 per mille, limitata ad una breve livellette, e con curve di raggio compreso fra i 500 e i 600 m. per poco più dell'8% della lunghezza e fra i 600 e gli 800 m. per un altro 8%. Come dire 12 Km alla velocità compresa fra i 110 e i 120 Km/h e altri 12 Km, fra 120 e i 140 Km/h; il resto, tutto al di sopra di quest'ultimo valore;
2° — Venafro-Isernia di 7,5 Km, tutto rettilineo con pendenza massima del 14 per mille, facilmente riducibile al 12,5 con spesa modesta;
3° — Cantalupo del Sannio-San Polo Matese, di 12,6 Km della linea in esercizio Carpinone-Bosco Redole; anche qui con varianti opportune si può eliminare la curva da 500 m di raggio e la livelletta che raggiunge il 20 per mille;
4° — Lucera-Foggia, la vecchia linea oggi non più in esercizio ma riutilizzabile, di 19 Km; pendenza massima 12,5 per mille e raggio delle curve non inferiore ai 1000 m;
5° — la linea Foggia-Bari, in esercizio, di 123 Km dalle caratteristiche che consentono prestazioni di direttissima moderna, salvo brevi tratti a cavallo di Cerignola (raggi sugli 800 m) e di Barletta (sui 600 m) che pure consentono velocità di tutto rispetto.

Mancano alla saldatura tre tratti:
1° — Rocca d'Evandro-Venafro di 12,9 Km che sarà acquisito a conclusione del "Piano Integrativo", mirante a ridurre le percorrenze fra Roma e Campobasso; pendenza massima 12,5 per mille, raggio minimo 1100 m; comprende una galleria ad un solo binario di 6950 m;
2° — Roccavindola-Cantalupo del Sannio Macchiagodena, di 34,8 Km, che deve superare il dislivello di circa 350 m fra la piana del Volturno e il contrafforte del Matese con caratteristiche in armonia con l'impostazione progettuale: 12,5 per mille nelle livellette e 1100 m nel raggio delle curve; comprende una galleria di 12.360 m;
3° — San Polo Matese-Lucera, di 76,7 Km che si dovrebbe svolgere in una zona totalmente priva di infrastrutture e di centri abitati di una certa importanza, occupata com'è dai monti del Sannio; il tracciato proposto tocca le località di Vinchiaturo, Gildone (ad una decina di Km da Campobasso), Tappino Gambatesa, Volturara Appula, Volturino e comprende due gallerie una di 10.700 e l'altra di 10.200 m; in questo tronco, a tratti di tutto riposo, si susseguono tratti con pendenze del 12,5 per mille e curve con raggi di 1000 metri.

In totale 124,4 Km da costruire ex novo. A questi occorre aggiungere la ricostruzione del tronco abbandonato Lucera-Foggia, già compreso nel "Piano Integrativo", destinato al ripristino del collegamento ferroviario fra le due città. L'ingresso nella stazione di Foggia avverrebbe così dal lato "giusto" perché eviterebbe la retrocessione dei treni che devono proseguire per Bari.
Per completare l'opera dovrebbero essere poi eseguiti i lavori di miglioramento del tracciato e del profilo nei tronchi esistenti il cui impegno finanziario sarebbe modesto e limitato a pochi punti singolari.

La stazione di Isernia, dopo la ricostruzione. Durante l'ultima guerra il fabbricato viaggiatori e il piazzale furono completamente distrutti

Un percorso di quattro ore

Un'analisi critica, sia pure sommaria, non è possibile giacchè lo studio di larga massima dovrebbe essere approfondito e la sua validità verificata sotto i vari aspetti, primo fra tutti, come avverte l'ing. Muscolino, la natura dei terreni attraversati. E sappiamo di quali insidie siano capaci, in questo campo, gli Appennini. Ma supposto che il progetto superi tutte le verifiche, quali vantaggi si potranno conseguire? Al di là della suggestione provocata dall'enunciato dello studio: una direttissima Roma-Puglie, per l'appunto.
L'autore dell'indagine li riporta tutti nel suo libro e noi qui ne richiamiamo qualcuno. La causa che più interessa il lettore ora utente potenziale domani, è certamente la durata del viaggio. Oggi per andare in treno da Roma a Bari ci vogliono sei ore, con il rapido più veloce composto di elettromotrici, e sette ore con il rapido composto di locomotiva e carrozze; con l'espresso, si superano le otto ore. Con la nuova infrastruttura si potrebbe compiere il viaggio, su di un rapido composto di elettromotrici, in quattro ore, ivi compresi i perditempo di ben cinque fermate (senza fermate si guadagnerebbe un altro quarto d'ora). Riduzioni in proporzione, per altri tipi di treno. Tutto ciò senza forzare le velocità, limitate dal tetto di 140 Km/h. Elevando il tetto a 180 o 200 Km/h, valori che non intimidiscono più il ferroviere d'oggi, nei tratti per 200 Km, ove il tracciato lo consentirebbe, si otterrebbero altri risparmi di tempo per cui un viaggio Roma-Bari in tre ore o poco più potrebbe non essere un'utopia.
Ma non va trascurato il giovamento che trarrebbero da tale linea le relazioni tra Roma e le città intermedie come Isernia, Campobasso, Lucera (un'ora e tre quarti per la prima e due ore e tre

quarti per le altre, contro le attuali tre, quattro e cinque ore rispettivamente). La proposta è allettante. Oltre a rendere la Puglia ancora più vicina a Roma di quanto abbia fatto l'autostrada, si contribuirebbe a togliere dall'isolamento il Molise cui l'asprezza dell'ambiente l'ha costretto. Se un appunto si può muovere al progetto, questo riguarda l'aver fatto passare la linea ad una decina di Km da Campobasso, e ciò implica il trasbordo su altro mezzo su strada.

I benefici non si fermano alle percorrenze perché la nuova infrastruttura offrirebbe molto ossigeno al traffico merci, oggi soffocato da quello viaggiatori. Il Muscolino parla di far nascere la nuova infrastruttura tutta a doppio binario per farvi circolare entrambi i traffici. Ma senza arrivare a tanto (del resto già compromesso dalla costruzione del tronco Rocca d'Evandro-Venafro, prevista dal Piano Integrativo, a semplice binario, compresa la galleria di poco meno di sette Km), al fine di ridurre l'impegno di spesa si potrebbe ipotizzare la costruzione di un solo binario elettrificato, salvo le tre gallerie di oltre 10 Km che sarebbe opportuno perforare con la sezione per i due binari (si sa che con i moderni mezzi di perforazione i costi delle gallerie non sono proporzionali all'area di scavo). Lo stesso progetto, nell'analisi costi-benefici, si basa su un traffico di 10 coppie di treni per Foggia e 3 per Campobasso: 26 treni viaggiatori in tutto, di gran lunga inferiore alla potenzialità di una linea a semplice binario corredata di tutte le apparecchiature più moderne per la regolazione della circolazione dei treni.

Troppi utenti

Se specializzata per il traffico viaggiatori, la linea a un binario potrebbe essere sufficiente (salvo nel tratto Lucera-Foggia, dove si sovrapporrebbe il traffico locale, per il quale il doppio binario, magari a marcia banalizzata, si impone) mentre le vecchie infrastrutture, liberate da esso potrebbero offrire disponibilità al traffico merci i cui tempi di trasporto non risentono in misura sensibile di alcune ore di maggiore percorrenza. Conosciamo d'altronde le conseguenze della coesistenza di traffici eterogenei. Molte altre cose sono dette nel libro "Lucera e il treno", tutte interessanti, e ad esso rinviamo il lettore più curioso. □

Varano: una stazione per il foraggiamento del bestiame

di Vittorio De Seriis

La stazione di Varano, alle porte di Ancona, è uno degli impianti ferroviari attrezzati per il foraggiamento del bestiame proveniente dall'estero e diretto in massima parte al sud della linea adriatica. Le altre due località che assolvono una identica funzione sono Villa Literno, per il bestiame diretto a sud della linea tirrenica, e Civitavecchia per quello con destinazione Sardegna.

A parte l'obbiettiva necessità di foraggiamento che può essere intravista nello scalo di Civitavecchia, la scelta e, quindi, l'individuazione della stazione di Varano per il foraggiamento, oltre a non appesantire ulteriormente uno scalo già fortemente impegnato come quello di Ancona, è più che altro in funzione al limite medio di tempo che deve intercorrere, per disposizione comunitaria, fra un foraggiamento e l'altro: limite attualmente stabilito in 36 ore, ma che diverrà, entro breve tempo, di 24 ore.

Il bestiame, quindi, proveniente dai Paesi dell'est, dai transiti di Pontebba, Prosecco e Gorizia, quello che giunge dalla Germania, Austria e Polonia, tramite Fortezza e dalla Francia, attraverso Chiasso, viene dapprima foraggiato in quelle stazioni di transito e poi riceve la successiva assistenza nelle stazioni previste, una delle quali, come abbiamo detto, è appunto Varano.

È un servizio oneroso e impegnativo, che la nostra Azienda assolve tutto sommato con sufficiente funzionalità e tempestività, anche se, come ci dirà il Capo Stazione Titolare di Varano, Giuseppe Lanari, potrebbe essere ulteriormente migliorato.

Trasportare bestiame e foraggiarlo: per la nostra Azienda un servizio oneroso e impegnativo

Le attrezzature richieste da un simile servizio non sono eccessive anche se devono garantire taluni elementi indispensabili, come i "binari a raso", le prese d'acqua e di illuminazione, il magazzino di deposito foraggio e il serbatoio che deve fornire acqua "riposata" e a temperatura ambiente.
"Sarebbe un grave errore — ci diceva a tal proposito il Titolare di Varano, Lanari — abbeverare il bestiame con l'acqua direttamente proveniente dall'acquedotto e, quindi, con pressione, perché "gonfierebbe" pericolosamente gli animali. L'altro aspetto importante è la temperatura dell'acqua che deve essere sempre identica a quella esterna e cioè calda d'estate e fredda d'inverno, altrimenti il bestiame ne risentirebbe in modo grave".
Nel corso del 1981 nella stazione di Varano hanno sostato per le necessarie operazioni, 5.502 carri di bestiame e il foraggiamento ha riguardato 58.449 ovini, 81.000 capi di bovini/equini e 721 suini.
Se si considera che il servizio è iniziato nel 1971 (prima il foraggiamento avveniva a Pescara C.), si può valutare che a Varano in un decennio sono state foraggiate centinaia di migliaia di animali con punte record come quelle riguardanti il 1972 con 465.000 capi di ovini, il 1978 con 89.500 capi di ovini/equini. Insomma anche da queste cifre possiamo dire che importiamo, davvero, tanta, forse troppa, carne.

Le operazioni di foraggiamento

Il foraggiamento, svolto da personale privato specializzato, sotto la diretta sorveglianza di quello ferroviario, è piuttosto laborioso. Il foraggio che si adopera più frequentemente è di tipo misto, cioè erba medica, trifoglio, in quantità sufficiente: in media 5 Kg. per ogni capo.
L'abbeveramento costituisce forse la fase più delicata ed è necessario agire con cautela per evitare, specie d'estate, che il bestiame assetato possa ammassarsi contemporaneamente sui recipienti e quindi danneggiarsi a vicenda. Anche l'acqua viene somministrata in giusta dose: mediamente 10 litri ogni capo.
"Sorveglio sempre le operazioni di foraggiamento — ci precisa il Titolare della Stazione — ed al personale addetto, per lo più proveniente dalla campagna, raccomando sempre di trattare gli animali come quelli della loro stalla".
Trattandosi di trasporti provenienti dall'estero e quindi sotto vincolo doganale, le operazioni avvengono sempre alla presenza di militari della Guardia di Finanza.
Le spese di accudienza vengono "rivalsate", così si dice, sui destinatari, per lo più cooperative d'importatori delle Puglie, e la "rivalsa contabile" (mod. Ci 430 in servizio interno e mod.Ci 96 in servizio cumulativo), viene allegata alla lettera di vettura che segue il trasporto.
È necessario allestire un particolare re-

gistro, quello che abitualmente e con aderenza, viene definito il "libro funebre", per annotare il numero e la specie del bestiame che si riscontra morto all'apertura dei carri; decesso che avviene durante il viaggio per motivi a volte sconosciuti, ma immaginabili.
La causa del decesso, difatti, viene frequentemente fatta risalire a "stress da viaggio", una sorta di morte per tristezza che colpisce per lo più gli equini e i bovini che non riescono forse a sopportare il distacco dalle praterie dove hanno vissuto in assoluta libertà.
Nel 1980 i capi di bestiame deceduti sono stati 159, nel 1981 il numero è sceso a 61. Come mai?
"Sono migliorate le condizioni di trasporto — ci spiega il Titolare — in termini di numero di animali caricati su ogni singolo carro e sono stati abbreviati i tempi fra il foraggiamento delle stazioni di transito e quelle successive. In passato il numero degli animali morti era notevolmente maggiore".
Il bestiame deceduto, a parte certe complicazioni di ordine veterinario (deve, difatti, intervenire il Veterinario Comunale per accertare le cause del decesso e quindi autorizzare il proseguimento del carro dove si è verificata la morte) e la delicata fase dello scarico, crea dei problemi di interramento degli animali morti. Un "cimitero" che è andato via via allargandosi, che ha forzatamente cambiato l'aspetto di diverse località, e che, in definitiva, nessuno vuole. Il problema è abbastanza complesso ed è oggetto attualmente di un'approfondita valutazione da parte degli Uffici competenti.

Un impegno piuttosto delicato

Un impegno quello del foraggiamento bestiame, piuttosto delicato e che determina una serie di difficoltà. Si è già accennato che tale servizio potrebbe migliorare ulteriormente. Vediamo come.
"Un miglioramento di notevoli dimensioni, — ci dice Lanari — si potrebbe avere evitando innanzitutto ai convogli con bestiame la sosta a Bologna S. Donato e poi diminuendo, nei carri, il numero dei capi trasportati. Un miglioramento sostanziale si otterrà comunque riducendo ancora i tempi di percorrenza fra le località di transito e quelle di foraggiamento, ed evitando, nel contempo, in modo assoluto, le soste in estate nei piazzali delle stazioni dei carri con bestiame".
Non tutto e sempre, ovviamente, è possibile, ma è fuori dubbio che anche a questo particolarissimo tipo di trasporto occorre rispondere in termini di efficienza. D'altra parte l'importazione di bestiame continuerà a rappresentare un problema reale di vaste proporzioni e forse non facilmente eliminabile; è quindi senz'altro giusto e meritorio operare in modo di dare al servizio la necessaria organizzazione.
A Varano, in definitiva, ci si è riusciti facendo ricorso all'impegno di tutti e soprattutto agendo con rispetto nei riguardi degli animali. È giusto che sia così. □

DAL LIBRO "GARIBALDI" DI SALVATORE ASCENZI

La fuga

La triste notizia della scomparsa di Salvatore Ascenzi ha colpito profondamente non solo la redazione di "Voci della Rotaia", che da molti anni lo annoverava tra i collaboratori più prestigiosi, ma anche numerosi lettori che ci hanno fatto pervenire sentite testimonianze d'affetto e solidarietà.
Salvatore Ascenzi, come è noto, oltre alla sua attività ferroviaria, era attivamente impegnato nel campo della letteratura, in particolare di quella dedicata ai ragazzi (molte sue opere hanno riportato importanti premi nazionali e internazionali).
Siamo certi di fare cosa gradita, ricordando l'amico Salvatore Ascenzi nel modo più giusto, per uno scrittore e per un giornale: pubblicando un suo brano, ancora inedito. Si tratta di un capitolo della sua ultima fatica letteraria, una biografia di Giuseppe Garibaldi, attualmente in corso di stampa ("Garibaldi" - Ed. La Scuola, Brescia).

Con Anita seguivano Garibaldi anche molti amici, fra cui Ciceruacchio e i suoi due figli, l'ufficiale uruguayano Ignazio Bueno che, dotato di un'eccezionale forza, si caricava sulle spalle il generale quando i non rari attacchi di reumatismo quasi lo immobilizzavano, Gaetano Sacchi, Giambattista Culiolo detto Leggero, entrambi della Legione di Montevideo, e padre Bassi, barnabita.
Ugo Bassi è certamente la figura di garibaldino più interessante e originale. Nativo di Cento, professore di retorica a Napoli e buon predicatore, aveva seguito le truppe pontificie del generale Durando come cappellano. Per le sue idee non troppo ortodosse, era stato poi posto nella condizione di laico ed era quindi passato nelle file repubblicane. Durante l'assedio aveva sostenuto i combattenti con l'esempio e con la parola. Quando i difensori di Roma facevano dei prigionieri, riusciva a farli trattare come ospiti, tanto che spesso si vedevano garibaldini e francesi andare a bere insieme nelle osterie trasteverine. Quando, durante la ritirata, i legionari sorpresero a Cesenatico alcuni austriaci e volevano fucilarli, egli si oppose e li fece liberare. Ciò non evitò che, in agosto, venisse fucilato lui, a Bologna, dopo essere stato catturato a Comacchio dagli stessi austriaci.
Prima dell'esecuzione chiese di potersi confessare. Glielo concessero e morì riconciliato con la Chiesa. I bolognesi gli hanno dedicato una delle più belle vie centrali della loro città.

* * *

L'entusiasmo iniziale durò ben poco. La Legione, a mano a mano che procedeva nella sua marcia verso Venezia, che era l'obiettivo al quale Garibaldi tendeva, si assottigliava paurosamente. Dopo i primi cento chilometri, i quattromila erano diventati duemila; dopo i primi scontri, si erano ridotti a meno di milleduecento.
Inseguito da cinque eserciti — francese, austriaco, borbonico, spagnolo e toscano — che insieme formavano un complesso di sessantacinquemila uomini, Garibaldi adottò il metodo guerrigliero sudamericano, procedendo per vie secondarie e non in linea retta, cambiando direzione repentinamente e senza logica apparente, così da disorientare il nemico che non riusciva a capire dove diavolo stesse andando.
Puntò, dapprima, su Tivoli per far credere di essere diretto in Abruzzo, poi ritornò verso il Tevere e, per Monterotondo e Poggio Mirteto, raggiunse Terni. Scavalcò, quindi, la valle del Tevere, a nord di Todi, per ripiegare subito dopo verso sud, a Orvieto. Di lì, attraverso Montepulciano e Castiglion Fiorentino, toccò Arezzo, poi Macerata, infine San Marino. Una marcia che durò quasi tutto il mese, per monti, valli, fiumi, torrenti, boschi, sotto un sole implacabile, soffrendo fame e sete, come, del resto, aveva promesso. Talvolta, quando il nemico si faceva più vicino, ordinava la marcia notturna e gli uomini riposavano di giorno nelle macchie.
Lo scontro più sanguinoso ci fu nell'ampia piana del Foglia, dove i garibaldini vennero sorpresi, in luogo scoperto e arido, da un reggimento di fucilieri tirolesi. La Legione venne dimezzata e i superstiti riuscirono a sganciarsi dal nemico solo in virtù della provata capacità guerrigliera di Garibaldi.
Raggiunsero San Marino il 31 luglio. Il generale fece sostare i legionari a mezza costa del monte Titano, su cui la città-repubblica si erge, poi salì, solo, fino al palazzo della reggenza. Era allora capitano reggente Domenico Belzoppi, liberale, che già nel '34 aveva generosamente accolto profughi politici.
— Signore — gli disse Garibaldi, — con poche centinaia di uomini disfatti dalle fatiche di una lotta impari e ingrata, combattuta ormai solo per l'onore, io sono qui a chiedervi ospitalità. Mi impegno a deporre le armi fuori della città.
— Dai miei informatori, generale, so che vi dà la caccia soprattutto l'arciduca Ernesto, il cui reggimento è stato rafforzato da quelli del colonnello Stadion e del colonnello Hahane — disse il reggente. — Si tratta dei corpi austriaci forse più agguerriti che operino di qui all'Adriatico. Vi precluderanno senza scampo la via di Venezia. Fate presto. San Marino vi aspetta.
Garibaldi si precipitò al galoppo dai suoi che, agli ordini di Anita, stavano piazzando l'unico cannone di cui disponevano contro le truppe austriache che stavano avanzando da ogni parte.
— Via! — urlò. — Lasciate

perdere quel cannone: servirebbe solo a dimostrare il vostro coraggio un'ora di più. Tutti in città. Presto! E, prima di entrare, appoggiate le armi alle mura. Le riprenderemo solo se dovremo lasciare questa terra ospitale.
I sammarinesi accolsero quel piccolo esercito di uomini affamati e laceri con la generosità di sempre.
Qualche ora più tardi, Garibaldi raccolse sulla piazza principale la Legione e disse:
— Amici, dimostrate a questi cittadini la maggior gratitudine per quello che stanno facendo per noi. Dimostratela col civile comportamento. La guerra per la repubblica di Roma e per l'indipendenza della patria è finita. Vi impegnaste a seguirmi e lo avete fatto con onore. Adesso, soldati, vi sciolgo dall'impegno. Tornate a casa. Forse ci rivedremo. Per ora, addio.

* * *

Verso sera, venne a cercarlo il reggente, che gli porse una carta. Garibaldi era seduto in un caffè con Ciceruacchio e Ugo Bassi.
— Generale — gli disse Belzoppi, — ho ricevuto queste condizioni di resa dall'arciduca Ernesto. Leggetele e vedete se fanno al caso vostro.

Un'immagine tipica dell'iconografia risorgimentale: Garibaldi all'attacco

Letto che ebbe il foglio, Garibaldi disse:
— Sentite, amici. L'arciduca chiede che la repubblica gli consegni tutte le nostre armi. I legionari, sul suo onore, potranno liberamente raggiungere i luoghi di origine e saranno amnistiati (già, come fossero dei briganti e nient'altro). Io dovrei impegnarmi, sul mio onore (una volta per uno, l'onore), a far ritorno in America e a non rimettere più piede in Italia. Che ne dite?
— Io dico che non se ne fa niente e che vada all'inferno, lui e il suo imperatore forcaiolo! — gridò Ciceruacchio.
— E io dico che mi sembrano patti non onorevoli per veri patrioti — aggiunse Ugo Bassi.
— Sentiamo gli altri.
Garibaldi convocò il suo stato maggiore ed espose le condizioni di resa proposte dagli austriaci. Tutti furono del parere che bisognava respingerle. Il generale, allora, parlò daccapo ai suoi uomini, in piazza.
— Soldati — disse, — io riprendo la lotta. A chi vorrà ancora seguirmi offro nuove fatiche, nuovi patimenti e forse la morte. La resa allo straniero, potete star certi che non ve l'offrirò mai!
Non era ancora l'alba del 1° agosto, che uscì da San Marino alla testa di duecentocinquanta uomini. Lo seguiva anche Anita. Aveva cercato invano di convincerla a trattenersi nella piccola repubblica ospitale.
È quasi incredibile, ma il gruppo riuscì a passare tra le file nemiche e a raggiungere Cesenatico per imbarcarsi alla volta di Venezia su alcuni piccoli velieri detti bragozzi.
Presero il mare proprio quando sopraggiungevano i primi reparti austriaci, che tirarono qualche colpo contro le imbarcazioni ormai però fuori tiro.
I bragozzi navigarono tranquilli per alcune ore, al chiarore di una luna splendida. Sembrava che andasse tutto per il meglio, ma all'improvviso esplose un colpo di cannone.
Erano stati sorpresi dal brigantino austriaco "Oreste", che puntava veloce su di loro. Garibaldi ordinò di volgere la prua verso terra, ma il brigantino aprì un fuoco intenso. Alcuni bragozzi vennero catturati. Gli altri cercarono di raggiungere Comacchio. Vi riuscirono solo tre imbarcazioni, tra cui quella dov'era Garibaldi con Anita.
Scesi a terra, i fuggitivi furono costretti a nascondersi in punti diversi della costa di Magnavacca e in gran parte si dispersero. Garibaldi, portando Anita spossata fra le braccia, seguì con pochi amici un certo Bonnet, che si era offerto spontaneamente di aiutarli.
Erano con il generale il capitano Leggero, Ciceruacchio, padre Bassi e alcuni altri che presto si smarrirono.
A Comacchio, Ugo Bassi cadde nelle mani degli austriaci, che poi lo tradussero a Bologna (come abbiamo già ricordato) per processarlo e fucilarlo. Era con lui il patriota Livraghi, che

Salvatore Ascenzi era nato ad Amelia nel 1924. Si era laureato in Filosofia e Pedagogia con la tesi: "Problemi filosofici, morali e sociali nel teatro di Cechov". Per alcuni anni aveva insegnato Lettere nei licei.

Le sue opere:
"Il Cantico della Vernia", coll. "Poeti d'oggi", Gastaldi, Milano 1952;
"Bezerillo, storia di un cane conquistador", Ed. G. B. Paravia e C., Torino 1959 (ristampa 1967);
"Il tesoro di Atahuallpa", Ed. G. B. Paravia e C., Torino, 1961;
"Vita meravigliosa di Santo Francesco", Ed. La Scuola, Brescia 1972 (ristampa 1980);
"Paolo di Tarso", Ed. La Scuola, Brescia, 1975;
"Benvenuto Cellini", Ed. La Scuola, Brescia, 1978;
"C'era una volta in Italia", Ed. Le Stelle, Milano 1978;
"Lo stivale d'oro", Ed. La Scuola, Brescia 1979 (ristampa 1981);
"Favole russe", Ed. Le Stelle, Milano 1982;
"Fiabe dell'antica Russia", Ed. Le Stelle, Milano 1982;
"Palazzo Litta", brochure illustrata, bilingue - Ed. FS, 1974.

Opere in corso di pubblicazione:
"Garibaldi", Ed. La Scuola, Brescia
"Cani coraggiosi", Ed. Le Stelle, Milano

Ha collaborato ininterrottamente, dal 1968, alla rivista letteraria "Schedario", del Centro Didattico di Studi e Documentazione di Firenze, e a "Pagine giovani", organo del "Gruppo di servizio per la letteratura giovanile".
Tra i numerosi riconoscimenti conseguiti:
— 1° classificato per la letteratura giovanile al Premio "Autori per l'Europa 1978";
— medaglia d'argento per la narrativa alla Rassegna Internazionale di Arte contemporanea - Premio Spoleto 1979.

Anita morente, sorretta dal marito e dal maggiore Leggero in un particolare del quadro di Pietro Bouvier

egualmente finì davanti al plotone di esecuzione.

Garibaldi, Anita e Leggero trovarono rifugio dapprima in casa Zanetto e poi — guidati sempre dal Bonnet — nella cascina Guiccioli, non lontana da Ravenna.

Anita era ormai alla fine. Stentava a respirare e il suo volto emaciato si faceva sempre più pallido. La sdraiarono su un materasso. Ma rantolava. Spirò stringendo nelle sue mani la destra di Garibaldi e mormorando:

— José, ti prego... i bambini.

L'Eroe pianse. A lungo. Ma vennero ad avvertirlo che gli austriaci erano a poche centinaia di metri. Allora raccomandò di dare un'onorevole sepoltura ad Anita, la più onorevole possibile, e riprese la fuga col solo Leggero. Era il 4 agosto.

* * *

Dapprima trovarono rifugio a Ravenna. Dopo qualche giorno furono costretti a uscirne e a nascondersi in campagna, a San Rocco, dove Garibaldi ebbe la terribile notizia che il corpo della povera Anita, sepolto in fretta e furia per non farlo cadere in mano austriaca, era stato devastato da cani randagi. Gli sembrò di morire di dolore e di furore insieme. Leggero durò una gran fatica a calmarlo.

Ripresero la fuga. A Forlì seppero della fucilazione di padre Bassi. Di lì, nottetempo, con l'aiuto di un certo dottor Zattini e del parroco di Modigliana, don Giovanni Verità, varcarono il confine tra Romagna e Toscana.

Si fermarono un po' di tempo nei pressi di Pisa, a San Dalmazio, in casa di un altro amico, il dottor Serafini. E fu lì, nello studio del Serafini, che Garibaldi cominciò a scrivere le sue "Memorie", fondamentali per tracciare la sua storia. Era il 1 settembre.

Il giorno dopo, aiutati e scortati da un gruppo di giovani decisi a tutto, s'imbarcarono a Cala Marina su un piccolo veliero, la "Madonna dell'Arena", e il 5 settembre raggiunsero Porto Venere, in Liguria.

La disperata fuga era finita. Ora Garibaldi era in territorio piemontese. Non aveva più nulla da temere... o così sarebbe stato logico pensare. Invece i piemontesi lo arrestarono: cioè, l'alto comando dell'esercito.

L'ordine lo aveva dato il generale La Marmora non appena aveva saputo del suo sbarco: "Lo si tenga in liberata et onorata custodia nel mio alloggio", aveva disposto. Poi aveva chiesto al ministro degli Interni Pinelli che cosa ne dovesse fare: "Garibaldi è a Chiavari. L'ho fatto arrestare. Non sarebbe meglio rimandarlo in America?" gli aveva telegrafato. La risposta del ministro non tardò: "Se si accontenta, lo si rimandi in America, con un sussidio. Se no, lo si trattenga in stato di arresto". La Marmora spedì al Pinelli un altro dispaccio: "L'ho interpellato. Non si accontenta. Lo tengo agli arresti". E il ministro: "Sta bene".

Ma la cosa non poteva finir lì. È comprensibile che il governo di Vittorio Emanuele cercasse di non urtare eccessivamente quello austriaco, che teneva tuttora il suo esercito schierato al confine col Piemonte. Però doveva pure fare i conti con le forti correnti liberali, non solo del regno sardo ma anche del resto d'Italia. Appena si era saputo che Garibaldi era in stato di arresto, il Parlamento, a Torino, aveva protestato unanime e la stampa aveva sparato a zero su quella "lesione dei diritti consacrati dallo Statuto e dei sentimenti di nazionalità e della gloria italiana".

Il ministro Pinelli fu costretto, allora, a firmare la liberazione dell'Eroe e a consentirgli di imbarcarsi per Tunisi.

Dopo essere corso a Nizza ad abbracciare mamma Rosa, il 16 settembre Garibaldi partì per il suo secondo esilio.

Salvatore Ascenzi

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Integrazione al minimo sulle pensioni INPS

È questo l'argomento del mese riportato prepotentemente alla ribalta dalla Corte costituzionale, la quale, con sentenza n. 102 del 20-27 maggio 1982 (il cui dispositivo è stato pubblicato sulla G.U. n. 150 del 2 giugno 1982), si è nuovamente occupata della legittimità legislativa delle norme disciplinanti l'integrazione al trattamento minimo sulle pensioni INPS nei casi di pluritítolarità di pensioni, sentenza che si inserisce nel filone delle precedenti pronunce n. 230 del 1974, n. 263 del 1976 e n. 34 del 1981, di cui a suo tempo ho ampiamente riferito su queste colonne.

A parte le notizie immediate fornite dalla stampa quotidiana e dagli altri organi di informazione, la nuova sentenza si impone alla considerazione in quanto, da un lato, è ulteriormente confermativa dell'orientamento della Corte Costituzionale sulla compatibilità della integrazione al minimo con una seconda pensione e, dall'altro, perché la censura d'illegittimità risulta circoscritta ai casi che hanno formato oggetto del giudizio.

Infatti, il dispositivo della sentenza dichiara l'incostituzionalità delle seguenti norme:

1) art. 1, comma 2°, L. 9 gennaio 1963, n. 9, nella parte in cui esclude, per i titolari di pensione diretta dello Stato, l'integrazione al minimo della pensione d'invalidità erogata dalla gestione speciale per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni;

2) art. 19, comma 2°, L. 22 luglio 1966, n. 613, nella parte in cui esclude, per i titolari di pensione diretta statale, l'integrazione al minimo della pensione d'invalidità erogata dalla gestione commercianti;

3) art. 2, comma 2°, lett. a), L. 12 agosto 1962, n. 1338, nella parte in cui esclude, per i titolari di pensione diretta dello Stato, l'integrazione al minimo della pensione di riversibilità INPS.

A tenore di una interpretazione meramente letterale di tale dispositivo — a parte l'ovvia deduzione dell'allargamento applicativo di principio — non potrebbe essere riconosciuto il diritto all'integrazione al minimo sulla pensione INPS nei seguenti casi:

a) titolarità di pensione di vecchiaia INPS a carico delle gestioni speciali per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni e per i commercianti con contestuale titolarità di pensione diretta a carico dello Stato;

b) titolarità di pensione d'invalidità o di vecchiaia INPS a carico delle predette gestioni speciali con contemporanea titolarità di pensione diretta a carico di forme di previdenza sostitutive, esclusive ed esonerative diverse dallo Stato;

c) titolarità di pensione INPS per i superstiti da lavoro dipendente con coeva titolarità di pensione diretta a carico di forme di previdenza sostitutive, esclusive ed esonerative diverse dallo Stato;

d) titolarità di pensione INPS per i superstiti da lavoro autonomo con contestuale titolarità di pensione diretta a carico di forme di previdenza sostitutive, esclusive ed esonerative.

Ritorna così il problema interpretativo, già affacciatosi in occasione delle precedenti decisioni, sulla portata più o meno estensiva da dare ai dispositivi delle dichiarazioni d'incostituzionalità e diventa più che mai attuale il richiamo della stessa Corte Costituzionale sulla opportunità e urgenza di un intervento legislativo per un riesame sul piano generale della materia relativa al diritto all'integrazione al minimo delle pensioni INPS, che attualmente è agevolativo per alcuni e punitivo per altri, ma senza pretendere che il titolare di altra pensione si veda riconosciuto solo il trattamento derivante dalle "marche" accreditate (peraltro, pagate con moneta buona) da rivalutarsi annualmente con un sistema di perequazione automatica semplicemente ridicola.

Tuttavia, perdurando l'inerzia parlamentare e governativa, è difficile pensare che la disparità di trattamento non debba essere eliminata nei confronti di altre categorie.

Nondimeno, la progressiva opera di demolizione della Corte Costituzionale — alla quale nulla si può imputare perché essa giudica a mano a mano che le norme vengono portate al suo esame — non è proprio indolore. È evidente, infatti, che chi ha ottenuto il riconoscimento prima si viene a trovare in posizione di vantaggio rispetto a colui che lo ottiene ora o che lo otterrà in seguito.

Prima di affrontare il tema degli effetti della decisione di accoglimento in argomento, ritengo opportuno riepilogare le varie situazioni che si sono finora venute a determinare in conseguenza delle ripetute quattro sentenze emesse sulla materia dalla Corte costituzionale:

1) il trattamento minimo spetta per intero al pensionato INPS per vecchiaia ed invalidità che sia contemporaneamente titolare di pensione diretta e di riversibilità a carico dello Stato, di aziende autonome, dell'Istituto postelegrafonici o della Cassa pensioni dipendenti enti locali, ivi comprese le pensioni sociali erogate in sostituzione degli assegni vitalizi;

2) il diritto all'integrazione spetta al titolare di pensione per invalidità e vecchiaia della gestione speciale per gli artigiani che sia anche titolare di pensione diretta a carico dello Stato, di aziende autonome o dell'IPOST;

3) il minimo INPS spetta altresì al titolare di pensione per invalidità a carico delle gestioni speciali per i coltivatori diretti e i commercianti che risulti pure pensionato diretto dello Stato;

4) l'integrazione al minimo spetta al titolare di pensione di riversibilità a carico del Fondo lavoratori dipendenti dell'INPS che sia anche pensionato per vecchiaia o invalidità dello Stato;

5) l'integrazione al minimo spetta anche ai lavoratori pensionati titolari di una seconda pensione a carico dei Paesi membri della CEE o legati all'Italia da convenzioni in materia di sicurezza sociale.

Circa i possibili beneficiari della recente sentenza costituzionale, rispondo ai quesiti pervenuti ricordando che la norma dichiarata incostituzionale cessa di avere efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza sulla G.U. (nella fattispecie avvenuta il 2 giugno 1982), ma che la sentenza stessa incide in radice sull'esistenza della norma, che scompare fin dall'inizio dall'ordinamento giuridico, con influenza, quindi, non soltanto verso le parti direttamente in giudizio ma anche sulle situazioni pregresse ancora pendenti, salvo il limite invalicabile del giudicato e quello derivante da situazioni giuridiche comunque divenute irrevocabili.

Sulla base di tali principi, i criteri applicativi adottati dall'INPS in sede di attuazione delle precedenti analoghe sentenze possono così riassumersi:

1) sono state considerate pendenti, ai fini dell'applicazione delle sentenze costituzionali, tutte le posizioni pensionistiche per le quali, alla data di cessazione di efficacia della norma dichiarata illegittima, non risulti decorso il periodo decennale di prescrizione per la proposizione dell'azione giudiziaria presso il Pretore-giudice del lavoro (anche se sia stato omesso dall'osservare la fase amministrativa del contenzioso con il ricorso al Comitato provinciale, prima, ed al Comitato regionale, poi), il cui termine iniziale decorre dalla data di ricevimento del prospetto di liquidazione o riliquidazione della pensione (Mod. TE 08), dal quale appaia la mancata concessione della integrazione al trattamento minimo, ovvero dalla nota di reiezione della domanda presentata per riottenere l'integrazione al minimo già in precedenza usufruita oppure dalla data in cui di fatto è stata soppressa l'integrazione stessa fino ad allora corrisposta (come per

molti è accaduto all'inizio del 1979 in occasione del cosiddetto condono previdenziale), purché, come si è detto, nel frattempo, non sia intervenuta sentenza giudiziaria, negativa per l'interessato, passata in cosa giudicata;

2) per tutti i casi pendenti di cui innanzi, l'applicazione della sentenza è stata subordinata alla presentazione della domanda da parte degli aventi diritto:

3) l'applicazione è avvenuta d'ufficio, ossia senza l'onere della domanda, per tutte le posizioni pensionistiche in corso di liquidazione alla data di pubblicazione del dispositivo della sentenza sulla G.U.;

4) la decorrenza del beneficio è stata fissata dal primo giorno del mese successivo a quello di presentazione dell'istanza amministrativa (ovviamente, per le parti che hanno provocato il giudizio costituzionale e per tutti coloro che hanno in corso procedimento giudiziario la decorrenza del beneficio retroagisce alla data d'insorgenza del diritto pensionistico).

È da presumere, pertanto, che anche in questa circostanza l'INPS si regolerà alla stessa stregua delle altre volte, donde suggerisco agli interessati al problema di farsi parte diligente presentando alla competente sede provinciale o zonale dell'Istituto previdenziale la "domanda di ricostruzione della pensione" utilizzando il "Mod. Vo-Io-So 3" da richiedersi all'INPS medesimo. Per la compilazione del modello è sufficiente servirsi del primo rigo dello stampato, ponendo un segno di croce sul primo quadratino a sinistra e adattando la dicitura nel modo seguente: "chiedere la ricostituzione della pensione in godimento con la integrazione al trattamento minimo in conformità alle pronunce costituzionali", nonché mettendo la propria firma nell'apposito spazio del riquadro esistente alla fine dell'ultima pagina.

Ritengo che quanto fin qui detto dovrebbe aiutare i numerosi amici, partecipi di questa questione, a risolvere la propria situazione pensionistica nei confronti dell'INPS, ove si consideri che in definitiva dovrebbero restare al di fuori della portata di questa sentenza soltanto i fruitori di pensione INPS o delle altre gestioni speciali coin-

Un treno nel cassetto

Nel cassetto, insieme ai treni qualche volta si trovano anche le stazioni. Agosto 1923. Uno scorcio di quella di Sapri. La foto è di Franco Ceruti, Segretario presso il Servizio Ragioneria, e ritrae il padre, Capo Stazione, in posa per il fotografo insieme a un gruppo di ferrovieri. Un'immagine di rappresentanza — vestiti civili, niente divise o tute da lavoro, pose ricercate e ammiccanti — che rende bene il clima di un'epoca.

1938. Deposito Locomotive di Bologna Centrale (foto sotto). Un gruppo di Tecnici e Operai saluta allegramente il fotografo dall'alto di una locomotiva 685. Un altro ferroviere, che sembra in posizione di riposo, ci ricorda le dimensioni gigantesche di quei mostri di ferro: un uomo è alto come una ruota. La foto ci è stata inviata da Umberto Monterumici di Bologna, Capotecnico Sovrintendente, in pensione da otto anni.

volte nella pronuncia costituzionale medesima che abbiano percepito un importo mensile mai integrato al trattamento minimo da oltre un decennio, retroagendo dal 3 giugno 1982, senza aver interrotto il periodo di prescrizione mercè l'attivazione di un ricorso in via amministrativa e giudiziaria.
Da ultimo, desidero rincuorare i molteplici interessati al problema di cui si è discusso, che lamentano di non aver ancora ottenuto la richiesta integrazione al minimo, affermando che finora l'INPS ha corrisposto la differenza sulla pensione mensile soltanto ad un certo numero, senza erogare gli arretrati per le rate pregresse a motivo d'ordine organizzativo.
Il grosso dei richiedenti che nulla finora ha avuto, deve ancora pazientare, dato che l'ingente numero di domande di "ricostituzione della pensione al minimo" presentate ha costretto l'Ente previdenziale ad affrontare un nuovo lavoro che si è aggiunto a quello corrente già di per sè gravoso; intanto, è prevedibile che le difficoltà organizzative dell'INPS aumenteranno ancora con le domande che affluiranno per effetto dell'ultima sentenza. Queste conclusive considerazioni ed assicurazioni sono particolarmente rivolte al Maestro del lavoro **Aldo Fabbrini** da Firenze, il quale, se ancora non avesse riottenuto l'integrazione al minimo, deve restare in fiduciosa attesa a dispetto delle contrarie indicazioni fornitegli da altra fonte.

Risposte individuali

Informo il sig. **Carmine Iafisco** da San Severo che la sua posizione pensionistica è stata modificata una prima volta, il 2 aprile 1981, per effetto sia del beneficio economico previsto dall'art. 26 della L. n. 775 del 1970 che dall'aumento periodico di stipendio anticipatamente attribuitogli nel 1978 ed una seconda volta, il 5 settembre 1981, per l'applicazione del trattamento giuridico ed economico introdotto dalla L. n. 42 del 1979. Devo precisare che quest'ultima provvidenza, stante la decorrenza del collocamento a riposo risalente al 22 luglio 1978, ha operato soltanto in sede di quiescenza e non anche ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita.
Rassicuro la sig.na **Andreina Bonaguro** da Verona che la domanda e la relativa documentazione presentata nell'aprile scorso alla locale D.P. del tesoro allo scopo di ottenere la quota parte della pensione di riversibilità, quale orfana maggiorenne inabile di pensionato delle F.S., in concomitanza con quella usufruita dalla di lei madre, nella sua qualità di vedova, appare giuridicamente fondata. Peraltro, ogni sollecitazione preordinata alla conclusione della pratica va rivolta al prefato Ufficio, competente dal 1° gennaio 1976 a liquidare le pensioni di riversibilità in senso stretto.
Com'è noto, finalmente la legge n. 29 del 1979, che consente la ricongiunzione dei vari periodi contributivi versati in differenti regimi pensionistici, intervenuti gli aggiustamenti legislativi del 1980 e le circolari di attuazione del 1981, ha potuto iniziare la sua pratica applicazione. È proprio mercè l'utilizzazione di detta legge che un recente provvedimento ha attribuito in favore della sig.ra **Graziana Giannini Garosi** da S. Gimignano la pensione di riversibilità, dato che, senza la valutazione del servizio reso dal di lei defunto marito alle dipendenze di datori di lavoro privati, il solo periodo di attività alle dirette dipendenze dell'Azienda F.S. sarebbe stato insufficiente per il raggiungimento del diritto a pensione.
Confermo la regolarità della liquidazione originaria adottata con provvedimento n. 2221 del 26-3-75 nei riguardi della sig.ra **Assunta Coarelli** e della sig.na **Maria Pescosolido** da Ciampino, rispettivamente, vedova ed orfana maggiorenne inabile del già Capo Tecnico della linea Pescosolido Alfredo.
Porto a conoscenza della signora **Anna Zanco Bologna** da Torino che nei di lei confronti è stato approvato il provvedimento che riconosce, ai fini del trattamento di quiescenza, il servizio pre-ruolo svolto alle dipendenze di ditte appaltatrici di lavori ferroviari.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Inquadramento a ruolo del personale incaricato di particolari servizi ferroviari

In connessione con l'entrata in vigore della legge 30 aprile 1982, n. 220 (pubblicata sulla G.U. n. 125 dell'8 maggio 1982), concernente l'inquadramento degli incaricati di particolari servizi ferroviari nei ruoli del personale F.S., opportune istruzioni sono state impartite con la circolare P.2.1.4/FR/811/9.6 del 20 maggio u.s., in merito alle modalità di inquadramento e ai relativi adempimenti da parte sia dei competenti organi aziendali sia degli interessati.
Infatti l'inquadramento — nei profili professionali di Manovale, Assistente di stazione, Operaio Qualificato, Infermiere, Applicato, Paramedico — è effettuato a domanda degli interessati, da presentare in carta bollata, entro 120 giorni dalla data di pubblicazione della legge, e cioè il *5 settembre 1982.*
A seguito sono state emanate altre due circolari contenenti le istruzioni relative al trattamento economico da corrispondere ad inquadramento avvenuto, in applicazione dell'art. 9 (circolare P.3.1.3/3.2.2./817/9.6 dell'8 giugno 1982) e dell'art. 10 (circolare P.3.1.3/3.2.2/818/3.0. del 12 giugno 1982) della legge in parola.
In particolare l'art. 10 prevede che al maturato economico del personale inquadrato — in applicazione dell'art. 15 della Legge 6 febbraio 1979 n. 42 — venga aggiunto l'importo annuo di L. 800 per ogni mese, o frazione di mese superiore ai quindici giorni di servizio reso.
L'attribuzione del beneficio succitato è subordinata alla presentazione, entro il termine perentorio di 120 giorni dalla data di entrata in vigore della Legge n. 220/82 *(20 settembre 1982),* della domanda corredata della relativa documentazione, ove quest'ultima non sia già acquisita agli atti.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

Gettoni di presenza

Con circolare P.3.1.5/807/3.2 dell'11 maggio 1982 il personale ferroviario è stato riammesso alla corresponsione dei gettoni di presenza e compensi per esami di cui al D.P.R. 11 gennaio 1956, n. 5 e successive modificazioni.
La normativa per la liquidazione dei gettoni di presenza e di compensi per esami è riportata nell'allegato 1 alla suddetta circolare.

Indennità di trasferta

Con circolare P.3.1.5/808/4.0 del 12 maggio 1982 sono state riportate le nuove misure in vigore dal 1° gennaio 1982 dell'indennità di trasferta, del compenso per assenze dalla residenza e del premio orario di presenza a bordo delle Navi Traghetto.
Le nuove misure risultano rivalutate del 10% rispetto a quelle in vigore nel 1981, secondo quanto disposto dal Ministero del Tesoro con proprio decreto del 6 febbraio 1982.

Promozioni a Primo Dirigente

Con vari decreti ministeriali sono state attribuite complessivamente n. 149 promozioni a Primo Dirigente, distintamente per Servizio e per Specializzazioni Professionali, con decorrenza 18 maggio 1982.

Assunzioni effettuate nel mese di maggio 1982

Settore Uffici	15 unità
Settori dell'Esercizio	201 unità
Totale	216 unità

Assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 del 15 maggio 1982 è stata pubblicata la legge 10 maggio 1982, n. 251, concernente norme in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.
Tale legge, entrata in vigore il 30 maggio 1982, prevede varie innovazioni alla precedente disciplina.
In particolare, la legge dispone quanto segue:
— la rivalutazione delle rendite, a partire dalla prossima scadenza triennale del 1° luglio 1983, diventa annuale;
— dal 1° gennaio 1982 l'assegno per assistenza personale continuativa (spettante ai grandi invalidi affetti dalle menomazioni elencate nell'apposita tabella all. 3 al T.U./infortuni) sono aumentate da L. 35.000 a L. 250.000 mensili, e sarà rivalutato annualmente a far tempo dal 1° luglio 1983;
— l'assegno "una tantum" in caso di morte per infortunio sul lavoro è aumentato, dal 1° gennaio 1982, ad un milione di lire, e l'importo sarà rivalutato annualmente dal 1° luglio 1983 per tutti gli eventi successivi alle suddette rivalutazioni;
— lo speciale assegno continuativo mensile corrisposto dall'INAIL ai superstiti sprovvisti di altri redditi degli infortunati dall'80% in su, che siano deceduti per cause diverse dall'evento infortunistico, è rivalutato annualmente dal 1° luglio 1983 e viene corrisposto, per i decessi avvenuti dopo il 30 maggio 1982, anche ai superstiti degli invalidi con riduzione della capacità lavorativa non inferiore al 65%;
— è previsto un condono delle somme non dovute, che siano state corrisposte dall'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni agli assicurati o loro superstiti per qualsiasi tipo di prestazione, e non si farà più luogo al recupero delle somme stesse, a condizione che gli interessati avanzino apposita istanza entro 120 giorni dal 30 maggio 1982.
Mentre l'Azienda ha già provveduto perché, ai titolari degli assegni per assistenza continuativa, si proceda alla corresponsione fin da giugno delle nuove misure spettanti (con gli arretrati maturati fino a maggio, ammontanti a L. 1.075.000), e perché ai superstiti delle vittime di infortuni mortali avvenuti dall'inizio dell'anno sia immediatamente liquidata la differenza dell'assegno per morte "una tantum", si provvederà appena possibile a diramare un'apposita Circolare per impartire le ulteriori disposizioni necessarie per l'attuazione delle altre norme recate dalla citata legge di riforma.

Borse di studio OPAFS 81/82

L'OPAFS ha approvato le graduatorie delle Borse di studio per l'anno 1981/82 in favore dei figli di ferrovieri iscritti alle scuole medie superiori. Le graduatorie e i relativi elenchi si trovano presso tutti gli Uffici Personali Compartimentali, le Segreterie dei Servizi e delle Unità Speciali.

Equo indennizzo

Nel mese di maggio il Consiglio di Amministrazione ha espresso parere favorevole su 19 proposte di concessione di equo indennizzo, per una spesa complessiva di L. 100.237.369, e l'On. Ministro ha firmato i relativi decreti.
Nel corso dello stesso mese sono state inoltrate all'approvazione altre 18 proposte, per un ulteriore impegno di spesa pari a L. 89.877.911, mentre si è iniziato a dare corso all'esecuzione di un primo cospicuo gruppo di 26 provvedimenti di concessione già approvati.
È stata inoltre messa a punto la nuova tabella di liquidazione dell'equo indennizzo per il periodo 1.3.1981 - 31.12.1981, elaborata sulla base della tabella degli stipendi approvata dal Parlamento con la legge relativa al nuovo contratto di lavoro del personale per il triennio 1981-1983.

Ordinamento aziendale

Con D.M. 29 aprile 1982, n. 865, è stata ripristinata la dirigenza dell'Officina Trazione Elettrica di Bologna a livello di Primo Dirigente, con funzioni da Capo Divisione Centrale (ruolo Ingegneri-Architetti).
Inoltre, con D.M. 4 giugno 1982, n. 1398 è stato costituito, nel Compartimento di Bari, un ulteriore Ufficio Sanitario Compartimentale, con sede a Foggia, a livello di Primo Dirigente (ruolo Medici).

INIZIATIVA HANDICAPPATI

Ringraziamo come sempre quanti hanno inviato sussidi a favore del "Fondo di Solidarietà". In particolare il collega Landi della staz. di Chiasso; l'"anziano pendolare" Carlino Mariotti in occasione del suo incontro con il Direttore Generale; i colleghi della Stazione di Prato; i dipendenti del Servizio Ragioneria in memoria del Dott. De Simone; la "Mutua Fraterna" di Trento e la Squadra Rialzo di Torino P.N.; i colleghi Bernini, De Antoni, Poto i quali hanno devoluto i fondi raccolti con la costruzione del Presepe nella Stazione di Vipiteno; i colleghi della Stazione di Messina e gli Associati del Mutuo Soccorso Fraterno tra il Personale del Deposito Locomotive di Ancona.
Ci pervengono, inoltre, notizie da varie parti d'Italia della nascita di Associazioni spontanee, i cui aderenti tentano, forse per la prima volta, di "socializzare" il grave problema di coloro che sono colpiti da handicaps. Parallelamente vanno avanti gli studi di provvedimenti tecnici in vari Comuni per l'inserimento degli handicappati nella vita sociale.
Questa maggiore e più generalizzata presa di coscienza ci porta a credere e soprattutto a sperare che le iniziative, che oggi sono per lo più solo a carattere spontaneo e umanitario, possano trasformarsi presto in istituzioni permanenti. Anche questo era uno degli scopi della nostra iniziativa.

A Fabriano il XVII concorso di pittura estemporanea

La XVII edizione del Concorso Nazionale di pittura estemporanea bandito dall'Ufficio Centrale DLF, si svolgerà a Fabriano nei giorni 3, 4 e 5 settembre.
Il concorso è riservato ai soci DLF. Le schede di iscrizione, corredate dal versamento della tassa di lire 5.000 (assegno bancario o vaglia postale intestati al Presidente del DLF Fabriano, Piazza XX settembre, Fabriano 60044) dovranno pervenire alla sede di organizzazione entro le ore 24 del 2 settembre.
La consegna delle tele timbrate e la timbratura dei supporti avranno luogo a partire dalle ore 8 del 3 settembre. Le opere — non più di una per concorrente — dovranno essere consegnate al Comitato organizzatore entro le ore 18 del 4 settembre. La cerimonia della premiazione e della inaugurazione della mostra avverrà alle ore 16 del 5 settembre.
Il programma completo della manifestazione e le schede di iscrizione sono in distribuzione presso tutte le sedi DLF della rete. Il programma si trova anche sui Fogli Disposizioni compartimentali.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Binario X. I più vivi complimenti, unitamente a cordialissimi auguri, a questi giovani che hanno concluso i loro studi: Laura Vitalucci, figlia di Gino, Revisore Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Movimento, laureatasi in Economia e Commercio con 110 e lode; Gabriella Mariotti figlia di Mario, Tecnico I.E. della 230ª Zona di Civitanova, laureatasi in Giurisprudenza sempre col massimo dei voti; Stefania Bastianelli, figlia di Carlo dell'Ufficio Personale, laureatasi brillantemente in Lingue Moderne ed, infine, Andrea Baldoni, figlio di Brenno, Revisore Sup. dell'Ufficio Commerciale, laureatosi anch'egli con ottima votazione in Economia e Commercio a pochi mesi di distanza dal fratello Stefano, ingegnere.

Matrimoni. Tantissimi auguri di felicità al Capo Stazione Gioacchino Giovagnoli di Gaifana ed alla signorina Vincenzina Burocchi che si sono uniti in matrimonio nella suggestiva cittadina di Gubbio. L'ing. Danilo Urbinati, figlio del Capo Stazione Sup. Osvaldo Capo Ufficio D.U. di Fabriano, si è sposato con la dottoressa Carla Salari; al felice papà dello sposo l'incarico di porgere agli sposi gli auguri di "Voci".

Cicogna express. Il Segr. Sup. Gianfranco Vitali, dell'Ufficio Personale, è padre per la seconda volta. La signora Mirella ha dato, infatti, alla luce il piccolo Carlo, venuto a far compagnia al fratellino Alessandro. A tutti gli auguri più belli.

Esodi. Il Capo Gestione Sovr. Adrio Bramucci, dirigente la Segreteria della stazione di Ancona da circa 20 anni, ha lasciato il servizio a domanda, festeggiato simpaticamente dal Titolare, cav. Este Pandolfi, e da tutto il personale di stazione.
Analoga cerimonia si è svolta a Terni per salutare i neo pensionati Domenico Tantucci, Ovidio Papa, Manlio Zigomi, Stefano Mariotti, Ines Salati ed Anna Catletti. Ai festeggiati sono state consegnate targhe ricordo rappresentanti una rotaia con inciso il nome e le date di assunzione e pensionamento.

I nostri lutti. Il Segr. Cesarino Graziosi dell'Ufficio Ragioneria ed il Capo Gestione Remigio Remoli di Foligno sono stati colpiti negli affetti più cari per la scomparsa delle loro madri. I colleghi e gli amici sono loro vicini in questo triste momento.

Movimenti dell'alta dirigenza

Ecco i nuovi incarichi e le promozioni che recentemente sono venuti a modificare il panorama dell'alta dirigenza aziendale: il Dott. Mario Cici ha assunto la dirigenza del Servizio Ragioneria; il Dott. Giovan Battista Di Miceli e il Dott. Nino Merendino sono stati nominati Dirigenti Generali.
Complimenti e buon lavoro a tutti nelle nuove importanti cariche.

Bologna

Con un bellissimo 110 si è laureata in Storia Moderna Marilena Lelli, figlia dell'amico Angelo Lelli — Presidente dell'Associazione Mutilati e Invalidi del Lavoro Pers. F.S. — Rallegramenti vivissimi alla ragazza ed ai genitori.

L'ing. Salvatore Canestri Trotti — Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici — ha lasciato l'azienda per limiti di età dopo 36 anni di servizio, una carriera che un suo collaboratore, salutandolo, ha definito: una lunga estate calda. Ci associamo cordialmente agli auguri dei colleghi e collaboratori per una quiescenza lunga e serena. Altrettanti auguri per Ezio Barini Liri — Guardiano del 9° Tr. Ostiglia; Sauro Baroncini — Macch. del D.L. di BO C.le; Giorgio Bassi — Capo Gestione Sovr. della Stazione di BO S. Donato; Luigi Modoni — Segr. Sup. dell'Ufficio Lavori Comp.le; Corrado Landini — Deviatore di BO Ravone; Luigi Fornaroli — Man. Spec. della R.L. di Piacenza; Sergio Cattani — Macch. T.M. — e Ruggero Bonazzi — Op. Qual. — entrambi del D.L. di BO C.le, che pure hanno lasciato l'Azienda per limiti di età.

Franco Marlettini — Capo Staz. Sovr. — "compie" i venticinque anni di titolarietà della Stazione di Castelfranco Emilia: un record. Vivissime congratulazioni dal personale dell'Impianto.

Un destino crudele ha colpito Medardo Venturi Boschi — Manovr. di Bologna Ravone a riposo da otto anni — dopo circa 30 anni di servizio trascorsi nello scalo bolognese senza alcun incidente. Mentre si recava in stazione a salutare gli amici, come era solito fare di tanto in tanto, nell'attraversare un binario tronco non si avvedeva del sopraggiungere di un carro di manovra restando ucciso sul colpo. Ai familiari le più sentite condoglianze.

A Sergio Cipriani — Capo Gest. Sovr. dell'Uff. Telegrafo di Bologna — è stata conferita l'onorificenza di Ufficiale dell'ordine "al merito della Repubblica Italiana". Vive felicitazioni dagli amici tutti.

Cagliari

Ad opera dei colleghi Giovanni Lai dell'Ufficio Trazione, Luigi Meloni dell'Ufficio Ragioneria e Gianni Defraia dell'Ufficio Movimento è sorto a Cagliari il Gruppo Radioamatori ferroviari, aderente al gruppo Italiano Radioamatori Ferroviari, a sua volta collegato alla federazione internazionale.
Possono far parte del gruppo i ferrovieri in servizio, i pensionati e i loro familiari purché in possesso della patente di radio-operatore e della licenza d'ascolto. È una magnifica occasione per chi intende tessere una rete di amicizie. A tutti loro giunga il nostro 7351.

Le belle notizie. Sandro Pianta, figlio del Capo Stazione Sovrintendente cav. Franco, della Dirigenza Centrale di Cagliari, e Laura Pistis hanno coronato il loro sogno d'amore nella Parrocchia di San Pio X a Cagliari.

Cicogna express. Sono nati Valerio Unali, nipote dell'Applicato Capo Giovanni Picciau del 2° Reparto Lavori ed Emanuele Contini, figlio del Macchinista Giovanni della Rimessa Locomotive di Oristano. Auguri d'ogni bene.

Firenze/Unità dist.

I nostri lutti. Si è spento dopo una lunga malattia il S.S. dr. Giovanni Siciliano del Controllo Viaggiatori. Gli amici addolorati porgono, alla famiglia, le più sincere condoglianze.

Fiori d'arancio. Si sono uniti in matrimonio: il Segretario Gloria Canigiani della D.C.P. e il sig. Silvano Cavazzini e i Segretari Mirella Massagli dell'URMT e Paolo Piani dell'URC. Agli sposi auguri di tanta felicità.

Esodi. Per raggiunti limiti d'età è stato collocato a riposo il sig. Renzo Pieri dell'URMT. Al simpatico amico, già nonno, i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Onorificenze. Il Segr. Sup. 1ª cl. Alvaro Giunti dell'URMT è stato nominato cavaliere.
Desideriamo porgergli tante felicitazioni.

Firenze/Mat. e Traz.

A soli 36 anni, dopo una lunga e crudele malattia, si è spento il Segretario Superiore Giuseppe Rizzello, dell'Ufficio C.le 6°. Alla moglie, signora Gabriella, e alle due bambine Simona e Sabrina, così duramente colpite, giunga il cordoglio più sentito di "Voci".
Condoglianze anche all'Ausiliario Paolo Vallecchi dell'Ufficio C.le 1°, per la scomparsa della madre, signora Gina Lanzini.

Genova

Il Capo Gestione Sovrintendente, cav. Armano Tognocchi, Capo del 2° Reparto Commerciale e del Traffico di Genova P.P., ha lasciato in questi giorni l'Azienda per limiti di età dopo oltre 40 anni di servizio. Funzionario molto preparato professionalmente, Tognocchi, che ha iniziato la sua carriera al Genio Ferrovieri, ha ricoperto cariche molto importanti e attualmente è il delegato compartimentale del Dopolavoro per il settore della cultura. Gli giungano da queste colonne i più fervidi auguri di bene e di lunga vita. Gli stessi auguri porgiamo al Capo Tecnico Superiore Adriano Bologna dell'Ufficio Materiale e Trazione, anch'egli di recente collocato a riposo.

Maria Grazia Marzoni, figlia del Segretario Superiore di 1ª classe Silvio dell'Ufficio Materiale e Trazione e moglie del Macchinista Claudio Coltri del Deposito Locomotive di Genova Brignole, ha conseguito la laurea in Ingegneria Elettronica, specializzazione comunicazioni, conseguendo il punteggio di 110 e lode. Alla signora Marzoni le più

I redattori di "Voci"

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Antonio Bozzi	Tel.	2244
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciarello	Tel.	4235
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quarantino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338

vive felicitazioni e auguri di luminoso avvenire.
Daniela Gamalero, figlia di Elio, Segretario Tecn. Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Impianti Elettrici, si è brillantemente laureata in Giurisprudenza. Le formuliamo auguri fervidissimi di successo.

Fiocco azzurro in casa di Luciana Scarone del Circolo Ripartizione veicoli di Genova Terralba e di Roberto Briano: è giunto il primogenito Emanuele ad allietare anche la famiglia del nonno, Giovanni Scarone, Tecnico del Tronco Lavori di Savona. Anche il Segretario Superiore Enzo Panicucci, dell'Ufficio Materiale e Trazione, esulta per essere diventato nonno: è arrivata Anna Moja in casa della figlia Gloria e di Renato Tomasi, entrambi Segretari in servizio a Verona. Ai rispettivi genitori e nonni felicitazioni e auguri.

Carlo Alberto Noselli, Applicato Capo dell'Ufficio del Direttore Compartimentale, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. All'ottimo Noselli giungano le nostre più vive congratulazioni.

Formuliamo sentite condoglianze alle famiglie del Capo Deposito Personale Viaggiante Sovrintendente Eugenio Valerio e del Capo Tecnico Superiore a riposo Giuseppe Marinon, recentemente mancati all'affetto dei loro cari, e all'Operaio Qualificato Vincenzo Cavalcante del 9° Tronco Lavori di Genova Sampierdarena per la morte della madre.

Milano

Lutti. Dopo una lunga malattia si è spenta Maria Concetta Pipitone, sorella del Segr. Sup. Armando dell'Ufficio C.T. di Milano. Condoglianze alla famiglia.
Dai colleghi della stazione di Vigevano sentite condoglianze all'Ausiliario Antonio Previderè della Squadra TT 441 di Milano C.le per la morte del padre.

Nozze. La signorina Antonia Catrambone, Segretario presso l'Ufficio Collaudi I.E., si è unita in matrimonio con il sig. Domenico Semina, Conduttore del D.P.V. di Novara.
Agli sposi felicitazioni ed auguri vivissimi da parte di tutti i colleghi.

Pensionamenti. A Busto Arsizio, nel bar ristorante della stazione, colleghi ed amici hanno salutato calorosamente il C.S. Superiore Ugo Coletti, l'Ass. Capo Italo Pariani e l'Ass. Capo Battista Podavitte, collocati recentemente a riposo.
A Tortona è stato festeggiato il C.S. Sup. Eugenio Bottazzi che dopo 40 anni di servizio ha lasciato l'Azienda.

Napoli

Lauree: Carlo Giansoldati, Macch. del Dep. Loc. di Napoli Smistamento, ha conseguito la laurea in Ingegneria Elettronica, con il massimo dei voti e la lode. Al neo ingegnere, i complimenti vivissimi di "Voci" e dei colleghi del 1° corso Macchinista di Napoli Smistamento.
Patrizia Esposito, figlia del Capotreno di 1ª classe a riposo Domenico, si è laureata in Lingue e Letterature Straniere con la massima votazione e la lode. Auguri e congratulazioni affettuose.

Nozze: due matrimoni a distanza di brevissimo tempo in casa del Capo tecnico Gabriele Valentino, dirigente del 38° Tronco Lavori di Sala Consilina: la figlia Filomena ha sposato il sig. Votta ed il figlio Giuseppe ha sposato la sig.na Lucia Masino. Alle felici coppie i nostri più cordiali auguri.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: l'Assistente Viagg.te Raffaele Assante ed il Cond. Angelo Muto, del Dep. Pers. Viagg. di Napoli C.le; i Macch. Salvatore Pennacchio e Vincenzo Punzo, del Dep. Loc. di Napoli Smistamento; i Tecnici Luigi Antonio Iorio e Pasquale Polichetti, rispettivamente del 20° Tronco Lavori di Benevento e del 32° Tronco Lavori di Nola; il Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento Mario Portomeo; l'Op. Qual. dell'Ufficio I.E. Vittorio Torello; il Contr. Viaggiante Sup. del D.P.V. di Salerno Giovanni Orsingher; il Segr. Sup. dell'Ufficio Approvvigionamenti Mario Rossetti; il C. Tec. Sup. Alberto D'Ascoli, del Rep. I.E. 45/E di Napoli C.le; il Manovratore Capo del Rep. Approvv. di Napoli Poggioreale Giuseppe Formicola; il Tec. dell'Off. G.R. di S. Maria la Bruna Marcello Gatta ed il Manovratore Capo Vincenzo Benincasa, della stazione di Torre Annunziata C.le. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: il Macch. T.M. Ciro Gargiulo ed il Macch. Antonio Giosafatte, del Dep. Loc. di Napoli C. Flegrei; l'Applicato Capo Bartolo Lunelli, del Rep. I.E. 25/E di Salerno; il C.S. Sovr. Umberto Turi, della stazione di Napoli C.le; il Manovratore della stazione di Cancello Luigi Tanzillo; l'Applicato Capo Placido Sorrentino, dell'Officina Comp/le I.E. di Torre Annunziata C/le, e Flavio Muller, figlio 21enne del C.G. Sovr. Guglielmo, della stazione di Napoli Campi Flegrei.
Le nostre più sentite condoglianze.

Onorificenza. Il Capotreno a riposo Francesco Gizzi già in servizio al D.P.V. di Avellino è stato nominato "Commendatore". Felicitazioni vivissime.

Palermo

Esoneri. Hanno lasciato il servizio ferroviario i seguenti colleghi ai quali formuliamo i nostri più vivi auguri di lunga e serena quiescenza: il Segretario Superiore Ottavia Lisciandrello Calabrese, dell'Ufficio Personale Compartimentale; il Capo Gestione Benedetto Micali, della stazione di Palermo Centrale; il Capo Gestione Superiore Giulio Bennati, della stazione di Marsala, l'Operaio Qualificato Angelo Grammauta, del 2° Tronco Lavori di Termini Imerese.

Cicogna express per Rosaria Alba Failla, del Manovratore Giovanni, della stazione di Bagheria; per Maria Rita Russo, del Manovratore Vincenzo, della stazione di Alcamo Diramazione; per Anna Maria Muni, dell'Operaio Qualificato Gaetano, del 24° Tronco Lavori di Motta S. Anastasia; per Alfonsa Cafarella, del Guardiano Rosario della stazione di Mineo; per Maria Rita Tomasella, dell'Ausiliario Giuseppe, della stazione di Messina; per Daniela Maria Giusy, dell'Assistente di stazione Rocco, della stazione di Mineo; per Alessandro Masuzzo, del Manovratore Salvatore, della stazione di Augusta; per Eleonora Caterina Carollo, del Capo Stazione Stefano, della stazione di Milazzo; per Pietra Azzurra Cuchel, dell'Ausiliario Filippo, del Deposito Locomotive di Palermo; per Walter Consiglio, del Capo Stazione Giacomo, della stazione di Palagonia; per Francesco Calabrese, figlio del Capo Gestione Lucia Testa, della stazione di Capo d'Orlando Naso.
A tutti auguri affettuosi.
Il Capo tecnico Sovrintendente Filippo Gatto, Dirigente dell'Officina del Deposito Locomotive di Palermo, è diventato ancora nonno. La figlia Maria ha infatto dato alla luce una bambina alla quale è stato imposto il nome di Simone.
Anche il Segretario Superiore Guido Musumeci, Capo del Reparto 2.3 dell'Ufficio Personale Compartimentale. è diventato per la prima volta nonno. È nato infatti Guido junior, figlio dell'Architetto Salvatore Ernesto.

I nostri lutti. Sono recentemente deceduti l'Applicato Capo a riposo Salvatore Trifirò, già in servizio presso l'Ufficio Personale Compartimentale, e il Capo Gestione Principale a riposo Giuseppe Mannino, già in servizio presso la stazione di Bagheria.
Ai familiari esterniamo le nostre sentite condoglianze.

Roma/Impianti

Un giorno in Pretura. Dopo aver rappresentato per molti anni con estrema efficacia la nostra Amministrazione nelle vertenze legali nei confronti dell'utenza, il Capo Gest. Sup. Claudio Torriero dell'Ufficio Commerciale e Traffico di Roma, ha deciso di optare per la libera professione forense.
Ora lo si può incontrare nelle aule dei Tribunali a difendere i buoni diritti di questo o quel cittadino con quell'affabilità e competenza che gli sono sempre naturali.
"Voci", a nome dei moltissimi amici che egli annovera, porge al giovane e già affermato avvocato l'augurio di poterlo salutare, un giorno, con l'appellativo di "vero principe del foro".

Cicogna express. È giunto Renato, festeggiatissimo dai fratellini Antonello e Lorenzo, in casa dell'Operaio Raffaele Alfano, della Squadra Rialzo di Roma Porta Maggiore.
Al piccolo, al papà e mamma Giuseppina, la zia Maria Grossi, Segretaria presso il C.M. di Torino, augura tanta felicità.

Con uno splendido saggio, in cui sono rifulse leggerezza, eleganza, briosità ed armonia, si è diplomata presso l'Accademia di Danza Classica di Roma, col massimo dei voti, la giovanissima Dora De Panfilis, figlia del Capo Staz. Sup. Giuseppe, della Stazione di Roma Trastevere.
Alla promettente danzatrice, l'augurio di realizzare completamente ogni sua aspirazione.

Nozze d'oro. Circondati dai figli, dalle nuore e da uno stuolo di allegri nipoti, hanno festeggiato i 50 anni di vita coniugale Salvatore Ceraolo e Maria Tindara, genitori del Capo Gest. Sup.re Antonino Ceraolo in servizio presso la stazione di Roma Termini.
Agli anziani, ma pur sempre giovani sposi, l'augurio di una vita serena e felice.

I nostri lutti. Alla veneranda età di 91 anni, è deceduto Leonardo Magno, considerato il Patriarca della famiglia, e papà del Capo Staz. Sovr. Angelo Magno, 1° Aggiunto Sovrintendente a Roma Termini, alla cui famiglia giungano le espressioni del più vivo cordoglio.
Nel pieno vigore degli anni, lasciando un vuoto incolmabile nell'animo dei figli e del marito, è deceduta la signora Arduina Ottino, moglie del Capo tec. Sup. Adriano De Santis, Dirigente della Branca 4 del Deposito Loc. di Roma S. Lorenzo, al quale i colleghi esprimono le più sentite condoglianze.

Calendario Turistico DLF - Ottobre

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Francia-Portogallo: Lourdes - Lisbona - Fatima	Ancona/ Verona	3.10.82	10	365.000
Parigi e castelli della Loira	Venezia	3.10.82	9	350.000
Parigi - Fontainebleau - Vaux Le Vicompte	Verona	5.10.82	6	200.000
Parigi e dintorni	Cagliari/ Roma	30.10.82	6	195.000
Olanda - Amsterdam - Rotterdam - Grande Diga	Milano	5.10.82	7	268.000
U.R.S.S. - Asia Centrale	Trieste/ Udine	1.10.82	11	850.000
Austria - Ungheria - Cecoslovacchia: Vienna - Budapest - Praga	Milano	2.10.82	10	388.000
Ungheria: Budapest e dintorni	Napoli/ Firenze	29.10.82	7	203.000
Thailandia: Bangkok - Pattaya	Roma	28.10.82	11	1.020.000
U.S.A.: New York - Filadelfia - Cascate del Niagara - Washington	Bologna/ Genova/ Roma/ Firenze	16.10.82	9	890.000
		15.10.82	10	900.000
CROCIERE				
Crociera in Grecia - Jugoslavia: Rodi - Creta - Corfù - Dubrovnick	Milano	2.10.82	8	da 860.000

Onorificenza. Antonio Alivernini, Macchinista a riposo del Deposito Locomotive di Roma Smistamento, è stato nominato Cavaliere. Congratulazioni vivissime.

Roma/Servizi

C.E.U.

Nozze. Il Segretario Mauro Bosco si è unito in matrimonio con la signorina Antonella. Ai neo sposi auguri affettuosi.

La cicogna ha portato Francesco al Segr. Vincenzo Napoli e Renato al Segr. Gabriele Proia. Ad entrambi felicitazioni vivissime.

Impianti Elettrici

Fiocco rosa in casa del Segr. Sergio Rivoli, dell'Ufficio 4°, per la nascita di Lidia ed in casa del Segr. Sup. Osvaldo Polinici per la nascita di Manuela. Ai felici genitori ed alle neonate auguri affettuosi.
Auguri e felicitazioni anche al collega Angelo Organo, dell'Ufficio 1°, per la nascita del primogenito Francesco.

È deceduto Baldassare Costantini Capo Tecnico Sovrintendente degli Impianti Elettrici ma più noto come Segretario Generale del SAUFI e della Federazione Pensionati della CISL.
Baldo Costantini è stato un sindacalista di grande valore, stimato dall'Azienda, amato dai colleghi.
Il suo rimpianto è stato testimoniato dalla folta rappresentanza di ferrovieri ai suoi funerali.
Voci della Rotaia si associa al dolore della famiglia e di quanti lo conobbero.

Ist. Sperimentale

Nozze. Il collega Francesco Virginio si è unito in matrimonio con la signorina Maria Teresa.
Ai novelli sposi i più cari auguri d'ogni felicità.

Quiescenza. È andato in pensione con la qualifica di Capo Tec. Sovrintendente il collega Peppino Bertolini.
Al caro collega i più sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.

Movimento

Quiescenza. Il CS Sup. Domenico Impenna dell'Ufficio centrale IV e gli Applicati Capi r.e. signora Elsa Righi e sig. Walter Nicolini, entrambi dell'Ufficio centrale II, sono andati in pensione. A tutti e tre formuliamo i migliori auguri di una quiescenza tranquilla e lunga.

Nascite. All'ing. Mario De Santis, Capo della 1ª Sezione della Divisione Informatica di questo Servizio, è nato Nicola. Vivissimi auguri all'ingegnere ed alla sua felice consorte. Auguri vivissimi anche a Giuseppe Maggini, Ausiliario di stazione distaccato alla Corte dei Conti, per la nascita di Paolo. Altrettanti auguri alla signora e alla sorellina Daniela.

Lutto. Dopo breve malattia si è spento, due mesi prima del collocamento a riposo, il cinquantottenne Massimo Sirani, Segretario Superiore della nostra Divisione Affari Generali. Gioviale ed estroverso, Sirani aveva una vena poetica, ironica e popolare, che lo rendeva simpatico ad amici e colleghi. Si dilettava anche di canto. La sua scomparsa lascia profonda malinconia in quanti lo conobbero. Alle sue tre sorelle giungano le nostre sentite condoglianze.

Personale

È scomparso, all'età di 71 anni, il Commesso Capo a riposo Elido Cappuccini. Ai familiari, ed in particolare al figlio Silvano ed alla nuora Maria Lavini, rispettivamente dell'Uff. 1° e della Div. 0.3, le più sentite condoglianze da parte di colleghi ed amici.

Torino

È entrato recentemente in funzione a Torino PN un nuovo impianto telefonico per le informazioni all'utenza delle FS. Il centro è stato allestito in appositi locali, nell'atrio principale prospiciente Corso Vittorio Emanuele: qui funziona una centralina elettronica, cui fanno capo nove linee. Il nuovo servizio sarà svolto dalle ore 7 alle 23 di tutti i giorni, mentre nel periodo di chiusura un dispositivo particolare indirizzerà le chiamate direttamente al centralino SIP.

Incontro internazionale SNCF-FS a Modane, dove numerose autorità regionali francesi, dirigenti ferroviari di Chambéry e di Parigi, rappresentanze sindacali e moltissimi ferrovieri si sono riuniti per festeggiare con una calorosa manifestazione d'affetto e di stima il Titolare Monsieur Marcel Berthet, esonerato per limiti d'età ed insignito nell'occasione della "Légion d'Honneur". La folta rappresentanza ferroviaria italiana era guidata dal Direttore Compartimentale, ing. Luigi Ballatore, il quale ha porto al neo pensionato anche il saluto del nostro Direttore Generale. Gli succede nella dirigenza della stazione di transito l'ing. Michel Chaumatte, al quale auguriamo buon lavoro nello spirito di collaudata collaborazione da anni instaurato con i nostri agenti. A Monsieur Berthet un sincero ringraziamento e tanti auguri di lunga e serena quiescenza.

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda numerosi colleghi del Controllo Merci: i Segr. Sup. 1ª cl. Mario Mondino e Virgilio Pentore;

i Segr. Sup. Aurelio Carlino e Aldo Fré; il C.G. Sup. M. Grazia Mariotti; l'Appl. C. Luigi Iguera; il Macch. Matteo Oddone; gli Appl. Anna Bologna, Bruna Bovio, Corinna Carnino, Grazia D'Aloia, Libertà Davoli, Teresa Di Cosimo, Margherita Ferrero, Nicolina Gerardi, Silvana Lo Bianco, Vita Lo Piccolo, Mattia Marino, Giuseppina Massano, Piera Morello, Rina Orta e Maria Savarino. Vivissimi auguri a tutti.

Binario dieci. Il Segr. Sup. Fernando Locci, dell'Uff. Movimento, si è recentemente laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Torino. Felicitazioni vivissime.

Marcia nuziale. L'Ispett. P.le, dr. Antonino Amenta, della Div. Approvvigionamenti, con Nunzia Purrazzo; il C.S. Sup. Pasquale Laganà, di Torino Smist. e V. Presidente del DLF di Torino, con Patrizia Castellano, impiegata alla FILT-CGIL; al DL di Cuneo il Macch. G. Carlo Manuello con M. Ausilia Beccaria ed il Macch. Livio Pellegrino con Daniela Debino. Ai neo sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express. Valentina al Segr. dr. Antonino Pennisi dell'Uff. Ragioneria; Alessandro all'Ass. St. Mario Guazzotti di Torino PN; ad Alessandria C.le Diego al C.G. Giorgio Grilli, Stella all'Ass. St. Lorenzo Pinton ed Andrea al Dev. Mario Iannelli; Raffaele all'Aus. Antonio Macrina di Torino Smist.; al DL di Cuneo Norma all'Op. Q. Livio Rosselli, Elena al Macch. Matteo Barbera, Davide all'Op. Q. Pietro Sevega ed Elisa all'Op. Q. Marino Antonucci. Felicitazioni.

Lutti. Sono deceduti in attività di servizio, entrambi in ancor giovane età, il Segr. Sup. Candido Suffia, dell'Uff. Lavori, ed il C.S. Sup. Bruno Bussolino, Titolare di S. Damiano d'Asti. Alle loro famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo a due colleghi di Alessandria C.le, esattamente al C.G. Antonietta Viscusi, per la morte della madre, ed al Man.le G. Paolo Billia, per la scomparsa del padre.
In un tragico incidente stradale presso Reggio Calabria, ha perso la vita il figlio dell'Ausiliario di Stazione Pasquale Maresca, il piccolo Luciano Marco di due anni. Nell'incidente gli altri due figli, la moglie e lo stesso Pasquale, sono rimasti gravemente feriti.
I colleghi della stazione di Cava Carbonara, tramite "Voci", esprimono all'amico Pasquale tutta la loro affettuosa solidarietà e le loro più profonde condoglianze per la gravissima disgrazia che lo ha colpito.

Trieste

Proveniente dal Servizio Commerciale e del Traffico, dove svolgeva le funzioni di Capo Ufficio Marketing, è giunto tra noi il prof. Romano Troilo, per assumere la Dirigenza del Compartimento di Trieste.
Al prof. Troilo giunga l'augurio di "ben arrivato" da parte dei funzionari e degli agenti di tutto il Compartimento.
Il 1° Dirigente dr. Gianfranco Gatto, già dipendente dall'Ufficio Ragioneria di Torino, ha assunto la Dirigenza dell'Ufficio Ragioneria di Trieste.

Presenti parenti e amici si sono uniti in matrimonio nella Chiesa Parrocchiale dei S.S. Filippo e Giacomo di Portaria Carsula, il Segretario del locale Ufficio Ragioneria Fabrizio Marini, attualmente distaccato alle dipendenze della Seconda Unità Speciale di Firenze, e la signorina Stefania Cappelli.
Hanno pronunciato il loro "Sì" il Segretario dell'Ufficio Impianti Elettrici, ing. Claudio Barbina e la signorina Maria e il Segretario Roberto Manza addetto al Reparto Progetti e Studi dell'Ufficio Lavori e l'Ass. di Staz. di Trieste Centrale Maria Luisa Pusichi.
Fiocco azzurro sulla porta di casa del Segretario dell'Ufficio Ragioneria Roberto Capizzi per la nascita di Antonio.
La casa del Capo Staz. Sup.re Francesco Fabbro, addetto al Reparto impianti dell'ufficio Movimento, è stata allietata dalla nascita di un bel maschietto.
È arrivata Gennifer a casa del Guardiano del tronco Lavori di Portogruaro Antonino Amaddeo e della signora Rosalia Gonzales.
Ai neonati ed ai genitori giungano i sinceri auguri dei colleghi.

Lutto in casa del Segretario Superiore dell'Ufficio Lavori, dr. Fabio Macchi per la morte della madre, signora Maria Felicetti.
È deceduta in Portogruaro la signora Anna Flaborea, madre del Capo Tecn. Sup. Luigi Bortolussi e del Tecnico I.E. Romolo Bortolussi, entrambi dipendenti dalla Zona I.E. di Portogruaro.
Ai cari colleghi, così duramente colpiti in uno degli affetti più cari, giungano le nostre sentite condoglianze.

Venezia

Lieti eventi. Il Commesso dell'Ufficio I.E. Silvano Golfetto e la moglie Marisa ci hanno annunciato con gioia la nascita della piccola Giorgia; fiocco rosa anche in casa dell'Op. Qual. Gianni Masiero, dipendente della zona 13.1 TE di Padova, per l'arrivo di Elisa. Sono nati anche: Fabrizio, all'Ass. Capo Natalia Colognato della stazione di Venezia S.L., Lisa ed Elena, figlie rispettivamente del Deviat. Capo Roberto Benetton e del Manov. Achille Gambato, pure in servizio a Venezia. Auguri affettuosi ai neonati e ai loro genitori.

FERLETTURE

È nata l'edizione italiana di "Voies Ferrées"

A Torino un'importante iniziativa editoriale in campo ferroviario

All'inizio dell'anno scorso, convenientemente ed adeguatamente presentata in precedenza, appariva una nuova rivista francese ad argomento ferroviario, esattamente la "Voies Ferrées", che subito destò un notevole interesse fra i numerosi "trenofili" d'oltr'Alpe.
Ciò grazie, soprattutto, al suo formato originale, alle grandi fotografie pubblicate, ai bei disegni, ai testi esaurienti, ad una grafica innovatrice. Nel clima di intensa proliferazione, un po' dovunque, di testate del genere, "Voies Ferrées" si è ben presto imposta, avendo introdotto dimensioni insolite e nuovi termini di confronto nel campo dell'informazione ferroviaria, sia per le ferrovie vere che per il modellismo.
Precisamente ad un anno di distanza, quasi in sordina, ci troviamo di fronte ad un altro grosso avvenimento editoriale: l'edizione italiana di "Voies Ferrées".
Molti già conoscono le caratteristiche di "Voies Ferrées": il grande formato 24×32 cm., il maggiore in uso nel settore dei periodici europei, la ricchezza delle illustrazioni, più di metà delle quali in ogni numero è in quadricromia e molte a piena pagina, l'interessante contenuto dei testi, al tempo stesso esaurienti e scorrevoli, la moderna impaginazione affidata alle più aggiornate tecniche grafiche, il dorso quadrato, infine, che rende eleganti e facilmente collezionabili i fascicoli.
"Voies Ferrées edizione italiana", cui hanno dato la loro adesione già molte firme prestigiose di specialisti, mantiene tutte queste caratteristiche e si affianca così a quella francese, a quella svizzera ed alla vasta rete dei corrispondenti con il preciso intento di adeguare la nuova rivista alle esigenze dei lettori italiani.
Anche qui le ferrovie di tutto il mondo, la loro storia, le loro linee, i rotabili, gli impianti sono oggetto di dettagliate descrizioni, corredate da moltissime fotografie. Un articolo-tipo di grande respiro contiene mediamente una trentina di fotografie, in preponderanza a colori, ed il testo è sempre completato dal necessario supporto di tabelle, disegni, piante. Articoli più brevi, ma ugualmente illustrati, trattano argomenti più circoscritti o destinati ad approfondimenti futuri.
Con pari scrupolo viene affrontato anche il modellismo, materia in cui si spazia dalla produzione commerciale alle creazioni artigianali, alle più famose collezioni ed ai più abili costruttori.
In definitiva si può dire che "Voies Ferrées edizione italiana" vuole soddisfare tutti: dagli intenditori di ferrovie ai più esigenti modellisti, dagli appassionati di fotografia ferroviaria ai turisti che desiderano usare o riscoprire il treno come mezzo di trasporto. Il primo numero della nuova rivista è uscito in gennaio e le pubblicazioni proseguiranno con cadenza bimestrale.

Renzo Marello

Per l'abbonamento (38.000 lire annue) effettuare versamento sul c/c postale n° 13536107, intestato a Edizioni Elledi, Via Cassini 41, 10129 - Torino.

MINI ALMANACCO

a cura di Roberto Fusco

Le strade "a strisce"

Fin dalla metà del secolo diciassettesimo nelle miniere carbonifere di New-Castle esisteva un particolare tipo di strade chiamate woodentramroads (strade a strisce di legno) per agevolare il trasporto del minerale ai luoghi di imbarco. Esse erano costituite da due file longitudinali di traverse (madriers) poste di costa, sulle quali scorrevano le ruote dei carri; a quei travi, detti guide, venivano attaccati degli orli, sempre di legno, allo scopo di obbligare i veicoli a seguire la strada tracciata.
Ogni carro era condotto da un cavallo. Verso il 1790, per evitare il forte attrito che rovinava il legname, si pensò di ricoprire le travi con lamine di ferro; e così, oltre alla maggior durata, si ebbe il vantaggio di rendere l'attrito meno sensibile e in conseguenza più celere il tiro. Ma poco tempo dopo fu data al lavoro una maggior perfezione con la sostituzione delle travi ricoperte di lamine di ferro con spranghe di ferro fuso poggiate sopra assi di legno confitti al suolo. Gli orli, che fino allora facevano parte delle rotaie, furono tolti da quelle e posti, invece, direttamente alle ruote. Fu questo il primo abbozzo di quelle che sarebbero poi diventate le "strade ferrate". Questa sostituzione del ferro al legname e il miglioramento delle rotaie ebbero luogo, nel 1806, su un piccolo tratto di strada mineraria nel Cumberland.
Negli anni immediatamente successivi, i tramroads (strade a strisce), non più woodetramroads, raggiunsero in Inghilterra uno sviluppo di circa trecento chilometri, la maggior parte dei quali si trovavano nel Galles. Fino a quel momento l'utilizzazione dei tramroads era limitata al trasporto dei minerali e di alcune merci particolarmente pesanti; fu solo nel 1821 che si pensò, finalmente, a utilizzare le strade "a strisce" per il trasporto di viaggiatori.

Dimmi come viaggi e ti dirò chi sei

Il periodico londinese Railway Magazine pubblica, nel giugno del 1910, a firma di J. M. Gallatly, un articolo dal titolo "Le ferrovie: riflesso del carattere nazionale". Ne riportiamo alcuni tra i brani più arguti e interessanti.
«Le ferrovie rispecchiano le caratteristiche di una nazione: è un fatto talmente evidente che si rischia spesso di non farci neppure caso. Tutti conoscono bene le grandi differenze che corrono tra il viaggiare in Italia o in America, in Inghilterra o in Fanlandia; e tuttavia non ci viene subito in mente che queste differenze coincidono in gran misura con quelle delle caratteristiche nazionali.
In Italia, per esempio, le ferrovie danno prova di una spensieratezza, di una irresponsabilità e d'una venalità che sono perfettamente in linea con le peculiarità del Paese. La puntualità, per citare un caso, sorprende talmente i viaggiatori tanto da provocare una specie di disappunto: i viaggiatori, infatti, nelle rare circostanze, hanno la sensazione di essere ingannati e di non trovarsi in Italia.

Quanto alle ferrovie tedesche, esse sono da tanto tempo il bersaglio preferito dagli umoristi che quasi non ci sarebbe nulla da aggiungere. Tutto è organizzato in modo talmente pignolesco da rendere perfettamente vano il piacere di chiedere informazioni. Il viaggiatore è sempre informato al momento giusto dalla persona giusta ed è costantemente sorvegliato per controllare se egli segue con scrupolo le direttive imposte. La burocrazia tedesca è talmente opprimente che viene voglia di rimpiangere il "lasciar fare" degli italiani. Un primo biglietto permette di viaggiare, un altro di salire a bordo di un treno determinato, un terzo, infine, di mettersi a sedere! Inoltre, poiché si tratta di una nazione notoriamente marziale, tutto quello che riguarda le ferrovie, è gestito con forme e criteri essenzialmente militari. Il controllore saluta militarmente prima di esaminare il vostro biglietto; il capo stazione saluta sull'attenti quando il treno arriva e riparte dalla sua stazione; e nelle stazioni in cui il treno non ferma, un funzionario, con il cappello rosso e la divisa severa, il cui compito è senza dubbio quello di verificare se il treno sia effettivamente quello che si suppone debba essere, se ne sta impalato come uno statuario piantone. Si ignora se, in caso di ritardo, i macchinisti vengano regolarmente tradotti dinanzi a una Corte Marziale; ma l'ipotesi appare assai probabile. Le ferrovie finlandesi, controllate dallo Stato, sono molto sicure, molto confortevoli e straordinariamente puntuali. I treni espressi che collegano Helsingfors e Bjorneborg, per esempio, coprono i 270 chilometri del percorso, in 10 ore esatte. Ma il treno non viaggia assolutamente a 27 chilometri all'ora! Infatti, fedele al carattere finnico che alterna la sua innata placidità a momenti di folle entusiasmo, il macchinista, per lunghi tratti, si metterà a correre a 70, 80 chilometri all'ora. E questo significa un'attesa imprevista di circa mezz'ora alla successiva stazione, tempo che il viaggiatore potrà occupare all'acquisto di profumate fragoline di bosco o in una rilassante passeggiata in attesa che venga smaltito l'anticipo sull'orario».

Un antico carro a ruote destinato al trasporto del carbone

La stazione di Pietra Ligure. Molti turisti raggiungono la famosa località balneare della Liguria proprio in treno

Una giornata a Pietra Ligure

di Aurelio Battaglia / *foto di Lorenzo De Palma*

Lungo l'arco di mare che da Genova raggiunge il confine francese, le località ad alto livello turistico, quasi tutte attraversate dalla ferrovia, si susseguono con una continuità che non consente quasi di poter stabilire tra l'una e l'altra un confine.
Superata la lunga periferia del ponente genovese, in gran parte intossicata dai funghi velenosi dei gas, che si innalzano come aerostati dagli altiforni, l'aria si fa salubre e la costa si snoda in seni e spiagge di rara bellezza: paesi più o meno grandi e accoglienti, tutti noti al turismo internazionale, che in questa zona parla quasi esclusivamente in tedesco.
Accanto a località più rinomate, quali Alassio e Sanremo, ve ne sono tante altre che accolgono una numerosa quantità di visitatori che da aprile ad ottobre valicano le Alpi per riversarsi in questa riviera dove il paesaggio ha il pregio di non essere piatto ed informe: accanto all'arenile c'è lo scoglio e intorno la collina con pini marini ed ulivi.
Ognuno ha una sua preferenza: c'è chi si ferma a Varazze, chi a Finale, a Loano, ad Albenga, a Diano Marina. C'è

chi si ferma come noi a Pietra Ligure, ma non vogliamo con ciò esprimere una preferenza.
Abbiamo pensato a una stazione che ha il disagio del semplice binario, come tante altre del resto, e che come Pietra Ligure associa al turismo, che è già un'attività di tutto rispetto, altre particolarità tipicamente liguri: i cantieri navali e il grande e noto ospedale di Santa Corona.
Va bene per i cantieri, si dirà, ma cosa c'entra l'ospedale?
Sì, c'entra, perché i liguri, oltre alla casa per vivere e a quella per riposare in pace, hanno sempre pensato a quella per curarsi.
La Liguria è, infatti, la regione che ha la più fitta quantità di attrezzature ospedaliere d'Italia e ciò è un privilegio, oltre che un motivo d'orgoglio. E Santa Corona, per le particolari terapie praticate, ne è una lusinghiera espressione.
Ma qui molti treni non fermano e i malati che arrivano per ferrovia devono spesso scendere a Finale o a Loano.
Come è possibile, d'altronde, ridurre i treni espressi al rango di accelerati con la lunga teoria di località tutte splendide che si susseguono senza soluzione di continuità? Qualcuna, ovviamente, ne rimane sacrificata.
Pietra Ligure ha origini antichissime che risalgono al tempo dei Fenici, i quali utilizzarono il suo porto per i traffici nel Mediterraneo settentrionale, ma il suo nome ci viene tramandato dai romani che si attestarono intorno al macigno ancora esistente — castrum Petrae — da dove poi si sviluppò il suo abitato.
La prima chiesa cristiana, dedicata a Santa Caterina di Alessandria, risale al quinto secolo e rimase in piedi fino al 1860, quando per l'installazione della ferrovia si decise di abbatterla, malgrado i reperti artistici che conteneva e che non furono tutti salvati.
Attualmente a Pietra Ligure si erge la magnifica chiesa parrocchiale di San Nicolò di Bari, che sfoggia un barocco di squisita fattura con opere pregiate di Luca Cambiaso, del Barbagelata, di Domenico Fiasella e del Maragliano.
La storia della città è caratterizzata da alterne vicende di splendore e di decadenza a causa delle frequenti scorrerie dei saraceni, che vi sbarcarono in diverse ondate, anche dopo il suo passaggio, nel 1385, alla Repubblica di Genova, cui Pietra Ligure rimase fedelissima fino all'ultimo giorno della sua esistenza, quando Napoleone ne soffocò — manu militari — gli ultimi aneliti di indipendenza.
Sulle colline, che sovrastano la città caratterizzata dai palmeti del lungomare e da una delle più belle spiagge della zona, una coltura intensa di ulivi presenta un paesaggio suggestivo, di aspetto quasi biblico.
Giungo a Pietra Ligure quando la bella stagione è già esplosa in un barbaglio di luci e nei colori dell'iride.
L'estate ha già portato quest'anno in Italia un mare di turisti che ci ripaga dall'amaro e scarso consuntivo dello scorso anno, ed anche qui, a Pietra Ligure, le presenze dei tedeschi sono notevolmente aumentate.
Non poche di queste persone arrivano in ferrovia e già si avverte nei responsabili il senso di disagio per le carenze di strutture e impianti obsoleti che continueranno, purtroppo, a evidenziarsi.
Vi sono, tuttavia, dei fatti positivi che richiamano tanto flusso di turisti, il più recente quello dell'autoregolamentazione degli scioperi ferroviari, per quanto ci riguarda e che non è poco, il senso di qualcosa che sembra volgere per il meglio e che dovrebbe via via riguadagnarci la fiducia di anni ormai lontani.
Il raddoppio del binario, comunque, rimane per queste zone un problema urgente e indifferibile, data la gran massa di persone che vi si avvicenda, anche nei periodi di magra come lo scorso anno, e ogni indugio, in proposito, appare ormai rovinoso.
La stazione di Pietra Ligure ha un aspetto molto gradevole e accogliente anche perché è ben tenuta e curata: aiuole fiorite e vasi fanno bella mostra della riviera.
Concepita negli anni trenta, con una logica alquanto soddisfacente per l'epoca, essa ha un marciapiede molto largo, idoneo alle tante persone che allora solo in treno potevano raggiungere l'ospedale di Santa Corona.
Ma questo marciapiede così largo non è abbastanza lungo per i treni che ora circolano sulla Genova-Ventimiglia e i disagi e gli inconvenienti ai viaggiatori, che non riescono a portarsi in tempo al centro dei treni e che sono costretti a scendere in mezzo agli scambi, sono all'ordine del giorno.
Certo, per queste stazioni che si trovano su tratte a semplice binario e per le quali si prevede un quasi certo sposta-

In alto, il Capo Stazione Titolare di Pietra Ligure, Pietro Valega; il Capo Stazione Giancarlo Mannias, al centro e, qui sopra, il Capo Gestione, Claudio Bensi

Una scolaresca aspetta il treno a Pietra Ligure. Nel 1981 il traffico viaggiatori in questa stazione ha registrato un incasso di circa 306 milioni

mento a monte in occasione del raddoppio, ogni spesa può apparire inutile e superflua, ma i tempi di realizzazione per l'esecuzione di lavori di installazione di una linea ferroviaria su un nuovo tracciato, interessano senz'altro un decennio, durante il quale non è possibile continuare a tenere situazioni di disagio e di pericolo cui abbiamo personalmente assistito.
Qualcosa si può e si deve fare in attesa di decisioni definitive.
Ad esempio, lato Loano, un allungamento del marciapiede è senz'altro fattibile.
Di fronte alla stazione, cui sono collegati con un binario di raccordo, sorgono i cantieri navali, dove vengono impostate navi di tutte le stazze. Abbiamo molto volentieri aderito all'invito di partecipare al varo di una tonniera, la "Leslie Ann", che ha preso il largo in una giornata di sole e di bonaccia alla presenza degli armatori americani che l'avevano commissionata e delle autorità cittadine che trepidano, giustamente, per l'avvenire dei loro cantieri, in crisi come tutta la cantieristica italiana. Abbiamo brindato, all'urlo festoso delle sirene, alla fortuna e alla ripresa di questi cantieri, come pure alla ripresa del nostro servizio merci che tanto tempo fa li riforniva con più frequenza e più ritmo, grati del suggestivo spettacolo che costituisce sempre il varo di una nave, che è come la nascita di una creatura vivente, e dell'attenzione riservata a "Voci", grazie anche all'interessamento del titolare della stazione, il Capo Stazione Superiore Pietro Valega.
Avevamo, prima del varo, impostato con lui un discorso sul suo impianto in un dialogo interessante nel quale Valega si è diffuso con dati e circostanze oggettive: ha un'aggressività che può apparire verbosa, ma in sostanza quanto ci ha riferito di buono e di meno buono ce lo ha fatto poi toccare con mano.
Le sue doglianze non sono le abituali geremiadi di chi ha per vocazione il senso della vittima, perché è un uomo che non cede al pessimismo, che sa rimboccarsi le maniche, che sa impiegare generosamente anche il tempo libero.
Certo, non lo soddisfa la sua stazione che pure ha un aspetto gradevole e accogliente, ma che presenta notevoli inconvenienti in questo momento di arrivi in massa di turisti, che i continui treni TUI scaricano sul marciapiede e anche in mezzo ai binari.
Il personale deve adoperarsi con ogni mezzo per evitare incidenti: talvolta i treni devono essere dimezzati e ciò non è gradito al personale e ai viaggiatori né è uno spettacolo di efficienza.
Per non dire, poi, delle barre del passaggio a livello che rimangono abbassate per lungo tempo, bloccando il traffico stradale tra una parte della città e il lungomare.
Osservo da vicino le lunghe file di automezzi e l'andirivieni degli agenti della stazione per far presto e bene accanto all'impazienza di chi aspetta e protesta.
Ritorno nell'ufficio del titolare, che ama conservare tutto della stazione: mi fa leggere, tra l'altro, un antico libro di rapporti dei viaggiatori di quasi settant'anni fa che rivela comportamenti e costumi del tutto mutati. La protesta di un viaggiatore del 1914 si impone all'attenzione più di tante al-

tre: si tratta di un uomo impedito da una sofferenza fisica a star seduto in treno e che è costretto a farlo dai regolamenti dell'epoca, pena l'immediato arresto. « Per evitare mi sedei danneggiando di molto il mio male », conclude malinconicamente il contravvenuto.
Questo spunto ci dà l'occasione per parlare della situazione attuale, del vandalismo che infierisce dappertutto e che non risparmia certo le stazioni, dei danni che alle prime luci dell'alba il personale scopre giornalmente.
E non basta tenere chiuse le ritirate, come richiede una disposizione compartimentale, perché la furia vandalica si abbatte sui lucchetti o altri dispositivi di chiusura che vengono manomessi o asportati.
Ne resta penalizzato il viaggiatore corretto, che esita il più delle volte a chiedere la chiave al personale di servizio per usare la ritirata.
La stazione di Pietra Ligure ha tre binari, due di incrocio e uno a corretto tracciato, per una lunghezza del piazzale di circa mezzo chilometro; vi sono due sale d'aspetto, l'atrio, un locale spogliatoio e doccia, un magazzino merci e bagagli in consegna al dirigente movimento per 16 ore e all'unico Capo Gestione per le rimanenti 8 ore al giorno. Quest'ultimo nei mesi di maggior traffico deve assolvere contemporaneamente a una varietà di compiti che si accavallano e che creano lunghe file agli sportelli: è Claudio Bensi, il quale giustamente sottolinea l'impossibilità di soddisfare, in determinati momenti, le richieste del pubblico e invoca, assieme al titolare, l'assegnazione di un Assistente che possa dargli una mano.

Il Manovratore Rosario La Sella

Bensi fa presente anche con rammarico che qui a Pietra Ligure, malgrado le maggiori responsabilità e incombenze, non percepisce le indennità che gli venivano riconosciute a Genova Principe, dove non aveva l'attuale mole di lavoro e di preoccupazioni.
Lo consolo dicendogli che sono cose che accadono nella Pubblica Amministrazione e che bisogna aver pazienza...
Trovo al suo posto di lavoro, intento a manovrare le vetuste leve degli impianti di sicurezza idrodinamici adattate per l'attuale apparato centrale elettrico, il Capo Stazione Giancarlo Mannias, un sardo che non ha deposto l'aspirazione di tornare in terra natale e che, tuttavia, si sente ben realizzato in Liguria, che gli ha dato la possibilità di aggiornarsi professionalmente e culturalmente. E non manca neppure qui il calabrese di turno: è il manovratore Rosario La Serra, che si sente pago del suo lavoro. Nella stazione vi è anche personale degli Impianti Elettrici e dei Lavori, i primi operanti nella centralina, nella sala relais e batterie; gli altri addetti all'armamento lungo linea.
Mi soffermo a parlare del personale col titolare, il quale ne è molto contento: sono in tutto undici uomini e tale esiguità non pone i grossi problemi dei grandi impianti e rende possibili rapporti diretti, conoscenze più profonde delle esigenze di ciascuno, accordi facili da raggiungere senza conflitti.
Sotto questo aspetto la vita della stazione si svolge nel migliore dei modi; quanto ai limiti di mezzi e di possibilità cui abbiamo accennato, il personale è ormai abituato ad affrontare i problemi che si pongono il più speditamente possibile, contento di vivere in una zona dal clima mite ed anche gaia e vivace, specie d'estate: c'è il mare, la campagna, la presenza di tanta gente che fuga ogni malinconia.
Poi, Valega ha trovato a Pietra Ligure un sicuro approdo dello spirito, che lo rende vivo anche fuori dal servizio: la parrocchia di San Nicolò di Bari, i suoi malati del Santa Corona che va continuamente a visitare.
Lo aspettano quasi tutti, e sono tanti perché l'ospedale è molto grande, vi si circola in macchina e per Valega c'è via libera dappertutto. Alcuni particolarmente lo attendono, di molti conosce vicende dolorose, degenze che si prolungano nel tempo.
Bisogna necessariamente seguirlo, prima di lasciare Pietra Ligure, nel suo quotidiano pellegrinaggio d'amore per il prossimo: ci giunge dai suoi discorsi, dalla sua spontanea e generosa attività, una grande lezione di vita. □

Malgrado le strutture insufficienti, la stazione di Pietra Ligure ha un aspetto assai gradevole e accogliente

Stazione di Pietra Ligure / Introiti anno 1981

MESI	VIAGGIATORI	MERCI
Gennaio	20.341.715	2.699.800
Febbraio	19.605.860	5.153.800
Marzo	19.139.541	10.202.070
Aprile	20.985.365	3.935.550
Maggio	20.257.470	4.749.000
Giugno	29.959.405	2.509.050
Luglio	42.688.405	2.775.800
Agosto	52.364.040	2.767.950
Settembre	30.721.030	2.977.550
Ottobre	16.257.190	1.705.050
Novembre	15.144.680	3.343.300
Dicembre	18.690.900	2.067.800
TOTALE Lire	306.155.601	44.886.720
MEDIA	25.512.966	3.740.560

Bernie San Pascual a bordo del suo primo treno

La storia di Bernie

La grande avventura di un giovane filippino che non aveva mai viaggiato in treno...

Il rapido "solo 1ª classe e prenotazione obbligatoria" aveva lasciato la Stazione di Roma Termini e stava acquistando velocità. In uno scompartimento, un ragazzo filippino lasciava trasparire la sua gioia, non si poteva certo dire un passeggero abituale: infatti, si trattava del primo viaggio in treno della sua vita, e quel viaggio gli era stato offerto dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Solo qualche anno fa Bernie San Pascual, così si chiamava il ragazzo filippino, camminava affamato e mal vestito per le vie del rione più povero di Manila, cercando di vendere sigarette e piccole uova sode di uccelli ai passanti in attesa degli autobus e certo non avrebbe mai potuto immaginare che un giorno si sarebbe trovato in Italia, seduto nella poltrona di velluto di un rapido. Ma il destino alle volte fa degli strani scherzi: Bernie, per caso, venne notato da un giornalista italiano che visitava Manila insieme ad un senatore olandese, e il giornalista rimase colpito dall'aspetto distinto di Bernie e dalla drammatica storia che il ragazzo gli raccontò: apparteneva ad una famiglia poverissima che viveva alla meglio a Navotas, un sobborgo di Manila. Quando Bernie aveva cinque anni, l'uomo che lo aveva tenuto a battesimo si presentò alla madre e le propose di prendersi il bambino, lo avrebbe portato nell'isola di Mindoro dove almeno il piccolo avrebbe avuto cibo abbondante e sarebbe andato a scuola. La madre, piena di gratitudine, gli affidò Bernie, ma — una volta a Mindoro — l'uomo lo mise a lavorare nei campi, e per il povero Bernie furono lunghi anni di maltrattamenti, di cibo scarso, di fatiche. In quanto alla scuola, neanche a parlarne.

Finalmente, quando aveva 10 anni, il bambino riuscì a fuggire e a ritornare dalla madre, di cui mai aveva avuto più notizie: ma a Navotas seppe che suo padre era morto, che sua madre si era risposata e che ora abitava nel villaggio di Sapang Palay, nella provincia di Bulacan. Là Bernie poté raggiungerla e finalmente, anche se molto in ritardo, frequentare la prima elementare. Purtroppo il suo patrigno era un uomo malvagio che si divertiva a picchiarlo: non potendone più, Bernie accettò la proposta del suo maestro di scuola, e andò a vivere con la famiglia del maestro ma facendo, in cambio dell'ospitalità, il servo e assoggettandosi a tutti i più pesanti lavori, senza mai conoscere cosa fossero la bontà e l'affetto. Finite le elementari, Bernie cominciò a frequentare la scuola media — nelle Filippine la chiamano "high school" — tornando a vivere in famiglia, e la sua unica consolazione era lo studio: ma il patrigno improvvisamente morì, in casa non c'era più né cibo né denaro, la madre — una povera donna analfabeta — non poteva certo mantenere Bernie a scuola, così lo mandò a Manila dove, nei bassifondi del rione Tondo, abitava una vecchia nonna presso la quale Bernie avrebbe potuto vivere cercando di guadagnarsi il pane.

Sentita la storia, il giornalista italiano volle rendersi conto di tutto: e rimase profondamente colpito soprattutto quando vide la "casa" della nonna presso cui Bernie abitava, una specie di capanna fabbricata con lamiera e cartone, con quattro stracci sul pavimento. Intuite le ottime qualità che si nascondevano nello sventurato Bernie, si recò a Sapang Palay, parlò con la madre e con la Preside della Scuola Media, rivestì Bernie da capo a piedi, e provvide a quanto necessario perché il ragazzo potesse riprendere gli studi e vivere decentemente con sua madre. Bernie rispose in pieno, dimostrando entusiasmo e buona volontà. Passò diverso tempo, Bernie conquistò brillantemente il suo diploma, ma frattanto molte cose erano accadute: tra l'altro, in una sua successiva visita a Manila, il giornalista riuscì a salvare la vita di Bernie facendolo operare d'urgenza. In seguito, varie persone si interessarono al giovane che poté così frequentare anche una scuola di specializzazione e diventare un tecnico nel campo dei frigoriferi e dell'aria condizionata.

Durante questi anni, attraverso i ripetuti contatti col giornalista italiano, Bernie aveva appreso molte cose dell'Italia. Il suo sogno sarebbe stato di poter visitare l'Italia, questo paese misterioso e lontanissimo: un sogno impossibile. Eppure qualche volta anche i sogni impossibili si realizzano. Grazie alla cortesia delle Philippine Air Lines e di altre buone persone, a Bernie venne fatta la grande sorpresa: avrebbe potuto passare una breve vacanza in Italia! L'Ambasciatore delle Filippine presso la Santa Sede avrebbe provveduto a farlo incontrare col Papa, il giornalista gli avrebbe fatto vedere il resto...

E così un giorno Bernie poté compiere il lungo viaggio aereo e scendere dal jet all'aeroporto di Fiumicino. Impossibile descrivere le tante sue impressioni, specialmente quando poté avvicinare Giovanni Paolo II e parlare con lui, in inglese. Ma tra le tante esperienze da fare in questa meravigliosa Italia c'era anche quella di viaggiare in treno, e fu appunto allora che il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato — messo a conoscenza del caso — volle che Bernie provasse i bei treni italiani, la "Freccia della Laguna", il "Settebello"...

Bernie ne è rimasto entusiasta: nelle Filippine infatti, un paese tropicale composto da migliaia di isole, i treni sono pochi, lentissimi e primitivi. Mai Bernie poteva immaginare il lusso di uno scompartimento di 1 classe, e l'interno delle carrozze di cui sono dotati qui i moderni rapidi: e la velocità, il molleggio, la silenziosità... Il giornalista che l'accompagnava lo condusse anche nella cabina guida, dove Bernie fu invitato a sedere accanto al macchinista e dove apprese i misteri dei congegni elettronici, dei segnali ripetuti in cabina e di tante altre cose per lui del tutto nuove.

Ora per Bernie questa vita di sogno è finita.

Nelle Filippine gli è stato offerto un posto in una grande ditta di frigoriferi. È la sua specializzazione, sarà la sua carriera: ma l'Italia lo ha entusiasmato, e non la dimenticherà mai, anche perché si è portato a casa un album con centinaia di fotografie a ricordo di questa sua straordinaria vacanza.

Lucio Basco

ROMA

Binario uno. Si parte per il sogno

Il ciak e alcuni momenti di spettacolo di "Fresco fresco", la popolare trasmissione televisiva che è stata girata, in gran parte, a Roma Termini

Dal 6 luglio, nella stazione di Roma Termini si possono fare gli incontri più imprevedibili. Tra un espresso per Bari e un locale per Frascati, ci si può imbattere in una gara di tiro con l'arco, in un incontro di judo, o nella performance di un gruppo di mimi dai volti trasformati in maschere di bianco cerone. Sotto lo sguardo incuriosito dei viaggiatori si esibiscono metafisici ballerini e altre strane presenze: percussionisti brasiliani oppure una schiera di parrucchieri che occupa pacificamente la biglietteria. Tra binari e segnali di via libera sono apparse anche le azzurre acque di una piscina su cui silenziosa e magica ondeggiava una vela.

Non stiamo scherzando: e chi è un appassionato di TV lo sa bene. Si tratta di un'iniziativa di **Fresco fresco**, una trasmissione della Rete 1 che vuole funzionare da antidoto a questa estate "calda calda" come poche altre nel nostro passato. **Fresco fresco** è un programma contenitore che va in onda tutti i giorni dalle 17 alle 19,45 e che si autodefinisce "Quotidiano in diretta di musica spettacolo e attualità". Autore Corradino Bigi, regista Enrico Vincenti.

Così tra un cartone animato di **Tom story** e un Tarzan d'annata, tra un corso di lingua e una consulenza grafologica, per tre volte a settimana lo studio 2 di Milano, da cui va in onda la trasmissione, si collega con Roma Termini per presentare i personaggi noti o caratteristici che vi si possono incontrare.

Una stazione è come un porto: gente che va, gente che viene. È un luogo dove, talvolta, tutto diventa possibile. Dove si possono materializzare le fantasie più incredibili e dove i comportamenti più originali si trasformano in consueti. Germana Carnacina, che conduce, per la regia di Michele Scaglione, i collegamenti trisettimanali da Roma Termini, si aggira con disinvoltura tra un'intervista a Umberto Andalini, Direttore del Radiocorriere e la presentazione di qualche attrazione sportiva o di spettacolo, come se la stazione fosse il luogo più naturale per mettere in scena qualunque cosa, gara o balletto, musica o vela.

L'angolo che **Fresco fresco** dedica ai collegamenti con Roma Termini raccoglie così frammenti di immagini surreali e improbabili. Un'operazione di straniamento che ci fa scoprire nella stazione un luogo da cui si parte qualche volta anche per l'effimera dimensione del sogno.

T. G.

ROMA

Una rassegna che ci vede protagonisti

Presso l'Hotel Cavalieri Hilton di Roma, si è svolta dal 9 giugno al 14 luglio la Rassegna Nazionale Trasporti curata dal CISE (Centro Italiano Sviluppo Economico), un'organizzazione nata dalla concorde iniziativa di un gruppo di studiosi, esperti e operatori economici, allo scopo di sollecitare, attraverso un'attività di ricerca, studio e promozione, la vita economica del Paese.

Inaugurata dal Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, la Rassegna — che ha avuto il patrocinio del Ministero dei Trasporti — è stata affiancata da una mostra delle Aziende e delle industrie del settore dei trasporti (le FS erano presenti con un loro stand), ed è poi proseguita con una serie di tavole rotonde, che hanno affrontato dei temi molto interessanti. Eccone i titoli: Materiale Rotabile, Trasporto Urbano e Metropolitano, Infrastrutture ed Aeroporti, Integrazione e Intermodalità nei vari sistemi di trasporto, ecc.

Alla giornata di chiusura, per un improvviso impegno di governo, l'On. Balzamo non ha potuto essere presente. Ma l'assenza del Ministro si può dire che è stata solo fisica. Infatti, gli oratori nei loro discorsi conclusivi hanno fatto più volte riferimento all'intervento di apertura, in cui l'On. Balzamo aveva ricordato l'impellenza di alcune riforme (FS, Civilavia, Codice della Strada) e di investimenti tali da impedire "che entro breve tempo l'Italia diventi un Paese del terzo mondo" per quanto riguarda il settore dei trasporti. Il Ministro lamentava, tra l'altro, la difficoltà di amministrare un dicastero, come quello dei trasporti, in cui ogni decisione importante prevede di "concertare" ben cinque Ministri, quando, invece per collocare il Paese tra quelli che per modernità d'impianti, attrezzature e indirizzi sono oggi all'avanguardia, sarebbe necessario snellire le procedure burocratiche e attribuire responsabilità d'azione a un unico Ministro.

L'On. Compagna durante il suo intervento. È stata una delle ultime apparizioni in pubblico dell'eminente statista scomparso di recente

E proprio a questi concetti ha fatto riferimento, in chiusura della Rassegna, il Presidente del CISE, On. Graziosi. Dopo aver sottolineato come la Rassegna abbia dato "un serio contributo ad evidenziare i problemi più eclatanti ed urgenti della politica nazionale dei trasporti", Graziosi ha infatti espresso l'augurio che quanto emerso nel corso della Rassegna "non resti soltanto sul piano di esercitazioni verbali, ma si traduca in proposte di leggi che diano quell'autorità e quella capacità operativa al Ministro dei Trasporti, oggi quasi esautorato dal "concerto con cinque Ministeri".

All'intervento del Presidente del CISE ha fatto seguito l'On. Compagna, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, il quale ha esordito ricordando che quanto più una società è moderna, tanto più diventa complesso e fondamentale il problema dei trasporti. Certo, in un paese come il nostro — ha detto l'On. Compagna — uno degli obiettivi da perseguire, per motivi economici e sociali, è quello dell'"accorciamento" della penisola, senza cui ogni discorso di recupero del Mezzogiorno diventa vano.

Il Ministro Balzamo e l'On. Graziosi visitano lo stand FS, realizzato per la manifestazione del CISE

L'intervento dell'On. Compagna è stato dedicato prevalentemente al tema delle autostrade, tenuto conto che "il Ministro in apertura della Rassegna ha parlato soprattutto di ferrovie e molti interventi e tavole rotonde sono state dedicate ai problemi ferroviari". L'On. Compagna ha, poi, sottolineato che non bisogna ripetere ora con le ferrovie l'errore che fu fatto negli anni '60 con le autostrade e cioè puntare tutto su un settore trascurando l'altro: l'obiettivo deve essere l'equilibrio e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto.

Ha preso infine la parola il Dott. Cimini dell'EFIM, il quale ha parlato, anche a nome del Presidente dell'Ente, Fiaccavento, sugli strumenti di sostegno all'esportazione dei prodotti dell'imprenditoria italiana specializzata nel settore trasporti.

Un tema dominante in tutta la Rassegna, che era emerso anche nel corso della tavola rotonda del primo luglio dedicata alle infrastrutture ferroviarie e presieduta dal nostro Vice Direttore Generale, Ing. Misiti. Nella sua introduzione, l'Ing. Misiti sottolineò l'importante ruolo che le FS hanno nel sostenere l'attività delle industrie italiane nel settore trasporti sia direttamente, con le commesse, sia indirettamente, fornendo i necessari appoggi per l'affermazione del prodotto italiano sui mercati internazionali, attraverso un'attività di mediazione e di promozione ampiamente giustificata: in ogni caso, il successo dell'industria nazionale all'estero — ha ricordato l'Ing. Misiti — si trasforma sempre in un ritorno positivo per il Paese, sia in termini economici che d'immagine.

L'Ing. Misiti, insieme al Direttore del Servizio Movimento, Dott. De Chiara, erano presenti ai lavori di chiusura della Rassegna del CISE. Un particolare che chiarisce ulteriormente l'interesse nutrito dalla nostra Azienda per l'iniziativa del CISE.

A quando un consuntivo sugli esiti — certamente positivi — della Rassegna? A quando, insomma, una Rassegna Nazionale Trasporti numero due?

Tiziana Gazzini

ROMA

Consegnate le borse di studio "Salvatore Ciancio"

Nella sala del Consiglio di Amministrazione della Direzione Generale, si è svolta la consegna delle borse di studio istituite dalla Siemens-Data per ricordare l'Ing. Salvatore Ciancio tragicamente scomparso nell'incidente ferroviario di Murazze di Vado. Destinatari delle borse i figli dei ferrovieri.
Il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, si è voluto congratulare personalmente con i dieci vincitori per gli ottimi risultati ottenuti nello studio.
Eccone i nomi. Per i diplomati: Glauco Ferrari, figlio del Capo Deposito Locomotive Antonio; Mauro Andrea Di Salvo, figlio del Revisore Superiore Francesco; Maria Renza Guelfi, figlia del Macchinista Federico; Stefano Munaretto, figlio del Macchinista Angelo; Roberto Vitaliano, figlio dell'Assistente Capo Vincenzo.
Per i laureati: Gabriella Marraffa, figlia del Segretario Superiore Antonio; Claudio Sartori, figlio del Macchinista Remo; Angelo Gentile, figlio del Segretario Superiore Lorenzo; Paolo Bison, figlio del Capo Stazione Superiore Antonio; Marco Matano, figlio del Macchinista in pensione Luigi.
A conclusione della cerimonia di consegna delle borse (5 da L. 1.200.000 per i laureati e 5 da L. 800.000 per i diplomati), il Ministro Balzamo ha tenuto a sottolineare l'importanza dell'iniziativa che ha visto premiati, ancora una volta, giovani molto preparati sui quali in futuro il Paese potrà certamente contare.

Il Ministro dei Trasporti, on. Vincenzo Balzamo consegna la borsa di studio a una vincitrice.

BOLOGNA

A Corticella cemento per gli scambi

Gli anni '70 hanno visto l'affermarsi definitivo della traversa in calcestruzzo rispetto a quella tradizionale di legno. Una tendenza che è comprovata dalle cifre: sono stati prodotti e messi in opera ben 15 milioni di pezzi. Naturalmente, anche gli scambi andavano adeguati al nuovo sistema per dare omogeneità di caratteristiche strutturali alla linea ferroviaria, evitare interventi di manutenzione differenziati, superare la difficoltà economica derivante dal reperimento di traverse in legno, ancor più accentuata nel caso di quelle da scambi.

La collaborazione della nostra Azienda con l'industria costruttrice, l'IPA, si è mossa in questo senso portando in tempi brevi alla realizzazione e posa in opera di scambi in cemento armato precompresso, intanto nella stazione di Bologna Corticella, dove gli scambi sono ora in normale esercizio.
Le tecnologie, le attrezzature, e i tempi per l'operazione di posa in opera sono stati gli stessi di quelli richiesti dalla posa in opera delle traverse in legno. Inoltre, le condizioni di carico sulla traversa, il suo comportamento meccanico alle sollecitazioni delle varie forze, rientrano con larghi margini nei severi standard di prestazione richiesti dalla nostra Azienda.

ROMA

Una nuova "holding" di nome CIT

Anche la CIT (Compagnia Italiana per il Turismo) sta uscendo dal periodo critico che aveva investito l'intero settore turistico nazionale. In questi primi mesi dell' '82 sono stati, infatti, registrati risultati lusinghieri che saranno consolidati attraverso un rinnovamento di vertice e di struttura e la trasformazione della società in "holding". Inoltre, saranno costituite società operative (Emotion, Sestante e CIT Viaggi) che lavoreranno in stretto raccordo con le filiazioni estere della Compagnia.
L'articolato piano di risanamento della CIT, è stato al centro di una conferenza stampa tenuta nei giorni scorsi a Roma, dal Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, affiancato nell'occasione dal Direttore Generale della nostra Azienda, Dott. Semenza (il pacchetto azionario della CIT — lo ricordiamo — è di proprietà delle FS) e dal Presidente della CIT, Molé.
Nel corso dell'incontro, il Ministro ha chiarito che l'obiettivo degli attuali interventi di rinnovamento è di portare al riequilibrio la gestione nell'arco di un triennio e ha, inoltre, illustrato i motivi che hanno spinto le FS e il Ministero dei Trasporti a sostenere la ricapitalizzazione della società. Il turismo — ha detto il Ministro Balzamo — è una delle maggiori voci attive della bilancia dei pagamenti e le FS che già assicurano il loro contributo alla ripresa dell'economia con il piano di ammodernamento della rete, ritengono importante contribuire a sostenere i servizi turistici attraverso la riqualificazione della società da esse controllata.
Balzamo, Semenza e Molé, insieme ai quali era il Presidente dell'ENIT, Moretti, hanno risposto alle numerose domande dei giornalisti. Nel corso del dibattito, sono anche emerse alcune cifre assai significative. Ad esempio, il traffico turistico indirizzato dalla CIT verso l'Italia, nell' '81 è stato di oltre 200 mila persone, per un milione di giornate di presenza, con un apporto valutario di circa 300 miliardi di lire.

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies

CINEMA

di Piero Spila

Film, libri e sogni d'estate

Estate. Tempo di vacanze e, anche, di letture. In tutti i giornali, in tutte le rubriche radiotelevisive c'è qualcuno che consiglia la lista dei libri da portarsi sotto l'ombrellone. Molta narrativa, un po' di saggistica, ma perché non il cinema? Permettete, allora, anche a me di aggiungere un titolo alla vostra lista ideale. È un volume dal titolo volutamente provocatorio — **Introduzione alla vera storia del cinema** di Jean-Luc Godard (Editori Riuniti, pp. 276, L. 9.800) — che farà la gioia di coloro che un tempo hanno amato questo straordinario regista che, durante gli anni sessanta, determinò addirittura una svolta nel linguaggio cinematografico e, soprattutto, nel modo di intendere e fare cinema, al punto che Luigi Chiarini coniò per lui la celebre frase: "Comincio a pensare che esista un cinema prima di Godard e dopo Godard, come si dice avanti e dopo Cristo".

Conformemente alla personalità del suo autore, **Introduzione alla vera storia del cinema** è un libro sui generis, non meditato sulla pagina, nè raccolto sulle bobine di un magnetofono in un'usuale maxi-intervista, ma è un libro occasionale, quasi rubato. Nel 1978, Godard venne invitato in Canada a tenere un corso di storia del cinema. Godard accettò e le sue lezioni, grazie all'iniziativa di un allievo, vennero registrate e oggi formano la struttura portante del libro, che, naturalmente, tutto è tranne che un compendio di storia del cinema. Godard parla dei suoi film e dei film che più hanno condizionato la sua vita, degli autori che ha più amato, del montaggio e del doppiaggio, degli attori e del pubblico, di Hollywood e della Televisione; ma Godard compie soprattutto una lunga carrellata in prima persona di ricordi, emozioni, giudizi, ossessioni, parlando di politica e di estetica, di tecnica e di filosofia, di ottica e di economia, di amore e morale.

Certo, i vecchi fans di Godard non troveranno più in questo libro il critico brillante e geniale dei Cahiers, che si divertiva a "scrivere film sulle pagine delle riviste specializzate, e a filmare critiche su pellicola Eastman". Non vi troveranno gli aforismi e le iperboli strabilianti su cui si è formata una generazione intera di cinephiles; quelle frasi lapidarie e provocatorie, che credevamo soltanto paradossali, e che invece ci sono poi rimaste impresse indelebilmente nella memoria: non ne abbiamo mai trovate di più convincenti.

A proposito di Nick Ray: "C'era il teatro (Griffith), la poesia (Murnau), la pittura (Rossellini), la danza (Ejzenstejn), la musica (Renoir). Ma ormai c'è il cinema. E il cinema è Nicholas Ray".

A proposito di Rossellini: "Lui è già partito dal punto a cui gli altri arriveranno forse fra vent'anni. **India** congloba il cinema mondiale così come le teorie di Riemann e Planck conglobano la geometria e la fisica classica. **India** è la creazione del mondo".

E a proposito di Lumière, e anche di ciò che ci riguarda più da vicino (i treni, la ferrovia): "Nessun cineasta, neppure Ejzenstejn, ha mai filmato un treno che entra in stazione da un angolo diverso da quello scelto da Lumière in uno dei primi film della storia del cinema. Lumière ha trovato immediatamente l'unico punto da cui si può filmare insieme la stazione, il treno, i viaggiatori. Da qualsiasi altro punto non si vede il treno, o la stazione, o i viaggiatori. Sembra semplice, eppure è anche questo un cineasta!".

Jean-Luc Godard, in una foto degli anni sessanta, mentre dirige Brigitte Bardot in "Il disprezzo"

Inevitabilmente, quello di **Introduzione alla vera storia del cinema** è un Godard diverso. Non perché più vecchio o maturo, nè perché più complesso, ma perché più problematico, forse meno idealista e (cinematograficamente parlando) più materialista. Quest'ultima opera di Godard può essere presa come il lucido vaniloquio di un uomo intelligente e sapiente, o più semplicemente come un'antologia di appunti di lavoro e splendide intuizioni, ma certamente è anche il testamento di un uomo-ragazzo che, insieme ad altri uomini-ragazzi, un tempo credette che il cinema fosse tutto e che con il cinema si potesse cambiare il mondo, e quindi anche se stessi e la propria vita. Oggi quell'uomo è cresciuto: molte rose (Luxemburg) sono state calpestate, molte bandiere bruciate, molti processi consumati fino in fondo...

Ma l'estate è anche tempo di film. Non è vero che è una stagione nera per il cinema. Per chi rimane in città, soprattutto grazie alle preziose "riedizioni", c'è solo l'imbarazzo della scelta; per chi è in vacanza le arene offrono continuamente occasioni irripetibili. Personalmente ricordo un'**Apocalypse now** rivista sotto le stelle, come una delle emozioni più forti

Warren Beatty in una delle scene più significative di "Reds". Con questo film Beatty ha conquistato l'Oscar per la migliore regia

della mia vita. Approfitto di questo numero di Agosto, quindi, per passare in rapida rassegna quei film di cui non è stato possibile parlare in questa rubrica, ma che comunque è ancora facile vedere sui nostri schermi.

Innanzitutto, segnalo **Reds**, il bel film di Warren Beatty, che ripropone la straordinaria vicenda esistenziale e politica di John e Louise Reed, sullo sfondo della grande rivoluzione d'Ottobre. Malgrado gli Oscar conseguiti, **Reds** ha stranamente sofferto di una certa dose di pregiudizio da parte del pubblico. Molti hanno dato per scontato che fosse la solita superproduzione americana: insomma, un "Dottor Zivago" rivisto e corretto. In realtà, **Reds** è molto di più e, soprattutto, di diverso. Anche se rimane, come è stato detto, il film politico più intimista che si sia mai visto. Ma John Reed, poi, era davvero un politico e basta?

Segnalo ancora, tra gli ultimi film usciti nella corrente stagione, **Un dolce viaggio** di Michel Deville, con Dominique Sanda e Geraldine Chaplin. È la delicata storia di un viaggio in Provenza di due amiche alla ricerca di una casa da affittare per l'estate. Naturalmente tale ricerca è solo la metafora di un'altra ricerca, molto più complessa e profonda, che riguarda loro stesse, la loro vita, i loro sogni e le loro ossessioni. Storia di un rapporto fra donne che, tematicamente, ricorda un altro bellissimo film di quest'anno: **Riche e famose** di George Cukor. Ma con qualche differenza rimarchevole. Tanto Deville si limita a cogliere esteriormente alcuni stati emotivi, quanto invece il vecchio Cukor riesce a coinvolgersi profondamente nella storia delle due amiche e a trasformare la loro vicenda in un eccezionale apologo sulla vita, sull'amore, sul tempo che passa, sulla solitudine e così via.

Infine, qualche anticipazione per la prossima stagione. Ho potuto vedere, in anteprima, **Fitzcarraldo**, l'atteso film di Werner Herzog, presentato a Cannes. Film già entrato nella leggenda, per le incredibili peripezie affrontate durante la sua lavorazione nelle foreste dell'Amazzonia (ci sono anche stati dei morti). **Fitzacarraldo** è la storia (vera) di un ricchissimo possidente che, sconvolto dall'emozione di aver ascoltato cantare il grande Caruso, sognò per tutta la vita di erigere un immenso teatro dell'Opera nella giungla. Tormentato dai mosquitos, dalle febbri e dal caldo tropicale, riesce infine a realizzare l'irrealizzabile, con l'aiuto di centinaia di aborigeni e con un paio di rotaie e di funi. Tra le scene più spettacolari del film, il traino di un enorme battello su una montagna e da un fiume ad un altro.

Insomma ancora sogni. Il sogno folle di Fitzcarraldo, e quello di Herzog, folle altrettanto, che costringe una troupe cinematografica a girare per più di un anno nelle foreste tropicali, in condizioni ambientali proibitive. Il film non è granchè, ma il suo progetto è grandioso. E non è un caso che solo al cinema e nel cinema, ormai, si possono fare queste cose. Come dice Godard, qualsiasi sogno è raggiungibile, dovessero pure passare chissà quanti anni-lumière. □

LIBRI

Suspense con sentimento

Che Ricarda Huch, la grande signora della letteratura tedesca, sia una figura di tutto rilievo non è un mistero per nessuno. Famosi sono, infatti, i suoi romanzi storici, parecchi ispirati al nostro risorgimento, come famoso è il clamoroso gesto che la portò, lei che non era ebrea, che non era marxista e neanche internazionalista, a presentare, nel 1933, le sue dimissioni dall'Accademia prussiana degli scrittori, per protesta contro il nazismo.

«L'unico scrittore tedesco che si sia comportato da uomo» si disse di lei e la frase fu attribuita a Thomas Mann. Comunque Mann, se non questa, altre frasi elogiative le pronunciò davvero, l'aveva infatti proclamata «la grande scrittrice tedesca» e «non solo la prima donna di Germania ma la prima donna d'Europa».

In ogni modo tutto questo è storia vecchia e arcinota.

Quello che è molto meno noto è che Ricarda Huch, oltre che intellettuale, storica, saggista, fosse anche l'autrice di un romanzo giallo, **L'ultima estate**, che la casa editrice Garzanti ha recentemente presentato con una introduzione e un commento di Cesare Cases.

Si sa che la Huch scrisse il libro per scommessa: i figli del suo secondo marito avevano infatti contestato alla matrigna la capacità di scrivere un libro giallo — o ciò che allora veniva ritenuto tale — e Ricarda si era accinta a smentirli. **L'ultima estate** è dunque innanzitutto la testimonianza di uno dei rarissimi momenti di serenità di un matrimonio fatalmente destinato a spezzarsi.

Lo abbiamo definito romanzo giallo ma forse, molto più esattamente, usando le parole di Cases, potremmo definirlo un "delizioso divertissement". Il tema è semplice e quanto mai schematico: un caso di terrorismo nella Russia zarista. Uno

Ricarda Huch

studente nichilista porta a termine un attentato contro un governatore dello zar che vive con la sua famiglia in campagna. Per raggiungere il suo scopo, lo studente riesce a farsi assumere come guardia del corpo dalla sua stessa vittima. Alla fine, non con assoluta certezza, ma certamente con molta probabilità, l'esplosione di una macchina da scrivere spezzerà non solo la vita del governatore ma anche quella della sua giovane moglie.

Abbiamo svelato il finale perché, come si diceva prima, il libro non è un vero e proprio giallo, tutt'al più un suspense, e forse neanche questo perché non si tratta di sapere come la faccenda andrà a finire quanto semplicemente di vedere come si comportano i personaggi, quale sia la loro psicologia.

Lju, il terrorista, è in fondo un bravo ragazzo, intelligente, persino affettuoso, che agisce come agisce perché quello è il suo dovere ma senza cinismo, senza inutili crudeltà. E anche il governatore non è una figura negativa, d'accordo, è un po' reazionario, però è senz'altro una brava persona, è addirittura simpatico. Come simpatica è sua moglie, figura più complessa e con risvolti un po' ambigui, ma sostanzialmente positiva. E intorno a loro ci sono i figli, giovani, spiritosi, allegri, che fanno da contrappunto alla inevitabile cupezza della storia centrale.

Una storia che non è certamente nuova, ha, infatti, davanti a sé proposte illustri, da **I demoni** di Dostoevskij a **Padri e figli** di Turgenev, o a **Sotto gli occhi dell'occidente** di Conrad.

Quello che invece è profondamente nuovo è la forma scelta dalla Huch, quella del romanzo epistolare. Una forma non molto in uso nel nostro secolo e pericolosa perché chi vi si avventura si espone fatalmente a un confronto schiacciante con classici che si chiamano Rousseau, Goethe, Foscolo, Hölderlin.

Comunque, secondo noi, è proprio la forma epistolare che conferisce a questo romanzo una levità e una freschezza altrimenti impensabili. È la forma epistolare infatti che ha reso possibile la fusione del tragico con il comico e viceversa, che ha fatto del destino una semplice forma di casualità togliendogli ogni cupezza, che ha perfettamente rappresentato l'eleganza con cui questi russi passionali descrivono il loro balletto con la morte.

Oggi gli assassini sono solo dei killer e l'unica lettera rimasta, come dice Cases, è quella che rivendica l'esecuzione. Forse è proprio per questo che da **L'ultima estate** si sprigiona uno struggente fascino dei tempi andati, un incanto molto settecentesco dove le tonalità sono essenzialmente mozartiane.

Francamente, nello scrigno anche troppo severo, di Ricarda Huch, non credevamo proprio di scoprire un simile gioiello.

Marina Delli Colli

Ricarda Huch, L'ultima estate, Garzanti, pp. 145, lire 6.500.

Bufalino: il mestiere di ricordare

«Anni fa, non so più quando, ma dovette essere prima che i poeti cominciassero a piangere sulla morte delle lucciole, mi accorsi, uscendo di casa una mattina, ch'era tempo di tornare a far pace col mio paese».

Comincia così **Museo d'ombre**, seconda prova narrativa di Gesualdo Bufalino ospitata nella fortunata collana "La memoria" dell'editore palermitano Sellerio. Il dato caratterizzante di questo ottimo libro è rappresentato dalla mirabile fusione che lo scrittore di Comiso riesce a realizzare fra il coinvolgimento individuale all'interno della propria biografia e la contemplazione distaccata di un mondo passato, visto con gli occhi di uno storico e descritto senza sbavature. L'amplificazione letteraria subita dai vari ritagli di memoria che costituiscono il testo fa sì che, come per incanto (letterario, appunto), gli episodi, ma più in generale l'atmosfera stessa del libro, assumano una collocazione atemporale, oggettiva, in cui la prosa, ora secca e lapidaria, ora distesa e pastosa, di Bufalino si limita a registrare e a illustrare. È un continuo procedere, insomma, dal particolare all'universale. Il lettore stesso, avventurandosi nei brevi paragrafi in cui sono suddivisi i capitoli del libro, non può non "ricordare" quei personaggi, non può non avvertire il segno preciso e attuale di quei detti e proverbi che l'autore spiega con notevole e puntigliosa documentazione da studioso delle tradizioni locali.

Dicevo che **Museo d'ombre** è articolato in sette capitoli, il primo e l'ultimo dei quali fungono rispettivamente da presentazione e da congedo. I titoli degli altri cinque (il testo vero e proprio) sono già di per sé indicativi: "Mestieri scomparsi", "Luoghi d'una volta", "Antiche locuzioni illustrate", "Piccole stampe degli anni Trenta", "Facce lontane". Si potrebbe parlare di un affresco di tutto ciò che non c'è più e che, scomparendo, lascia delle tracce recuperabili da chi, come lo scrittore, ha la sensibilità necessaria per farlo. Il lavoro di Bufalino, inoltre, è un chiaro esempio di come la ricerca "filologica" possa convenientemente sposarsi con la creazione artistica, all'insegna di un altro felice connubio: quello fra realtà e fantasia. Non è un caso che Gesualdo Bufalino sia nativo di Comiso e che torni a scavare negli affollati paesaggi della memoria, laddove la cronaca contemporanea sembra voler conferire alla cittadina siciliana un ruolo molto impegnativo per il futuro suo e dell'intero Paese.

Claudio Giovanardi

Gesualdo Bufalino, Museo d'ombre, Sellerio, pp. 127, lire 4.500.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Misteri d'estate

È estate, fa caldo. Il sudore imperla le fronti e la fiacca impera. La Rete 2 ha così deciso di mandare in onda sette sceneggiati per raffreddare le afose serate estive con una buona dose di brividi e paura. Dal 3 luglio, il sabato sera, alle ore 20,40, sta, infatti, andando in onda la serie **Il fascino dell'insolito**, ovvero, **Itinerari nella letteratura dal gotico alla fantascienza. L'impostore** da Philip K. Dick, **La tortura della speranza** da Villiers de l'Isle Adam, **La scoperta di Morniel Mathway** da William Tenn, **Vampirismus** da E.T.A. Hoffmann, **La cosa sulla soglia** di Philip Lovecraft, **La specialità della casa** da Stanley Ellis e **Castigo senza delitto** da Ray Bradbury, i titoli e gli autori degli sceneggiati che seguono a distanza di un anno altri due lavori della stessa serie, andati in onda nell'agosto dell'81.

Cecilia Cope e Angelo Ivaldi, curatori della serie, si sono risentiti per la insistente collocazione estiva del loro programma. Va bene, la paura abbassa le alte temperature d'agosto, ma è anche vero che proprio nei mesi estivi l'ascolto TV cala vertiginosamente. E gli sceneggiati de **Il fascino dell'insolito** avrebbero forse meritato una più vasta platea.

A differenza delle super-produzioni dedicate a **Marco Polo** e a

Fiorenza Marchegiani, Mattia Sbragia e Massimo Ghini in una scena di "La cosa sulla soglia"

Giuseppe Verdi, il programma di Cope e Ivaldi, è girato a costi bassi e con tecniche elettroniche d'avanguardia. La realizzazione dei sette sceneggiati è stata poi affidata ad autori giovani che si sono impegnati nel trattare gotico e fantascienza con un linguaggio televisivo moderno.

Ma questi stessi elementi che avrebbero dovuto indirizzare la programmazione RAI a dare un buon risalto al programma, l'hanno, invece, spinta a "nascondere" il fantastico nelle oscure pieghe di qualche serata estiva. Eppure abbiamo visto ne **La tortura della speranza**, un'eccezionale apparizione televisiva di Julien Beck, il fondatore e animatore del mitico **Living Theatre**, il più noto dei gruppi teatrali d'avanguardia degli anni '60. Un evento culturale e spettacolare di grande rilevanza che, purtroppo, solo in pochi saranno riusciti a individuare.

Ma ad essere penalizzata non è solo la coraggiosa formula produttiva (autori giovani, elettronica, bassi costi, ecc.). Forse è anche colpa del genere, quel fantastico costantemente in bilico tra reale e meraviglioso, tra spiegazione razionale e soprannaturale degli avvenimenti, che in letteratura è sempre stato considerato un genere minore, di consumo, se si è scatenato un meccanismo di rimozione.

Questo genere tradizionalmente considerato disimpegnato, però, negli ultimi tempi ha ottenuto numerosi riconoscimenti, soprattutto a livello cinematografico (tra l'altro, sempre in luglio e agosto è andato in onda un ciclo di film sulla Rete 1 dedicato all'Horror all'italiana).

La nostra televisione, comunque, ha sempre avuto nei confronti del fantastico e del mistero una strana ambivalenza. Da un lato, infatti, la RAI ha dedicato a questo genere numerosi cicli: brevi sceneggiati di un'ora, telefilm, e anche diversi sceneggiati a puntate che hanno riscosso un notevole successo di pubblico, a partire da **Il segno del comando**, diretto da Daniele D'Anza e che può essere considerato il capostipite del genere "fantastico all'italiana". Dall'altro, invece, è come se ci fosse una sorta di pudore che impedisce alla nostra maggiore industria di spettacolo, di specializzarsi in un genere interessante e di successo, dando il giusto rilievo alle trasmissioni, pure numerose e di qualità, che in quest'area ha prodotto nel corso del tempo.

Dietro questa ambivalenza leggiamo la sopravvivenza di un vecchio equivoco critico e culturale. Scittori come Dick, Villiers de l'Isle Adam, Hoffmann, Lovecraft, Bradbury, tanto per citare qualche autore da cui sono tratti gli sceneggiati dell'ultima serie "fantastica", non sono più considerati di serie B. Le loro opere sono ormai generalmente riconosciute come la letteraria espressione dei timori inconsci e delle angosce notturne e represse dell'uomo moderno.

Una volta operato questo recupero di dignità culturale del genere, la Rai potrebbe ritagliarsi un suo specifico spazio proprio nella produzione di serial "fantastici", lasciando che gli USA vadano forte coi serial polizieschi e d'azione e che l'Inghilterra continui a imperversare con i telefilm di costume. E magari, chissà, il fantastico "made in Italy" potrebbe avere lo stesso successo e, perché no, lo stesso mercato di un serial di **Charlie's Angels.** □

SEGNALAZIONI/TV

Tre film per tre registe

Marguerite Duras, Susan Sontag e Edith Bruck realizzeranno tre film per la Terza Rete della RAI. Ad unirle in questa produzione è stata la cooperativa "Lunga gittata". La serie di film è per il momento intitolata **Lettera da...** Tre registe, dunque, per tre "lettere" da tre località diverse. Susan Sontag ha scelto Venezia, Edith Bruck la Sardegna, Marguerite Duras, Roma.

La Sontag ha tratto la storia del suo film da un racconto del suo libro **Io, eccetera** e dice "So che Venezia è una città pericolosissima per il cinema perché c'è continuamente il rischio di cadere nell'oleografia, nel già visto. Ma è proprio quello che io voglio evitare. Penso che Venezia sia una città così unica, che appartiene al mondo e non più soltanto all'Italia. Per questo, conoscendola bene, ho deciso di ambientare lì la storia dei miei personaggi".

Marguerite Duras ha, invece, provocatoriamente dichiarato che per girare la sua lettera da Roma non si muoverà dalla camera d'albergo.

I tre film dovrebbero durare cinquanta minuti l'uno, ma è possibile che si giri una seconda versione più lunga e magari destinata agli schermi cinematografici. Non c'è che sperarlo.

Marguerite Duras

INCONTRI

Pippo Baudo, «campione» di TV

Andava scadendo sul grande quadrante della "6 ore domenicale" non soltanto il tempo regolamentare (chè, minuti di recupero quando il TG 1 incalza, nessun arbitro, nemmeno il Baudo-direttore-dei pomeriggi-festivi-da-video riuscirebbe a concederne!), ma scadeva altresì il tempo previsto nel palinsesto di televisiva memoria quando avvenne il nostro incontro. "Domenica in..." se ne andava in vacanza; in riposo per 90 giorni, meglio, meno di novanta, perché i 90 minuti del football verranno nuovamente scanditi sui teleschermi a partire dal 12 settembre. E Pippo Baudo, per quella data, sarà lì, ancora una volta in Via Teulada, a raccontar pomeriggi densi di minuti — e di ore — per gli italiani da piccolo schermo.

— In chiusura di questo ciclo di trasmissioni, dunque, cosa ti resta nel cuore?

«Tutto! Mi resta tutta e tutte le "Domeniche in..." che sono passate» ci ha risposto Pippo Baudo.

— Ma queste maratone a tutto-video non sono massacranti?

"Devo ammettere che venendo in studio attorno al mezzogiorno e uscendo soltanto dopo le otto, la sera sono molto provato. Tanto provato che mangio pochissimo! Ma io ho una resistenza incredibile per cui devo dirti con somma franchezza che, se le 6 diventassero 12 ore, ce la farei lo stesso."

— Pippo Baudo, siciliano, avvocato...

"Solo dottore in legge. Non ho esercitato."

— ...anni 46.

"Ci hai azzeccato!"

— Si dice che ci sia una certa somiglianza tra te e Rodolfo Valentino: meridionalità, desiderio di successo, fascino...

"Direi che c'è una sola cosa ad accomunarci: entrambi siamo partiti dal Sud per cercare quattro palmi di terra. Lui in California e io a Roma".

— E il fascino?

"No. Io sono carico di difetti. Sono ricco (ed è una maniera, diciamo simpatica, per descrivermi), sono molto ricco di difetti. Per cui non c'è nessuna attinenza con il fascino irresistibile del grande Valentino. Forse, una certa simpatia me la riconoscono..."

— Il fiore all'occhiello di Pippo Baudo?

"Questo programma che riprenderò a settembre. Per la caratteristica che la distingue: ci siamo occupati di libri, di storia, di scienza, di cinema, di teatro, di medicina, rispettando così il pubblico della domenica. Perché 'Domenica in...' non è soltanto uno spettacolo d'evasione ma, come abbiamo dimostrato, in quella sede, può trovare spazio anche l'informazione culturale".

A Baudo piace fare il teatro, conosce la musica, suona il pianoforte: la commedia musicale "mi andrebbe a pennello", dice. Ma, una cosa è certa! C'è da giurare che quando l'Italia calcistica, tornata dalle ferie con ancora il sapore sulle labbra del 'Mundial', cercherà sul video la domenica del novantesimo minuto, troverà il 'suo' Pippo Baudo, puntuale al calcio d'inizio. Come il 'Campione'. Come il più serio e disponibile dei campioni. Come quel campione di professionalità che si chiama, appunto, Pippo Baudo!

Gianni Boari

DISCHI

Una sinfonia in 50.000 frammenti al secondo

Scrissi una volta in queste note che la produzione discografica è ancora all'età della pietra. Poiché dal rullo di Edison un certo progresso si è avuto, il mio giudizio va corretto: è uscita dalle caverne per sistemarsi sulle palafitte. I "grandi" che dominano il mercato della riproduzione musicale si rendono conto che persistere nel voler risiedere nelle palafitte non è più producente. Passata l'ubriacatura del microsolco e della stereofonia, propinati a piene mani, il consumatore dà segni di stanchezza e il mercato ristagna, insidiato dalla concorrenza "pirata" di clandestini che, a produrre roba da palafitte, sono capaci anche loro. Ed allora i grandi tirano fuori dai loro laboratori, dove si elaborano le idee più avanzate in materia di riproduzione, il "compact disc", una macchina con neologismo inglese che al solito non dice nulla senza il soccorso di una spiegazione (che spero di poter dare in un prossimo numero). Ma il disco compatto vuol dire cancellare tecnica e tecnologia della produzione dei dischi tradizionali, biblioteche di matrici e di nastri, macchinario e strumentazioni raffinati (stava per sfuggirmi sofisticati) e dire ai collezionisti dai più modesti ai più dotati che tutte le loro raccolte delle opere più prestigiose è divenuto puro e semplice antiquariato, al livello del grammofono a tromba e delle incisioni di Caruso.

Vuol dire buttare al macero, nel volgere di tempo brevissimo, un patrimonio incommensurabile di materiale invendibile (come successe per il 78 giri all'apparire del microsolco, con proporzioni ben più travolgenti).

Una dimostrazione di buona volontà ad uscire dalla palude ed approdare sul suolo dell'evoluzione è stata l'analisi digitale, di cui scrissi altra volta, insieme con l'incisione diretta, disco per disco, su materiale di qualità eccellente. Ma ciò significa incremento di costo e di prezzo. Un disco "digitale" costa dalle 12 alle 25 mila lire ed oltre. Se poi è inciso direttamente, anche 100 mila. Cifre da capogiro, che l'acquirente

qualunque si guarda bene dallo spendere, già indispettito di doverne sborsare 10 mila per un disco delle cui prestazioni spesso non è soddisfatto.
Lungi dal voler allargare le mie esperienze nelle sfere del sublime dell'incisione, annichilito e umiliato dai prezzi, mi sono avventurato a meno di mezza strada del mercato del digitale: un TELARC (10047) da 25 mila lire che presenta Lorin Maazel alla guida dell'orchestra di Cleveland nell'esecuzione della quarta di Tchaikovsky. Bisogna ammettere che il risultato è sorprendente: una dinamica cui non siamo abituati (le note parlano di 90 dB contro i 60 dei dischi normali) che si avverte nei colpi di grancassa e piatti subitanei che mettono a dura prova il cuore dell'ascoltatore, nel rullare dei timpani, non un brontolio confuso ma una successione di note staccate, nel vibrare degli archi sui contrabassi, non generatori di rumore a bassa frequenza, ma protagonisti melodici dell'accompagnamento, nel fraseggio di quel "pizzicato ostinato" del terzo movimento; una fedeltà (grazie all'analisi del suono sminuzzata in 50.000 frammenti per secondo) che si avverte nella limpidezza dell'unisono delle viole e dei violoncelli tanto caro all'autore, dello squillare degli ottoni, del lamento dei fagotti, nelle carenze di esecuzione dei flauti, stridenti e non squillanti. Dinamica e fedeltà nell'entusiasmante crescendo, volutamente rallentato dall'autore, della melodia ascendente che prelude il precipitare turbinoso della fine del primo movimento.
Del Maazel, il direttore franco americano oggi sulle ali della fama, e dell'orchestra non si può dire che abbiano profuso ogni loro sforzo per meritare di essere "digitalizzati". Un'esecuzione di routine e piuttosto lontana dallo spirito dell'autore. Lo stesso si può dire della presentazione del disco piuttosto banale con scarse note in inglese; ma, si sa, l'inglese è il latino dei giorni nostri, forse con qualche differenza per i palati più sensibili.

Gianfranco Angeleri

Simon e Garfunkel di nuovo insieme

La celebre coppia di cantanti e musicisti americani, che tanta fortuna ha conosciuto anche in Europa, si è ricomposta nell'occasione di un concerto tenuto al Central Park di New York nel settembre 1981.
Da quell'esibizione (cui pare abbiano assistito mezzo milione di americani di tutte le età e di tutte le razze) è nato un LP doppio, registrato appunto dal vivo, dal titolo **The concert in Central Park** (Geffen - CBS - 88575). Prima di parlare del disco, sarà utile ripercorrere le tappe essenziali della carriera di questo fantastico duo. Paul Simon e Art Garfunkel hanno rappresentato per anni le idee dell'"Altra America" trasportate in musica, quell'America che verso la fine degli anni '60, pervasa dai furori della contestazione, si interrogava sui propri miti e si proponeva di realizzare un futuro migliore, ricco di valori nuovi e diversi. Tra i profeti musicali di tale fermento innovativo vi furono senza dubbio i due ragazzi (oggi quarantenni) dalla faccia pulita che si facevano ammirare per i loro testi impegnati e per la loro musica accattivante, seppure mai troppo facile. Il sodalizio durò ininterrotto per sei anni: dall'esordio di **Wednseday morning 3 a. m.** (1964) fino a **Bridge over troubled water** (1970). Sono di quegli anni pezzi famosissimi, ormai classici nel loro genere: da "Sounds of silence" a "Mrs. Robinson", da "Scarborough fair" a "April come she will", da "Bridge over troubled water" a "El condor pasa". La notorietà a livello internazionale giunse comunque nel 1967 con la colonna sonora del film "Il laureato" **(The graduate)**, che rappresentò un dosaggio perfetto fra temi musicali e tema cinematografico.
Dopo anni di continui successi i due decisero di scindere le loro strade musicali a partire dal 1970. Purtroppo, come spesso avviene, il cammino percorso individualmente da allora ad oggi non è stato pari nei risultati tecnici e di pubblico alle vette raggiunte in coppia. Salutiamo quindi con vero piacere la riunificazione (anche se tutto lascia credere che si tratterà di un episodio isolato) dei due grandi interpreti di questo ultimo LP. Il disco si compone di 20 pezzi, dei quali alcuni appartengono alla produzione comune di Simon e Garfunkel (non poteva mancare "Sounds of silence"), altri sono tratti dal repertorio individuale dei due (come "Still crazy" di Simon e "A heart in New York" di Garfunkel); vi sono inoltre due omaggi musicali indirizzati a Chuck Berry e agli Everly Brothers. Un gran bel prodotto, insomma, dove la classe e la raffinatezza dei due artisti hanno modo di manifestarsi nella loro interezza. Ci auguriamo che il sicuro successo del disco sarà di stimolo a Simon e Garfunkel per ripetere, magari in un futuro prossimo, altre interpretazioni in coppia.

Claudio Giovanardi

EDUCAZIONE

di Patrizia Cimini

"L'occhio pigro"

Un occhio che abbia perso in parte la capacità di percepire immagini è un occhio definito "ambliopico", quando questa diminuzione non sia dovuta a malattia organica. L'occhio ambliopico è come dicono gli specialisti, "amaurotico" (oscuro), non reagisce, cioè, agli stimoli della luce.
L'occhio ambliopico è sano, ma ha perso in parte le sue capacità perché si rifiuta di utilizzarle; per questo viene definito, in gergo oculistico, "pigro".
L'insorgere dell'ambliopia è favorita da quello che solitamente viene definito "strabismo a piccolo angolo", e che è dovuto ad una cattiva posizione dell'occhio nell'orbita. Questo strabismo è diagnosticabile con difficoltà, specialmente nei bambini. Il bambino ambliopico, apparentemente, non ha gli occhi storti e neppure disturbi funzionali: il suo difetto può sfuggire a controlli superficiali. È importante, perciò, sottoporre i bambini ancora in età pre-

scolare a controlli specializzati. È importante che l'individuazione del possibile handicap venga fatto presto, perché con i bambini piccoli la correzione dell'occhio si fa con successo. Con il passare del tempo l'or-

ganismo si adatta, e l'adulto, perduta la capacità di una visione binoculare, non è più capace di far lavorare insieme gli occhi e una cura volta a fare regredire l'ambliopia otterrebbe solo una "diplopia", una visione, cioè, doppia per ogni singolo oggetto. È stato calcolato che in Italia più di un milione di persone soffrono di questo difetto, ed è più diffuso di quanto non si creda. Tanto che il codice della strada lo prevede come un handicap.
Ai fini della guida l'ambliopia porta complicazioni soprattutto per la profondità di campo, cioè per la valutazione della lontananza.
Comunemente il mezzo di indagine è una tavola ortottica. Queste tavole sono calibrate per età. Ce ne sono di quelle che consentono l'esame di pazienti piccolissimi e piccoli.

Pubblichiamo l'esempio di una tavola per piccoli pazienti che ancora non sanno leggere. Queste tavole sono costruite in maniera speciale, sfruttando l'angolazione della posizione della figura rispetto al quadrato che la circoscrive. Chi non coglie bene i limiti e il senso della figura, non ha gli occhi a posto. Le tavole devono essere amministrate da personale specializzato sia dal punto di vista medico che psicologico, infatti i bambini imparano presto il nome delle figure presentate e potrebbero ingannare l'operatore. Le tavole vanno quindi cambiate spesso, e vanno registrati i successivi cambiamenti.

Ci sono altri sistemi, quali il "cover-test" (o prova dello schermo) in uso presso la clinica oculistica dell'Università di Milano. Al bambino viene fatta fissare una sorgente luminosa o un altro oggetto che attragga la sua attenzione, schermando alternativamente l'uno e l'altro occhio. Se dall'esame risulta l'esistenza di uno strabismo monolaterale (cioè a carico di un solo occhio) si può arguire anche l'esistenza di una ambliopia. I metodi di cura sono numerosi, il più semplice e il più usato è quello dell'"occlusione". Si applica, cioè, una benda sull'occhio buono per costringere l'altro a lavorare. Nei bambini molto piccoli i risultati sono rapidi. Sarà cura dell'operatore di non far succedere che l'altro occhio coperto si ammali, per poco esercizio. Per evitare questo inconveniente si opererà a periodi alterni, e con molti controlli. Comunemente, si adoperano anche delle lenti, volutamente sfocate, che eliminano l'uso di pezze nere o cerotti. Questo è il metodo della "penalizzazione ottica", e viene accettato meglio da bambini e genitori.
La misura preventiva è comunque la migliore, e visto che i mezzi di cura sono semplici, poco costosi ed efficaci, vale la pena di usare un poco di attenzione in più ed evitare ai futuri adulti un grave ed irreversibile handicap.

PER VOI RAGAZZI

Più veloci di un treno

Sempre più veloci. Potrebbe essere il nome della vita, oggi: velocità.
Il Kilometro lanciato: un pendio di ghiaccio sfavillante, battuto come un piano di biliardo, un paio di sci lunghi due metri e quaranta, una tuta lucida per offrire minore resistenza all'aria, un casco con spiler che ti fa assomigliare ad un astronauta, ed un cuore... grande così. Perché non è da tutti buttarsi giù per un precipizio, alla velocità di un treno rapido sulla Direttissima: in un tratto di cento metri si raggiunge e superano i duecento Km all'ora!
Per molti anni, a luglio, sulle nevi di Cervinia, sui tremilatrecento metri di Plateau Rosà, il Kilometro lanciato fu la gara degli spericolati Kamikaze delle nevi.
Kamikaze? Neppur per sogno. In tanti anni soltanto due incidenti mortali.

* * *

La velocità massima viene raggiunta nei primi 500 metri. Il cronometraggio si effettua su 100 metri, tra i 400 e i 500 metri. I primi 400 metri servono a lanciarsi e ad assumere la posizione più giusta per meglio penetrare l'aria. Ad esempio, i non iniziati tendono sempre ad alzare la testa. La distanza necessaria per frenare dopo il cronometraggio è di circa 500 metri: ecco dunque il Kilometro lanciato o come si dice più comunemente tra iniziati, il K.L.

* * *

Venivano a Cervinia, ogni estate, da ogni parte del mondo. Dall'America, dal Giappone. Erano gli albori del K.L. con Leo Gasperl; con Zeno Colò, tra il 1930 e il 1947. Colò raggiunse i 160 Km l'ora con gli sci più comuni, gli attacchi con le ganasce di ferro e le cinghiette di cuoio! Poi vennero gli anni gloriosi di Di Marco, di Casse, di Albertelli, di Pino Meynet che sbaragliò tutti, nel 1975, con i suoi 194 orari.

* * *

Da Cervinia il Kilometro lanciato emigrò, nel 1978, a Portillo, nel Cile dove il californiano Mc Kinney raggiunse i 200. Ora, nel 1982, tornato in Europa, il K.L. si è corso a Les Arcs 2000, nella Savoia francese e a Kuhtai in Austria.
C'erano tutti. Mc Kinney, Bob Miller, Paul Buschmann detto il Gesù Cristo delle nevi; c'era anche il "vecchio", vecchio si fa per dire, cioè il finlandese Hakinnen: anni cinquantadue, tre figli, una moglie, un lavoro, ma quando si tratta di buttarsi giù per un pendio di ghiaccio con gli sci lunghi due metri e quaranta, lui, Hakinnen non è mai secondo a nessuno. Dice: "Cafè e suchero, tutti porcheria", ma fila intorno ai 180 all'ora.
E gli italiani? Quest'anno, c'è solo un italiano: Mario Marsili, docente di computer chemistry all'Università di Zurigo, un giovane romano che se non cavalca una tigre non sta bene.

* * *

Nevica, il Monte Bianco è sempre coperto. Il "couloir" da cui i concorrenti si precipiteranno è invaso dalle valanghe. Ogni mattina le mine le fanno precipitare, poi squadre di sciatori, alpini francesi, maestri di sci,

La discesa di Mario Marsili, l'unico italiano in gara a Les Arcs 2000

ancora a preparare il pendio. È un lavoro delicato. Una piccola gibbosità potrebbe tradursi in un volo pauroso.
Finalmente si corre.
Se la gara serve ai fabbricanti come banco di prova per valutare la resistenza e le possibilità di un materiale altamente sofisticato, che cosa significa per i concorrenti? Forse la prova delle loro qualità fisiche, mentali?
"Bisogna isolarsi totalmente con la pista e con se stessi".
"Paura?, no, non si può avere paura, la paura blocca e allora non parti più".

* * *

Passano come proiettili, curvi sugli sci lunghi due metri e quaranta dal peso d'una decina di chili; nelle loro coloratissime tute plastificate che paiono una seconda pelle tanto aderiscono al corpo; e che scivolando sulla neve, in caso di caduta, possono salvarti la vita; il volto chiuso e nascosto in un casco dalla linea aerodinamica che obbliga lo sciatore a tener la testa bassissima.
Dopo i cento metri contati tra le due cellule, il folle volo si smorza verso il fondo, ma è pur sempre una velocità da treno rapido...
A Les Arcs 2000 vince ancora Mc Kinney con 201 Km. A Kuhtai, invece, vince l'austriaco Franz Weber; Mario Marsili si classifica diciassettesimo. Franz Weber stravincerà subito dopo a Silverton nel Colorado, sbaragliando tutti con i suoi 203, record mondiale.

* * *

Che senso ha correre con un treno che è solo un paio di sci, per una strada ferrata che è un pendio di ghiaccio, e con pendenze del 100 per 100?
Il senso che hanno tutte le cose in cui l'uomo si cimenta non per denaro, ma per avere la misura di se stesso. Così come Messner che sale senza ossigeno e da solo sull'Everest per la Parete Nord, così come Chichester sugli oceani e Majol nelle profondità marine... Quando il nome dell'uomo significa libertà, coraggio e grandezza.

E.M.

FILATELIA

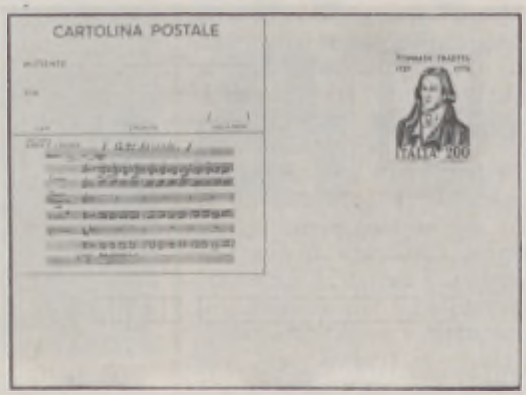
di Sebastiano Di Mauro

Italia

Europa 1982 — Due errori che non fanno onore alle Poste italiane tanto più che si tratta di francobolli richiesti dai collezionisti di tutti i Paesi europei facenti parte della C.E.P.T.
Sul francobollo da lire 200 dedicato all'incoronazione di Carlo Magno la data dell'incoronazione indicata è la notte di Natale del 799 mentre quella rimandataci dagli storici è del Natale 800. Sul francobollo da lire 650 la data della firma dei Trattati di Roma indicata è il 24 marzo 1975 mentre gli stessi furono firmati il 25 marzo.
La notizia pubblicata da un quotidiano romano ha fatto scalpore con una conseguente corsa dei collezionisti agli sportelli filatelici per il timore che i francobolli venissero ritirati.
La Divisione Filatelica del Ministero P.T., con una decisione molto responsabile, ha disposto che la vendita continuasse tenendo conto che al momento in cui sono stati rilevati gli errori gran parte dei francobolli erano ormai in circolazione e che il danno era ormai irreparabile.
Saggia decisione che ha fatto rientrare una speculazione già in atto che avrebbe ulteriormente aggravato il giudizio negativo sul comportamento superficiale dimostrato dagli addetti ai lavori dell'Ufficio Filatelico Centrale P.T.
● Il 30 aprile è stato emesso un aerogramma ordinario necessario per adeguare l'affrancatura alle nuove tariffe postali per l'estero. L'aerogramma è identico a quello in corso, con l'unica modifica del valore che è di lire 450 apposto in alto a destra della composizione di affrancatura riproducente, in rosso e verde, la lettera "a".
● Il 19 maggio altro aerogramma da lire 450 per la 85ª Sessione del C.I.O.
L'aerogramma è composto da tre sezioni ripiegate. Nella sezione centrale, in alto a destra, è riportata l'impronta di affrancatura, costituita da una composizione che comprende la riproduzione di una medaglia raffigurante un atleta con la fiaccola, la leggenda "LXXXV Sessione Comitato Internazione Olimpico" "Italia" ed il valore "450"; in basso a sinistra sono riportati gli emblemi dei giochi olimpici, una riproduzione del Colosseo e la leggenda "Roma 1982".
● Il 25 maggio è stata emessa una cartolina postale ordinaria dedicata a "Tommaso Traetta". L'impronta di affrancatura comprende il ritratto del musicista, la leggenda "Tommaso Traetta 1727-1779", la scritta "Italia" ed il valore "200".
● Il 29 maggio sono stati emessi due francobolli ordinari appartenenti alla serie "Il lavoro italiano nel Mondo". Sono due francobolli del facciale di lire 450 le cui vignette si ispirano ad impianti ed apparecchiature realizzate da ditte italiane delle telecomunicazioni e dei servizi postali.
I due francobolli sono uniti da due rettangolini dentellati nei quali sono riportate le denominazioni delle opere realizzate.
Tiratura: 5.000.000 di serie.

Vaticano

Il 21 maggio le poste Vaticane hanno emesso una serie ed un aerogramma.
La serie commemora il quinto centenario della morte dello scultore Luca Della Robbia.
La serie si compone di tre valori da lire 1.000 ciascuno riuniti in un trittico per il complessivo importo di lire 3.000, nel numero di 10 trittici per foglio.
Le vignette laterali del trittico riproducono i "Pueri Cantores" tratti da due formelle, opera di Luca della Robbia.
La vignetta centrale riproduce la Vergine Maria in preghiera, ceramica eseguita da Luca Della Robbia nel 1409 e attualmente collocata nell'appartamento Pontificio in Vaticano.
Tiratura: n. 1.000.000 di trittici.
L'aerogramma è suddiviso in tre sezioni. La prima sezione reca impressi sulla facciata esterna:
— a sinistra, in alto, la vignetta che riproduce l'Annunciazione alla Vergine, opera di Andrea Della Robbia;
— in basso, a sinistra, la dicitura "Aerogramm"
— a destra, in alto, l'impronta del valore recante l'Angelo della stessa vignetta e la dicitura Poste Vaticane 450.
Tiratura: n. 350.000 esemplari.



LETTERE A VOCI

Andare in colonia: un'avventura sempre nuova

Preg.mo Direttore,
accompagnare i figli dei colleghi in colonia non è una trasferta come le altre. Il perché è ovvio. In questo servizio ci sono degli aspetti che, in qualche modo, ti riconciliano con la "ferrata". Ti dà modo di vivere delle intense ore con dei bambini che sono "la fine del mondo"!
Anch'io sono padre di un bambino in età da colonia, ma il rapporto padre-figlio è sempre diverso: tuo figlio è un qualcosa che hai costruito te stesso. I figli degli altri, proprio per la diversa educazione, ti riservano mille sorprese e qualche imbarazzo.
Alla partenza, la presenza dei genitori li tiene sotto controllo; sì, anche l'emozione gioca e, per qualcuno, la novità: la prima volta da solo. Solo, con altri cento! E non è lui, sono gli altri novantanove che fanno immancabilmente scattare la scintilla della "società a delinquere".
Cosa ti riescono ad inventare è cosa leonardesca, e il controllarli, con fare di "buon padre di famiglia", diventa difficile.
C'è ancora, innanzitutto, e purtroppo — aggiungo io —, la grande divisione e contrasto tra maschi e femmine, tra grandi e piccoli. Soprattutto quest'ultimo aspetto mi sorprende, ogni volta: la sopraffazione tentata dal più forte nei confronti del più debole. E l'intervenire è sempre un'opera di alta alchimia. Bisogna essere convincenti e fermi, ma è difficile trovare parole adeguate per l'attaccante e l'attaccato. Anche perché non si è soli. Il collega, poco prima, si è comportato diversamente.
Ecco, allora, che viene l'aspetto, per me, più interessante di questa esperienza. Trovare il tempo, il modo, la forma adatta per non essere pesanti (tira su quel finestrino, non gettare niente fuori dal finestrino, non salire sul sedile...) e, controllando, essere il più assente possibile.
Quand'è che un arbitro si dice che è bravo? Quando riesce a far osservare le regole senza dover intervenire spesso.
La faccia truce non è sempre la migliore da esibire, ma quando ci vuole, ci vuole. E ci vuole anche la faccia bonaria, da consolatore, per quelli che non riescono a trattenere una goccia di nostalgia (son pochi e dànno vita a "temporali" del tutto passeggeri).
C'è anche da intervenire logisticamente nei confronti di quei bambini che genitori troppo premurosi hanno caricato di provviste da "80 giorni nel deserto". Le marmellate che riescono a produrre farebbero invidia alle migliori Case di confetture.
L'aspetto "istruttivo" che si vorrebbe intavolare è il meno seguito, e ben si comprende che poco importi che si stia passando sul Po, che tra la foschia si intravveda San Marino, o che tra le montagne si possa scorgere la diga del Vajont e, più in là, le Tre Cime di Lavaredo, le Tofane...
Un qualche interesse destano le manovre nelle stazioni: è naturale, son figli di ferrovieri!
Comunque, quando arrivano a destinazione, al di là della stanchezza per il viaggio, affiora sempre un certo disagio all'impatto col nuovo ambiente: con la Colonia.
Disagio del tutto scomparso dopo una ventina di giorni, quando si vanno a riprendere: c'è sempre qualcuno che ci vorrebbe restare, pochissimi quelli che si son trovati male e l'affiatamento, cementato, è una "gioia" in più per chi li deve accompagnare.
Son questi alcuni aspetti di un servizio, fra i più delicati che l'Azienda mi ha chiesto, ma che è assai gratificante sul piano umano, e tutti sappiamo quanto bisogno ci sia di trovare in ogni nostra attività la gioia di farla perché ci piace e ci ripaga.

Gian Luigi Bridda
Venezia

Ringraziamo il collega Bridda, che con questa sua bellissima lettera, così piena di garbo e sensibilità, mette in luce, tra l'altro, un aspetto molto significativo del modo di intendere il lavoro in ferrovia.

"Tuttarete": lamentele e complimenti

Spett. redazione,
pur sforzandomi di accettare la sostanza del vostro commento alla lettera del Sig. Giancarlo Bissi di Torino (pubblicata sul n. 5/1982 di "Voci"), credo si possa osservare che ragioni di equità vorrebbero che i redattori compartimentali, nel farvi le loro segnalazioni, fossero molto scrupolosi.
A mio parere è comunque ingiusto lasciare ad essi la possibilità di adottare, nei nostri confronti, criteri discriminatori.
Nella modestia della mia attività ferroviaria (durata 42 anni e nove mesi) non ho mai osato ambire ad annunci su "Voci" che avessero riguardato la mia persona, il mio ufficio o i miei familiari; confesso invece che ho molto desiderato che il nostro giornale avesse ricordato la mia quiescenza, aiutandomi in tal modo a prendere congedo dalle centinaia di colleghi ed amici conosciuti in tanti anni, in "Tuttarete".
Con distinti saluti, vi porgo i miei auguri di buon lavoro.

Giannetto Medri - Bologna

Comprendiamo l'amarezza del nostro cortese lettore, a cui vogliamo rivolgere, anche se con ritardo, i nostri migliori auguri per una felicissima quiescenza. Approfittiamo, comunque,

LETTERE A VOCI

della sua lettera, per tornare ancora una volta sulla questione "Tuttarete", e quindi sui criteri "discriminatori" che certe volte contraddistinguerebbero le scelte operate dai curatori della popolare rubrica.
Ebbene, ribadiamo a chiare lettere che in Tuttarete non ci sono discriminazioni di alcun tipo, ma solo esclusioni o assenze dovute a mancate informazioni o a scarsezza di spazio.
Innanzitutto parliamo della mancanza di informazioni. È chiaro che i nostri corrispondenti non sono in grado di conoscere tutto quello che accade nei loro Compartimenti (nascite, matrimoni, lauree, lutti ecc. ecc.); né d'altra parte si potrebbe dire tutto di tutti, perché significherebbe pubblicare elenchi interminabili di nomi, per pagine e pagine. È evidente, quindi, che occorre la collaborazione dei diretti interessati, o dei loro amici e colleghi, affinché il corrispondente di "Voci" sia messo in grado di predisporre la notizia (pubblichiamo l'elenco dei numeri telefonici proprio a questo scopo).
Questo è l'unico criterio a cui ci atteniamo, che ci sembra anche il più giusto, dato che, evidentemente, non tutti gradiscono che sia data pubblicità a fatti strettamente privati. E in questo senso abbiamo avuto numerosi precedenti che ci hanno confermato in tale convinzione. È quindi necessaria una "manifestazione di volontà", sia pure espressa nel modo meno burocratico possibile.
La mancanza di spazio è invece un fatto più grave. Molto spesso (quasi sempre, per la verità), le colonne di testo di "Tuttarete" superano abbondantemente le quattro pagine che sono tradizionalmente a disposizione della rubrica. Bisogna allora operare impietosamente delle scelte (cioè dei tagli), che sono necessarie ma, ahimé, anche arbitrarie. Se i tagli vengono fatti in redazione, poco male: le notizie "in supero" vengono messe da parte e riproposte nei numeri successivi di "Voci" (sempreché non perdano di attualità); se il taglio, invece, avviene in tipografia, ed è il proto a deciderlo per chiudere una pagina o per far cadere meglio il capoverso di un Compartimento, il rischio che la notizia vada perduta diventa reale, perché tende a sfuggire al controllo diretto della redazione.
In ogni caso, pur con queste difficoltà e con i suoi limiti, pur con le critiche e i malumori che ogni tanto riecheggiano, "Tuttarete" rimane una rubrica molto amata e seguita dai nostri lettori. Vale la pena, quindi, dedicare ad essa la massima attenzione e cura.
Sarà nostro impegno fare in modo che in futuro siano sempre meno le lamentele e i motivi di critica.

La ferrovia di Pontassieve?

Spett. Redazione,
se mi è consentito vorrei fare una rettifica all'articolo "Una foto, un treno" a firma Piero Berengo Gardin, pubblicato nell'ultima pagina di copertina del mese di maggio u.s.
Nella didascalia la foto è indicata come "La ferrovia a vapore per Pontassieve"; si tratta invece della tramvia a vapore "Firenze-Greve in Chianti", che partiva appunto dal piazzale esterno della Porta Romana raffigurato nella foto.
Chi viene da Roma, come dice il Gardin, si dirige al Ponte Vecchio passando in margine a Boboli e a Pitti purché non abbia viaggiato per ferrovia ed abbia percorso la "Cassia", che arriva a Firenze da sud *e non tocca Pontassieve* che è ad est della Città.
La tramvia della foto saliva al Poggio Imperiale, per un tratto affiancava la Cassia e poi al Ponte dei Falciani la tagliava per raggiungere Greve sulla strada Chiantigiana.

Ferruccio Badolati
Firenze

Pubblichiamo volentieri le utili precisazioni del nostro cortese lettore. Ricordiamo solo che la didascalia della foto, "La ferrovia a vapore per Pontassieve", che riproduciamo, per memoria di chi legge, in questa stessa pagina, era quella indicata dagli Alinari.

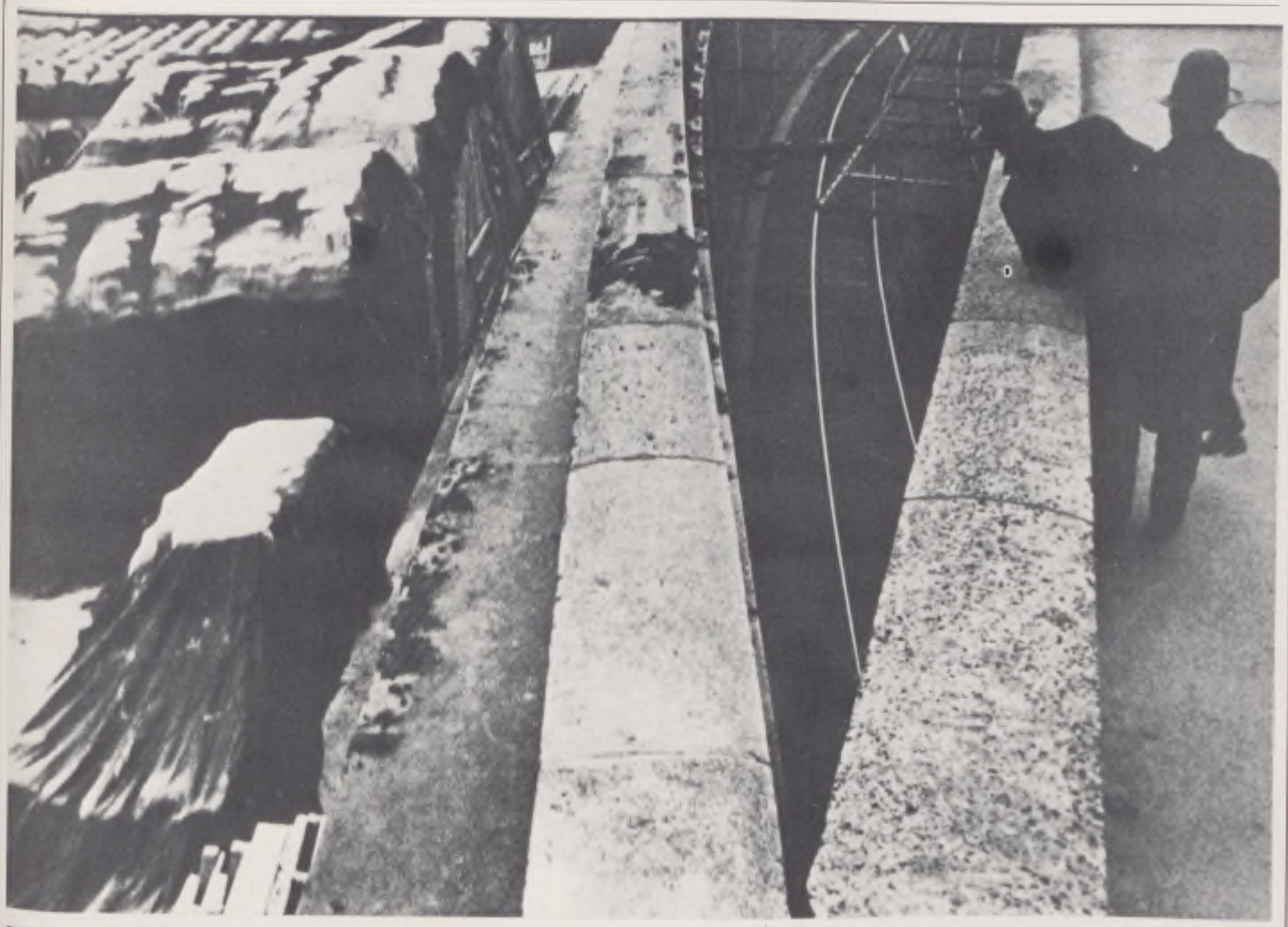
Viaggiatori in una notte d'inverno

Spett. Redazione,
vorrà scusarmi il Direttore di "Voci" se mi permetto di segnalare, in parallelo alle efficienze raggiunte o di programma delle F.S., peraltro, evidenziate dalla stampa nazionale, una delle banali manchevolezze di ordinaria manutenzione che malgrado tutto può essere qualificante.
Viaggiare nel modo più comodo e veloce è obiettivo quanto mai interessante ma, a parere dello scrivente, è necessario anzitutto salvaguardare la salute di chi usa il servizio ferroviario.
Trovarsi in ore notturne del periodo invernale alla stazione di Bologna e sostare, qualche minuto prima dell'arrivo dei treni sul binario n. 9, in quel che dovrebbe essere un locale di attesa significa procurarsi un malanno ed avere la percezione di un completo disinteresse dell'igiene; sedili scassati, sporcizia quasi ostentata, porte inchiudibili e quel che più conta il 50% circa dei vetri mancanti.
L'infreddatura subita, la constatazione di quanto sopraindicato ed i commenti non riferibili dei viaggiatori presenti sono riferite alla data del 25 gennaio scorso nella breve attesa tra l'annuncio e l'arrivo del treno espresso n° 501 da Milano per Ancona.
Non è il caso di sottolineare quanto possa essere sconcertante notare tali poco edificanti condizioni in un nodo ferroviario tra i più importanti d'Italia ove non può essere messo in dubbio che vi è un transito di viaggiatori di ogni parte del mondo.
Mi si voglia perdonare di aver voluto richiamare l'attenzione su argomenti ritenuti forse marginali.

Domenicantonio Glave
Ancona

Questa lettera è di diversi mesi fa ed è giunta solo ora (come si vede non siamo solo noi a fare ritardi) in redazione. Abbiamo fatto gli accertamenti del caso e possiamo rassicurare il nostro lettore che oggi come oggi il problema lamentato è ormai risolto. Bisogna però tener presente che la stazione di Bologna ha subito quello che ha subito e se nello scorso gennaio qualcosa non funzionava ancora come avrebbe dovuto, c'erano delle ragioni. Un'intera ala della stazione è interamente stata ricostruita, e probabilmente i gabbiotti fra i binari sono stati, non dimenticati, ma semplicemente lasciati per ultimi. C'è comunque da tener presente anche un'altra cosa, che riguarda non solo la stazione di Bologna: i gabbiotti, specie i più lontani dal corpo centrale della stazione, sono molto esposti al vandalismo. Non si fa a tempo a sostituire i vetri che già sono di nuovo rotti, non si è ancora finito di spazzare che già si sono ammonticchiati cumuli di cartacce. Spesso per qualcuno le parole "rispetto per gli altri", "rispetto della cosa pubblica", sono davvero soltanto parole. Comunque è un problema da tenere presente, sia per evidenti ragioni di decoro della stazione sia perchè non è giusto che nelle notti d'inverno i viaggiatori siano costretti a rischiare una polmonite o anche un banale raffreddore.

UNA FOTO, UN TRENO



Henri Cartier-Bresson: *"Parigi 1932"*

a cura di Piero Berengo Gardin

Henri Cartier-Bresson. Alzi la mano chi non conosce questo nome, il più noto, il più citato e certamente il più ambito tra quelli della storia della fotografia. Alzi ancora la mano chi non abbia mai desiderato di rassomigliare, anche per un solo scatto, a questa figura carismatica che in oltre cinquant'anni di continua attività è riuscito a polarizzare su di sè l'attenzione di quanti si dedicano all'immagine e la curiosità di coloro che ne sono semplicemente attratti.

La fotografia che pubblichiamo, tra le meno conosciute, rappresenta un fascio di binari che sbuca all'improvviso da una «trincea» della periferia parigina. Il treno non c'è ma il suo passaggio è atteso e suggerito dalla presenza di due persone che ne conoscono, evidentemente, presenza ed «effetto». Il valore della foto è tutto qui: in una sorpresa che si rinnova di giorno in giorno con un rapporto di estemporanea familiarità, di confidenza e simpatia reciproche.

Henri Cartier-Bresson è un francese di Chanteloup, nato nel 1908. È conosciuto come «L'uomo con la Leica», il mitico apparecchio tedesco «a telemetro» progettato nel 1924 da Oscar Barnack, tuttora costruito tra Wetzlar, nei pressi di Francoforte, e il Canada. Cartier-Bresson lo usa come «prolungamento del proprio occhio», nascondendolo sotto l'ascella ed estraendolo poi, quasi inosservato, al momento giusto, per consumare quelli che lui stesso chiama «delitti in flagrante». Fotografia, cioè, che scatta di soppiatto, «à la sauvette», per catturare quell'attimo fuggente che sintetizza, nella frazione di un secondo, «il significato di un fatto e l'insieme delle forme visive che lo esprimono».

Bresson, che in gioventù ha studiato pittura, si è inizialmente ispirato, per la fotografia, a nomi come Man Ray e Atget. Ha viaggiato ininterrottamente e ha pubblicato monografie che sono diventate veri e propri «classici» per chiunque voglia documentarsi sull'immagine. È stato assistente alla regia di Jean Rénoir per «Partie de campagne» (1936) e «La règle du jeu» (1937). Ha fondato la famosa agenzia «Magnum» con Werner Bishof, Robert Capa, David Seymour, George Rodger e William Vandivert (1947). Ha preso parte ad una infinità di mostre.

La cosa più curiosa che si racconta di lui è che non desidera essere fotografato per nessun motivo. Ciò gli impedirebbe, infatti, di aggirarsi tra la gente e coglierla di sorpresa come un qualunque sconosciuto.

Con la nostra assicurazione auto:

RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con trattenute sullo stipendio

*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 9/settembre 1982

Primi bilanci dell'estate

Arte e ferrovia, edizione '82

COMUNICATO BNC

Il decreto presidente della repubblica
n. 457 del 17/6/1982
dispone che i nuovi massimali minimi
dell'assicurazione obbligatoria di
responsabilità civile
siano pari a milioni:

100 — 50 — 10	**per le autovetture;**
75 — 50 — 5	**per i motocicli di cilindrata inferiore a 150 cc.;**
100 — 50 — 10	**per i motocicli di cilindrata superiore a 150 cc.;**
75 — 50	**per i natanti di cilindrata fino a 500 cc.;**
100 — 50	**per i natanti di cilindrata oltre 500 cc.**

Nuovi massimali sono pure fissati per altre categorie di veicoli.

Per le autovetture il costo in base annua di tali aumenti varia da un massimo del 13% del premio per vecchi massimali pari a 50/20/5 milioni ad un minimo dell'1,8% per vecchi massimali di 100/30/10 milioni.
Aumenti inferiori per gli altri veicoli e per i natanti.

La decorrenza del provvedimento è 1° Agosto 1982, qualunque sia la scadenza di polizza.

Ai propri assicurati che a detta data avevano in essere polizze per massimali minori, la Banca Nazionale delle Comunicazioni ha aumentato automaticamente, con decorrenza 1° Agosto 1982, la copertura sino ai nuovi massimali minimi, per cui essi sono in regola con le nuove disposizioni di legge.

Continuando nel tradizionale rapporto di collaborazione e fiducia che da sempre ha instaurato con i propri assicurati, la Banca provvederà all'adeguamento del premio ed alla regolarizzazione per il periodo intercorrente dal 1° Agosto 1982 solo alla prima scadenza di annualità, o di rata per le polizze senza ritenuta sullo stipendio.

La Banca coglie l'occasione per porgere un cordiale saluto a tutti i ferrovieri.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

studio savina

Voci della rotaia
Anno XXV n. 9/settembre 1982

Primi bilanci dell'estate
Arte e ferrovia, edizione '82

Stazione di Rimini, settembre. Primi ombrelli per l'estate che muore.
(Foto di Bruno Di Giulio).

Ombrello aperto per le prime piogge autunnali, ma ancora nell'aria gli odori, i colori, i ricordi dell'estate appena trascorsa. Un'allegra copertina "ferro-autunnale", per i bilanci di un'estate ferroviaria tutto sommato positiva, che ha ampiamente confermato le previsioni ottimistiche sull'andamento del servizio che avevamo ospitato nei mesi scorsi anche su "Voci". Sul bilancio dell'estate e sulle prospettive a breve e a lungo termine delle Ferrovie, abbiamo sentito il Ministro dei Trasporti e il Direttore del Servizio Movimento.
Ma il nuovo volto delle FS non si misura solo con la puntualità dei treni, la diminuzione della conflittualità sociale, i nuovi investimenti, e così via. Un'altra unità di misura di questo rinnovamento, forse meno popolare ma non meno significativa, è rappresentata dalle iniziative culturali. La più recente è la Mostra di pittura e grafica "Arte e Ferrovia '82" promossa con successo dalla nostra Azienda e che nel corso del prossimo anno girerà in diverse località della penisola (pag. 9).
Mentre politici e dirigenti sono impegnati nella produzione di un servizio e di un'immagine che qualifichi sempre meglio la nostra Azienda, a Firenze, un sostanziale contributo viene dal Centro di dinamica sperimentale che attraverso sofisticati sistemi d'avanguardia, cura la sicurezza dell'esercizio e il confort di marcia: a pag. 14 un articolo sull'interessante impianto.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	PRIMI BILANCI DOPO I GRANDI ESODI: Dalla "prova-estate" un segnale di rilancio	*Eriberto Storti*
9	ARTE E FERROVIA '82	*Tiziana Gazzini*
12	L'ASSENTEISMO NELLE FS	*Marcello Buzzoli*
14	IL CENTRO DI DINAMICA SPERIMENTALE	*N. Campagna e C. Casini*
17	LA STAZIONE DI CASTELFRANCO	*Laura Facchinelli*
20	DICONO DI NOI	*M. Guida e S. Brancati*
21	CASA NOSTRA I ferrovieri ricordano / Notizie per il personale / Amici in pensione / Un treno nel cassetto / Cronache del DLF / Ferletture / Modi di dire / Iniziativa handicappati / Tuttarete	
33	IL FESTIVAL DEI DUE MONDI A SPOLETO	*Paolo Sciarrillo*
36	PANORAMARETE	
40	MARE NOSTRUM La torre di Monsieur Eiffel / Murillo, il pittore delle Madonne / Biondo era, alto e di gentile aspetto	
49	LETTERE A "VOCI"	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore
Alberto Ciambricco

Redattore Capo *(Responsabile)*
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Francesco Causarano

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Armando Noya, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Andrea Melloni, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

IN BREVE DALL'ITALIA

Le novità approvate dal C.d.A.

Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda, ha approvato recentemente i contratti relativi all'acquisto di 400 carrozze viaggiatori per una spesa di 137 miliardi di lire. Il Consiglio ha deciso anche lo stanziamento di 207 miliardi di lire per l'ammodernamento e il potenziamento dei magazzini per la conservazione delle scorte.
Nella stessa seduta è stato approvato anche lo stanziamento di 25 miliardi ad integrazione del finanziamento già predisposto per la realizzazione di un'ulteriore fase di lavori della nuova stazione di smistamento di Torino Orbassano e relativi allacciamenti alla linea Torino-Modane.
In una successiva riunione del Consiglio, sono stati approvati la costruzione di due nuove navi-traghetto per il trasporto di convogli ferroviari, autoveicoli e passeggeri (per un importo di 123 miliardi di lire), fornitura di 300 nuovi carri merci e di 20 carrozze passeggeri e l'acquisto di 164 alloggi per il personale.
I 300 nuovi carri merci costeranno 14 miliardi e mezzo di lire, mentre le 20 carrozze per i servizi su breve distanza costeranno circa 7 miliardi.

Estate in Centrale

Quest'estate, dalla Stazione Centrale di Milano è partito qualche viaggiatore in meno rispetto all'anno scorso. Il numero record di viaggiatori registrato nell'estate '81 fra il 15 luglio e il 15 agosto: 5 milioni e duecentomila, non è stato uguagliato. Le partenze registrate nello stesso periodo di quest'anno, sono arrivate intorno ai cinque milioni, e cioè il 3-4 per cento in meno.
Il lieve calo di partenze trova una conferma anche negli incassi. Tra il 15 luglio e il 15 agosto, le biglietterie della Centrale hanno incassato 6 miliardi e 351 milioni, circa 670 milioni in più dei 5 miliardi e 681 milioni dello scorso anno. Bisogna

però tenere conto degli aumenti intervenuti nel frattempo: uno a dicembre e un altro il primo agosto, proprio nel cuore del periodo preso in esame. Quindi, nonostante l'aumento della cifra complessiva, gli incassi hanno registrato una flessione percentuale che si aggira intorno al 3-4 per cento.
E per quanto riguarda il traffico dei treni straordinari si è registrato un numero di convogli in partenza e in arrivo (111 e 109) sostanzialmente analogo a quello dello scorso anno.
Le uniche novità sono state rappresentate dai due convogli per sole carrozze cuccette e letti che verranno mantenuti, dopo il successo che hanno avuto questa estate, anche nei mesi invernali: il "Salentino", che viaggia sul percorso Milano-Lecce e il "Trinacria", in servizio sul percorso Milano-Palermo. Un terzo convoglio "tutto-letti" dovrebbe essere istituito nel percorso Milano-Napoli entro breve termine.

Undici miliardi per Voghera

Edificio e impianti della stazione di Voghera saranno rinnovati e messi in condizione di svolgere i loro compiti in modo più funzionale; una maggiore efficienza della stazione e la sostituzione delle vecchie apparecchiature con altre, tecnologicamente avanzate, saranno determinanti per il miglioramento delle condizioni di lavoro e della circolazione dei treni.
Attualmente, a causa degli scambi manuali azionati da 14 deviatori che si alternano in turni di 8 ore, i convogli accumulano ritardi di alcuni minuti. Con i nuovi binari e la installazione di moderni apparati centrali per la determinazione rapida degli itinerari dei treni in partenza, in arrivo e in transito, i ritardi saranno eliminati ed inoltre i convogli potranno viaggiare con maggior sicurezza.
Il programma di intervento, suddiviso in tre anni, comporterà una spesa di 11 miliardi. I primi lavori cominceranno nel 1983 e verranno ultimati entro il 1985.

Una stazione per il "740"

Entro l'anno inizieranno i lavori per una nuova stazione ferroviaria, lungo la linea Roma-Tivoli, tra le stazioni di Tor Sapienza e La Rustica e disterà 2 chilometri dalla prima e 1 e mezzo dalla seconda.
Il nuovo impianto servirà a risolvere i problemi di trasporto di un grosso numero di pendolari romani occupati negli uffici pubblici e privati ed in alcuni grossi insediamenti commerciali che sono sorti lungo il raccordo anulare.
In particolare, la richiesta della nuova fermata ferroviaria è stata avanzata dal Ministero delle Finanze in coincidenza con l'apertura del "Centro di servizio delle Imposte Dirette" di Roma dove affluiranno i modelli "740" dei contribuenti del Lazio.
I lavori per attrezzare lo scalo costeranno 200 milioni circa: prevedono la realizzazione di un fabbricato viaggiatori, la costruzione di un marciapiede lungo 200 metri e dell'impianto di illuminazione.
I lavori potranno iniziare non appena arriverà il benestare urbanistico del Comune.

"Ro-Na" è vicina

Il progetto di avvicinare Roma a Napoli forse non è un'utopia. Insomma "Ro-Na" rischia di diventare una realtà prima di "Mi-To", la mega città del nord che dovrebbe "sintetizzare" Milano e Torino.
Intanto la nostra Azienda ha messo allo studio un sistema di orario cadenzato in base al quale i convogli che collegano le due città del centro-sud dovrebbero partire al quindicesimo minuto di ogni ora nell'arco di tempo che va dalle 7,15 alle 21,15. Questa almeno la proposta presentata a Napoli alle forze politiche, sindacali e alle aziende di trasporto della città. E se non insorgeranno difficoltà, questo primo intervento per creare una "Ro-Na" ferroviaria, sarà accolto nell'orario estivo dell' '83.
L'orario cadenzato permetterà, tra l'altro, di servire meglio i collegamenti pendolari nell'area romana ed in quella napoletana consentendo anche una marcia più veloce dei treni espressi e di quelli rapidi.
L'entrata in vigore dell'orario cadenzato prevede inoltre l'impiego delle nuove carrozze a media distanza.

1800 miliardi per 12.400 P.L. in meno

Il Consiglio dei Ministri ha approvato uno stanziamento di 1500 miliardi per provvedere alla soppressione dei passaggi a livello. Al medesimo scopo, il Programma Integrativo prevede uno stanziamento di 300 miliardi di lire. Il totale, 1800 miliardi, sarà impiegato per la progressiva sostituzione con più moderni e sicuri sistemi di attraversamento delle linee ferroviarie, dei 12.400 passaggi a livello attualmente ancora esistenti e che rappresentano una delle principali cause di incidenti e di rallentamenti.

IN BREVE DALL'ESTERO

Giappone

Parziale messa in opera di due nuove linee rapide. L'inaugurazione della linea Joetsu-Shinkansen (fine giugno) tra Niigata e Omiya, 269,5 km, ha preceduto di qualche mese l'entrata in funzione della Tohoku-Shinkansen, che sarà attivata tra Morioka e Omiya (465,2 km) il 15 novembre. Il tronco comune di queste due linee (Omiya-Tokyo: 30 km circa) sarà posto in servizio per il 1987.

Paesi Bassi

Nel corso del 1981, le ferrovie olandesi hanno fatto registrare un traffico di 9,320 miliardi di viaggiatori-kilometro, il 3,6% in più del 1980. Gli incassi relativi sono ammontati a 927,2 milioni di fiorini (1 fiorino = 515 lire circa) con un aumento del 9,7% rispetto al 1980. Il traffico merci è stato di 21,1 milioni di tonnellate, il 4,5% in meno del 1980 (la crisi economica si fa sentire un po' dovunque, in Europa...) con un incasso di 302 milioni di fiorini. Le ferrovie olandesi confidano che l'anno in corso possa veder confermato l'andamento del traffico viaggiatori, in aumento dopo molti anni di stasi o di recessione, e divenuto ormai molto più importante per il bilancio generale della rete, da quando il traffico delle merci subisce la spietata concorrenza del trasporto aereo ed autostradale.

Stati Uniti

La Società Budd ha contestato la commessa di 825 vetture che la New York MTA ha passato alla industria Canadese Bombardier. La Budd giudica illecito il contratto stipulato (per circa un miliardo di dollari) che sarebbe pregiudiziale per l'industria ferroviaria americana. Il contratto, in realtà, è stato sovvenzionato da un organismo straniero, un prestito privilegiato, cioè, (9,7% per 15 anni) concesso da un ente pubblico canadese, la Società di sviluppo delle esportazioni. La Budd ha pertanto manifestato l'intenzione di sollecitare un prestito analogo dalla Export-Import Bank degli Stati Uniti, in armonia con le disposizioni adottate dal Congresso nel 1978, all'indomani della acquisizione di Airbus da parte delle Eastern Airlines, disposizioni che autorizzavano le aziende americane a chiedere l'aiuto delle banche ogni qual volta i concorrenti stranieri avessero goduto di un sostegno finanziario dei rispettivi governi.

Svizzera

Il tunnel principale della Furka, da Oberwald a Realp, è stato finalmente inaugurato nel corso dell'estate. I lavori del più lungo tunnel a scartamento metrico del mondo (15 chilometri) erano stati seriamente rallentati da una serie di difficoltà di ordine geologico. Allo stato attuale, questa apertura realizza il primo collegamento transalpino garantendo un servizio di comunicazioni est-ovest per tutto l'anno.

Brasile

È stato stipulato un contratto tra un consorzio franco-brasiliano e le ferrovie brasiliane per l'ampliamento e la modernizzazione delle linee delle "cinture periferiche" di San Paolo e di Rio de Janeiro.
Il contratto, per circa 900 milioni di franchi (venti miliardi di lire italiane, circa) prevede la fornitura e la installazione di reti elettriche, di sottostazioni e di strumenti e apparecchiature di segnalazione, ad opera delle società francesi (e loro filiali brasiliane) CGEE, Alsthom-Atlantique, Spi-Batignolles e Jeumont-Schneider.

Una tipica stazione finlandese

Finlandia-Svezia

La stazione di frontiera di Haparanda, il solo punto di collegamento tra le reti ferroviarie finlandesi e svedesi, è stata equipaggiata di un impianto di sostituzione di carri, della forza di 70 tonnellate.
La sostituzione dell'asse di un treno può essere così effettuata in meno di mezz'ora.

Messico

Il Ministro dei Trasporti ha autorizzato lo studio di una linea elettrificata che potrà collegare il centro della Capitale a Toluca, una città satellite. Il progetto prevede una tratta di 60 kilometri, a doppio binario, a scartamento normale, elettrificata a 25 Kv - 60 Hz. Per la realizzazione di questa linea sarà necessario costruire un tunnel di 10 km.

Francia

Prosegue in Francia l'operazione "treno + bicicletta". Nel 1982, trentuno nuove stazioni hanno aperto il servizio, e così il numero delle stazioni delle ferrovie francesi che sono in grado di assicurare il "treno + bicicletta", è salito, nel 1982, a 172. Con l'acquisto di 620 nuovi veicoli supplementari, il parco vetture totale è giunto a 1.800 unità. 500 degli ultimi modelli sono biciclette da corsa, e 120 "fuori strada".
Frattanto, nuovi sistemi per garantire il trasporto per treno delle biciclette sono stati messi in opera dalle ferrovie francesi. Onde assicurare la incolumità dell'ormai prezioso velocipede (che non consuma benzina...), 11 stazioni della SNCF sono state dotate di imballaggi di due tipi (involucri di cartone o o sacchi di plastica), che sono stati posti gratuitamente a disposizione dei viaggiatori. 4000 di questi imballaggi, 2000 per ciascun tipo, sono stati distribuiti sperimentalmente in queste 11 stazioni per verificare il gradimento del pubblico.

(a cura di Camillo Benevento)

Dalla "prova-estate" un segnale di rilancio

di Eriberto Storti

Quarantamila miliardi di fatturato, seimila miliardi di moneta pregiata entrati nelle esangui casse dello Stato, venti milioni di stranieri nei tre mesi estivi: questo il primo sommario bilancio della stagione turistica 1982.
È andata bene, quindi, anche se il nostro Paese non è proprio il più tranquillo del mondo. È andata bene, grazie all'accorta campagna promozionale fatta dagli organismi del turismo, grazie alla tradizione che vuole l'Italia come un ideale punto di arrivo della fantasia e della ricerca di bellezze naturali e culturali per tutto il resto del mondo, grazie anche alle sempre più adeguate infrastrutture. Ma anche a un sistema di trasporti che quest'anno ha funzionato meglio dell'anno scorso quando già aveva funzionato bene.
Come sempre in questo riconoscimento di efficienza il primo posto spetta alle ferrovie. Senza fare del trionfalismo bisogna infatti sottolineare che, nonostante siano in corso sui 16 mila chilometri delle nostre linee lavori di ammodernamento, nonostante non sia stato ancora completamente rinnovato il parco del materiale rotabile, per il quale come si sa l'Azienda ha già impegnato 3.500 miliardi, le ferrovie non solo hanno retto bene all'impatto con la accresciuta domanda, trasportando nei tre mesi estivi quasi cento milioni di viaggiatori, cioè oltre un milione al giorno, ma hanno segnato un netto miglioramento anche per quanto riguarda il rispetto degli orari.
Dalle ultime rilevazioni risulta infatti

che il 56 per cento dei convogli è giunto in orario contro il 36 per cento dell'anno scorso, mentre il 32% è arrivato con ritardi tra i 5 e i 30 minuti (1981: 38%) e il 12%, contro il 26% della stagione estiva 1981, è giunto con ritardi superiori ai 30 minuti. Questo nonostante che agli 8.000 convogli che circolano ogni giorno normalmente sulle nostre linee, si siano aggiunti 165 treni in servizio interno su lunghi percorsi, 39 treni su relazioni a medio percorso, 146 in servizio internazionale, 46 dei quali specializzati per il trasporto di lavoratori, in entrata dai transiti di Domodossola, Chiasso, Luino e Brennero, 111 treni, di cui 19 specializzati per gli emigrati, dall'Italia all'estero.

Il contributo del personale

Ma lo sforzo compiuto dall'Azienda F.S. per potenziare i servizi e per assicurare ai viaggiatori il massimo confort non sarebbe approdato ai soddisfacenti risultati che abbiamo sottolineato se non vi fosse stato il determinante contributo di tutto il personale ferroviario. La perfetta osservanza dei codici di autoregolamentazione da parte di tutti i Sindacati, il recupero in linea ancor più generale di un rapporto di più stretta collaborazione tra i lavoratori e l'Azienda, la riscoperta di quello "spirito di corpo" che ha sempre distinto i ferrovieri, sono alla base di questa efficienza, che è stata largamente apprezzata dai turisti stranieri.
Il Ministro Balzamo non ha mancato di esprimere la sua soddisfazione per il mantenimento degli impegni e anche se come ha detto "siamo ancora in salita" non c'è dubbio che la strada che si sta percorrendo è quella giusta. Presto sarà approvata la Riforma dell'Azienda. Entro l'anno tutto il Programma Integrativo sarà in cantiere. Tra breve sarà presentato al Consiglio dei Ministri e al Parlamento il "Piano Poliennale". Il settore dei trasporti è entrato in una fase di recupero e di rilancio, non solo per quanto riguarda le ferrovie, ma, presto, anche per la Motorizzazione Civile e l'Aviazione Civile.
Sta passando insomma la linea strategica basata sull'essenzialità dei trasporti in una società moderna, sia nel quadro della ripresa economica, sia come pensa il Ministro Balzamo, per gli anni duemila, per il "dopo crisi", per quando, cioè, si dovrà parlare di treni super-veloci, di nuovi scali aerei, di totale integrazione dei trasporti. □

Il Ministro Balzamo: «una categoria all'avanguardia»

Il Ministro Balzamo non si è limitato a prendere atto, con soddisfazione, dei risultati della "campagna d'estate". Ha accettato di buon grado di rispondere ad alcune domande che gli abbiamo posto.

D. — *Signor Ministro, il nostro Paese sembra abbia cominciato a muoversi, per quanto riguarda i trasporti, verso una più alta produttività. A che cosa è dovuto questo positivo fenomeno?*

R. — Certamente alla riscoperta di taluni valori che avevano guidato per decenni soprattutto i comportamenti dei ferrovieri. Anche se molto ha contribuito la firma del nuovo contratto, con gli allegati codici di autoregolamentazione degli scioperi, non c'è dubbio che il personale delle Ferrovie è oggi all'avanguardia di una linea di consapevolezza dei diritti dei cittadini, che si manifesta in concreto con una più acuta partecipazione alla responsabilità di gestione dei servizi. Altrettanto ancora non avviene, purtroppo, in altri settori, spesso più perché esistono frammentazioni strutturali che rendono impossibile un razionale svolgimento degli sviluppi conflittuali e quindi l'acquisizione di una più matura qualità professionale, che per responsabilità diretta dei lavoratori.
A questo proposito è opportuno sottolineare che, oltre ai fenomeni di pansindacalismo che si sono registrati anche recentemente, la frammentazione delle responsabilità porta anche a conseguenze molto dannose sul piano della programmazione e della gestione dei servizi, oltre che ad un incremento globale delle spese. Da ciò la necessità e l'urgenza che il settore dei trasporti abbia unicità di direzione politica. È un problema già da tempo maturo nell'opinione pubblica e le forze politiche, il Governo e il Parlamento non possono esimersi dall'affrontarlo, anche se so bene quali e quante difficoltà si dovranno superare per risolverlo.

D. — *Quest'anno, più ancora che nello scorso anno, l'estate è passata senza grossi problemi per quanto riguarda i trasporti. Pensa che sia una espressione duratura della nostra capacità di essere, almeno in questo settore, all'altezza delle esigenze collettive?*

R. — Sarei portato a dire di sì. Sta maturando nel Paese una nuova coscienza. Tutti sentono avvicinarsi il momento del duro impatto con la realtà economica che comincia a mietere vittime nel settore dell'occupazione e a creare problemi sempre più forti e severi nella stessa famiglia. È un ciclo involutivo che coinvolge tutto il mondo occidentale, e non solo l'Italia. Ma io sono convinto che saremo capaci di risalire la china. Per farlo, però, occorre che tutti si abbia chiaro l'impegno che ci viene richiesto. Impegno soprattutto di serietà, di abnegazione, di consapevolezza sociale. Questo è il primo segno che ho colto quest'anno nel comportamento dei lavoratori delle ferrovie e me ne compiaccio.

D. — *Quali sono le iniziative che affronterà nell'immediato futuro?*

R. — Stiamo esaminando con il Ministro del Tesoro, Andreatta, il problema della gestione di cassa del Programma Integrativo delle ferrovie e spero naturalmente che le opere assegnate siano realizzate nei tempi previsti.
C'è poi il problema della Riforma dell'Azienda F.S. e anche a questo proposito sono abbastanza ottimista: esistono impegni da parte delle più importanti forze politiche perché il Parlamento la esamini e la porti all'approvazione. Per quanto mi compete eserciterò ogni pressione perché i tempi siano accelerati. Altre questioni riguardano la riforma dell'Aviazione Civile e della Motorizzazione Civile, quest'ultima legata al nuovo Codice della Strada, da tempo alla Commissione Trasporti del Senato. Poi vedremo. Ci sono molte cose in prospettiva e stiamo lavorando per approntare una serie di proposte per il "dopo-crisi", proposte che riguarderanno il futuro dei trasporti nel nostro Paese e saranno in linea con le più avanzate tecnologie. L'avventura dell'uomo continua. Anche se adesso siamo in salita giungerà il momento in cui il nostro cammino sarà di nuovo scorrevole e denso di vicende positive.
Abbiamo cuore e mente perché ciò avvenga e soprattutto volontà politica per realizzare le cose necessarie.

(a cura di Eriberto Storti)

PRIMI BILANCI

Intervista al Direttore del Servizio Movimento

Il Dott. De Chiara in un momento dell'intervista

Segnali positivi, risultati confortanti

L'estate — con i grandi esodi turistici, l'assalto alle stazioni di decine di migliaia di viaggiatori, la chiusura contemporanea delle grandi fabbriche del nord, l'immissione di numerosi treni straordinari ecc. — costituisce tradizionalmente un periodo nevralgico per le ferrovie e i ferrovieri. Ma questo periodo costituisce anche un "segnale" importante per chi voglia avere un'idea precisa sullo stato di salute e sull'effettiva potenzialità del trasporto ferroviario. Di qui l'attenzione con cui, nei vari Servizi, si stanno studiando e analizzando i primi dati a disposizione.
Per avere qualche informazione diretta su come è andata quest'estate, ma anche su come, presumibilmente, andranno le cose nel prossimo futuro, "Voci della Rotaia", ha intervistato il Dott. Giovanni De Chiara, Direttore del Servizio Movimento.

Vdr: *Quest'estate, per le Ferrovie, le cose sembrano essere andate un po' meglio. Infatti, andando in giro per l'Italia, ascoltando i commenti dei viaggiatori, leggendo i giornali, pare che, per quanto riguarda almeno la regolarità della circolazione, qualcosa sia cambiata in positivo.*
Si tratta solo di una impressione o c'è stato un effettivo miglioramento della situazione? E, in caso affermativo, ciò è dovuto a quali fattori?

De Chiara: In effetti, ed i dati statistici lo comprovano, durante quest'estate la regolarità della circolazione dei treni è stata abbastanza buona, sia se riferita ai treni ordinari sia a quelli compresi nel programma straordinario. In agosto, in particolare, limitando l'indagine ai treni a lungo percorso — e quindi più soggetti a ritardi — il numero dei treni in orario è stato superiore del 64% a quello dello scorso anno.
Per vero il miglioramento di marcia dei treni non è stato soltanto un fenomeno estivo; esso ha avuto inizio fin dai primi mesi del corrente anno ed è, riteniamo, dovuto ad una serie di provvedimenti organizzativi (specializzazione materiale viaggiatori secondo la categoria di velocità dei treni, maggior rispetto da parte del Servizio Trazione dell'appuntamento del tipo di locomotore con le caratteristiche di velocità dei treni, coordinamento delle interruzioni conto Lavori e I.E.), ad una minore incidenza di cause perturbative esterne all'Azienda F.S., al senso di responsabilità delle Organizzazioni Sindacali (autodisciplina del diritto di sciopero) ed all'impegno posto dal personale — a tutti i livelli — addetto alla circolazione dei treni.

Vdr: *Il Programma Integrativo è ormai entrato in fase di piena realizzazione. Una recente campagna pubblicitaria lanciata dalla nostra Azienda si preoccupa, giustamente, di avvertire l'utenza che durante l'esecuzione degli impegnativi lavori previsti sulle linee, la regolarità della circolazione non sarà certo facilitata.*
Quali misure sono state previste per fronteggiare la situazione?

De Chiara: Il Servizio Movimento nella fase, ormai già in atto, dei lavori del Programma Integrativo è chiamato ad un compito molto delicato perché deve preoccuparsi di evitare il più possibile ritardi ai treni per interruzioni e rallentamenti e, nel contempo, di rendere possibile l'esecuzione dei lavori in esercizio nei tempi previsti dal Piano.
Recentemente sono state apportate modifiche all'ordinamento del Servizio proprio per soddisfare al meglio tale esigenza. Seguiamo a monte la concessione delle interruzioni per l'esecuzione dei lavori ricorrendo, là dove possibile, anche a periodi lunghi di interruzione di binario, specie sulle linee a doppio, al fine di ridurre al massimo i tempi sia di esecuzione sia di soggezione all'esercizio (riduzione di velocità). Particolarmente nei giorni sabato e domenica, quando la circolazione è meno intensa.
Abbiamo poi in animo di costituire un Comitato permanente di programmazione delle interruzioni con la partecipazione dei Servizi e delle Unità Speciali in modo da coordinare con cognizione di causa le varie richieste.

Vdr: *Con la firma del nuovo contratto di categoria le Organizzazioni Sindacali hanno varato anche un codice di autoregolamentazione del diritto di sciopero.*
Come valuta tale scelta e, comunque, secondo Lei, l'applicazione corretta del codice può davvero considerarsi uno dei punti di forza per la normalizzazione del traffico?

De Chiara: L'autodisciplina del diritto di sciopero è patrimonio dei Sindacati dei ferrovieri fin dal 1967.
La scelta, ribadita nel 1971, e perfezionata con il nuovo contratto di categoria, è una conferma dell'alto senso di responsabilità delle Organizzazioni Sindacali Ferroviarie e pone in una più chiara luce il rapporto fra datore di lavoro e lavoratore. Siamo convinti che se si avrà un'applicazione corretta del codice — e tutto lascia ritenere che ciò avverrà — l'andamento della circolazione continuerà a migliorare, e non di poco.
È auspicabile però che anche altre categorie di lavoratori pervengano a scelte del genere e che, comunque, non ricorrano, per le loro dimostrazioni, ad occupazioni delle nostre linee e dei nostri impianti.

continua a pag. 39

Arte e ferrovia '82

Inaugurata a Roma Termini dal Ministro Balzamo la 2ª Mostra di Pittura e Grafica promossa dalla nostra Azienda. Una selezione delle opere migliori verrà presto esposta in numerose località della Penisola

di Tiziana Gazzini

Se nel '500 era il Principe a ordinare nuovi splendori per la sua città, nel '900, a Ivrea, è una fiorente industria come la Olivetti a promuovere e sostenere uno dei più avanzati laboratori culturali degli anni '50. Questo esempio, accenna, in estrema sintesi, al mutamento delle fonti della committenza nel corso dei secoli.

Con il tempo, infatti, sono nati nuovi legami tra le istituzioni — pubbliche o private — e chi presta un'opera di creazione. Il rapporto tra i "nuovi soggetti" committenti (Aziende o Industrie, Partiti o Enti Locali, ecc.) e l'intellettuale a cui si chiede di produrre opere o idee, prevede anche un ribaltamento della caratteristica più tipica — e della motivazione più profonda — del mecenatismo passato. Non più, dunque, l'esaltazione — sommessa o clamorosa, non importa — delle ragioni del Principe, ma lo sviluppo di un'autonoma iniziativa creativa che può anche trasformarsi in critica attiva e intelligente proprio dello stesso soggetto committente.

Nel panorama di questa nuova committenza disposta all'autocritica e schiva da trionfalismi, la nostra Azienda sta cercando di occupare uno spazio sempre più ampio e qualificato, grazie a una serie di interessanti iniziative culturali.

Dopo la Mostra per il Cinquantenario di Milano Centrale, la sesta edizione del Premio Giornalistico "Ferrovie oggi e domani" e l'inaugurazione del Museo Nazionale Ferroviario di Napoli Pietrarsa, la più recente occasione d'incontro tra le FS e il mondo della cultura è stata offerta dalla seconda edizione del Premio "Arte e Ferrovia", bandito dalla nostra Azienda a cadenza biennale (la scorsa edizione si tenne a Bologna nel 1980), allo scopo di promuovere e sollecitare la conoscenza del mondo ferroviario attraverso la realizzazione di opere di pittura e di grafica.

Il 20 luglio scorso, infatti, presso la sala di rappresentanza di Roma Termini, si sono svolte l'inaugurazione della esposizione dei lavori selezionati per "Arte e Ferrovia '82" e la premiazione dei vincitori delle diverse sezioni previste dal concorso.

Nel corso della cerimonia, ha preso la parola il Direttore Generale, Dott. Semenza, il quale ha rilevato, tra l'altro, l'alto livello dei quadri presentati. Infatti, accanto ai noti autori fuori concorso, "Arte e Ferrovia" ha registrato una folta partecipazione di artisti veramente qualificati. Il Dott. Semenza ha sottolineato anche come la manifestazione organizzata a Roma Termini rientri "nel quadro di trasformazione degli impianti ferroviari di particolare interesse architettonico, in punti d'incontro e di ritrovo per iniziative anche a carattere culturale".

È quindi intervenuto il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, ricordando, tra l'altro, che "le funzioni culturali costituiscono parte essenziale anche di un organismo tipicamente tecnico-economico come quello di un'azienda ferroviaria e lo caratterizzano in modo particolare. Devono, infatti, essere aperte, interdisciplinari e pluralistiche: quasi a creare un parallelismo con la vita complessa e varia di un'azienda moderna, tutta tesa a perseguire una gestione integrata, economicamente e socialmente sana, produttiva nei vari servizi espletati e nell'uso delle sue numerose infrastrutture".

In conclusione, il Ministro Balzamo ha poi detto che le opere esposte nella Rassegna, numerose e molto qualificate, confermano "...il pieno successo di questa iniziativa, che ancora una volta dimostra come il treno seguiterà ad es-

Il Ministro Balzamo in un momento dell'inaugurazione di "Arte e Ferrovia '82"

sere uno dei protagonisti del mondo dell'arte. E ciò è molto importante — ha continuato Balzamo — perché rappresenta anche un atto di fiducia verso il nuovo ruolo del trasporto ferroviario, contribuisce a rimuovere gli ostacoli di ordine conoscitivo e psicologico che ancora limitano lo sviluppo economico e sociale di un settore di fondamentale importanza come appunto quello delle ferrovie, dà una iniezione di fiducia agli uomini della rotaia, impegnati oggi in un duro lavoro di ammodernamento e potenziamento della rete che così sentono più vicino ed attuale il loro rapporto con l'arte e con la cultura".

Ha poi preso la parola il Prof. Walter Pedullà, Presidente della Commissione giudicatrice, dando lettura della relazione ufficiale. E così, finalmente, è arrivato il momento più atteso dagli artisti: quello della premiazione.

Ma la manifestazione non deve considerarsi conclusa (l'esposizione a Roma Termini è rimasta aperta fino al 5 agosto). "Arte e Ferrovia '82" si trasformerà, infatti, in una mostra itinerante. Adeguandosi alla tentacolarità della rete FS che imbriglia la penisola e al tema della velocità e del viaggio, l'esposizione andrà in giro per l'Italia. Il calendario delle soste sarà prossimamente definito in accordo con gli Assessorati alla Cultura dei Comuni che hanno già aderito alla iniziativa.

E se è vero, come ha ricordato il Ministro Balzamo nel suo intervento, che giovani, studenti, lavoratori, esprimono un forte bisogno di nuovi consumi culturali, ecco che, ancora una volta, la nostra Azienda si trasforma da organismo produttore di servizi in un'intelligente fonte di committenza, capace di sollecitare l'attenzione del mondo della cultura: non più Mecenate alla ricerca di un'indiscriminata esaltazione del proprio operato, ma soggetto del nuovo mondo post-industriale, intento alla costruzione della propria storia, alla ricerca dei propri miti e dei propri simboli. L'obiettivo da raggiungere è la costruzione di un'immagine che affondi le sue radici nel passato per guardare senza esitazioni a un futuro — anche di segni e immagini — all'altezza degli obiettivi di ristrutturazione e modernizzazione che l'Azienda FS si propone. □

I VINCITORI

"Uscendo dalla città", di Mauro Chessa, vincitore ex equo del 1° Premio Pittura della 2ª categoria

"Richiamo", di Riccardo Farinelli, vincitore ex equo del 1° Premio Pittura della 2ª categoria

Per la categoria a invito, fuori concorso, sono state presentate opere dei seguenti autori:
Dino Boschi, Ennio Calabria, Valeriano Ciai, Carlo Guarienti, Luigi Guerricchio, Umberto Mastroianni, Giorgio Scalco, Aldo Turchiaro, Lorenzo Vespignani, Giuseppe Zigaina.

Categoria riservata ad Artisti e Grafici

PITTURA

1° Premio: *Mauro Chessa, Riccardo Farinelli*
2° Premio: *Emanuele Floridia, Carlo Montarsolo*
3° Premio: *Andrea Barazzutti, Maria Fesser*

GRAFICA

1° Premio: *Gino Guida, Tommaso Medugno*
2° Premio: *Salvatore Abate, Piero Cesaroni, Augusto Fenili*

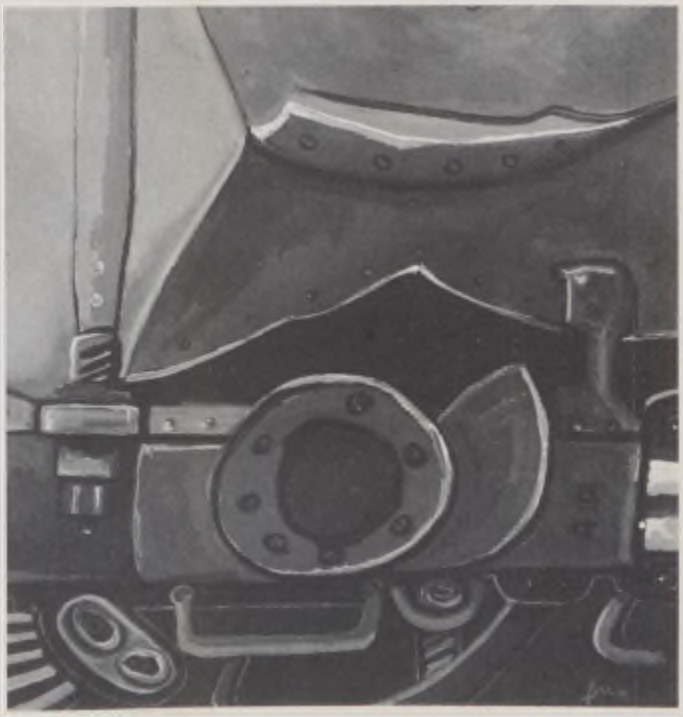
Categoria riservata ai ferrovieri

PITTURA

1° Premio: *Renzo Forese*
2° Premio: *Mario Manetti*
3° Premio: *Sergio Nobili*

GRAFICA

1° Premio: *Mario Orofino, Carlo Speranza*
2° Premio: *Guerino Cervelli, Lino Postal*



"Respingente", di Renzo Forese

"La locomotiva e il pilone", di Gino Guida

"Venezia S. Lucia" di Carlo Speranza

"Viaggio con la madre", di Tommaso Medugno

"Vagoni a ritornella" di Mario Orofino

Faccia a faccia con i disertori del lavoro

di Marcello Buzzoli

L'assenteismo non fa più né titolo né notizia.
La vita italiana è simile ad un mare in tempesta. Ogni tanto si solleva un'onda più alta e paurosa delle altre. Sembra che debba tutto travolgere. Invece ricade e non se ne parla più.
Così è stato per l'assenteismo. Un magistrato lo configurò come reato di truffa ai danni dello Stato. Fioccarono i mandati di arresto e quelli di comparizione, mentre il panico dilagava.
Un vigile urbano del Comune di Roma, Augusto Capponi, credendo erroneamente di essere inquisito, si sparò alla gola. Morì dopo cinque giorni di agonia.
A Mistretta, in provincia di Messina, un impiegato del locale Ufficio delle imposte, Vincenzo Sciacca, rinunciò allo stipendio. Lavorava poco e temeva di «essere accusato di percepire somme per lavori non effettuati». Così scrisse in una lettera inviata al proprio direttore e al Ministro delle Finanze.
A Mondovì, fu processato un tal Paolo Conte, dipendente da quel distretto scolastico. In malattia per esaurimento nervoso, si era imbarcato come terzo ufficiale di coperta sulla nave "Rio" battente bandiera liberiana.
La trivella della magistratura penale portò alla luce altre storie incredibili, tra farsa e tragedia. Come quella del dipendente comunale che era emigrato negli Stati Uniti e continuava a percepire lo stipendio. O quella del funzionario INPS che, nei periodi di malattia, faceva il portiere d'albergo.
La stampa divulgò brani della «Rilevazione conoscitiva sullo stato degli Uffici centrali della pubblica amministrazione». Un'indagine di oltre dodicimila pagine curata dal FORMEZ (su incarico del Governo), e proprio allora conclusa.
Da quel poderoso documento risultava, tra l'altro, che su 210 mila impiegati e funzionari dei Ministeri con sede a Roma, almeno 40 mila, ogni giorno, non si presentavano nei loro uffici. Degli altri, una buona parte arrivava in ritardo o usciva in anticipo. Una fitta schiera di ministeriali alle 11,30 lasciava la scrivania per essere in tempo utile all'ippodromo in veste di bookmaker.
Queste notizie fecero riecheggiare gli antichi anatemi contro Roma, la capitale corrotta. Il Ministro della Funzione pubblica fu travolto da valanghe di interrogazioni parlamentari. La polizia entrò nei Ministeri. Mise le mani sui registri delle presenze e sui fogli di congedo. Sequestrò certificati medici, radiografie, cartelle cliniche, cardiogrammi, autorizzazioni per cure termali e balneari. Sospinti dal vento della moralizzazione, grossi plichi affluirono alla Procura della Repubblica.

Silenzio e discrezione

Da allora non sono trascorsi che quattro-cinque mesi. Sembra incredibile, ma dell'inchiesta FORMEZ non si è saputo più nulla. E lo stesso silenzio, ovattato e discreto, viene osservato sull'assenteismo. A parlarne, si rischia di riproporre una minestra riscaldata (frase idiomatica diventata celebre in altre circostanze).
Eppure non risulta che l'assenteismo sia migrato miracolosamente verso lontani pianeti o che sia stato debellato.
Se i vuoti nei servizi pubblici essenziali provocano conseguenze immediatamente riscontrabili, i vuoti negli uffici dello Stato e del parastato hanno conseguenze più lente ma anche più destabilizzanti.
Si tratta dunque di un male insidioso che ha cause molteplici, soggettive e oggettive. Tra le prime, c'è la mancanza di voglia di lavorare, il rifiuto d'impegnarsi. Contro i pelandroni e i malati immaginari, l'unica arma valida è quella delle sanzioni disciplinari che, per i recidivi, devono arrivare fino alla destituzione.
Più complesse, le cause oggettive che possono essere ricercate all'interno e all'esterno delle Aziende. Quelle interne consistono principalmente nell'irrazionale organizzazione del lavoro che priva il dipendente delle motivazioni e del senso di responsabilità, degradandone la collaborazione ad un apporto anonimo, senza vera partecipazione.
Le carenze delle infrastrutture sociali di sostegno (mense, asili nido, doposcuola, ecc.) e il pendolarismo, imposto dalla crisi degli alloggi, costituiscono le principali cause esterne. C'è infine il secondo lavoro (doppia occupazione) la cui influenza può essere più o meno decisiva.
Nel quadro di un'ampia strategia, l'Azienda FS ha attuato concreti provvedimenti per contenere ed invertire la tendenza all'assenteismo, sebbene quest'ultimo non abbia assunto, per gli uomini della rotaia, proporzioni allarmanti.
Si tratta di provvedimenti che manifestano effetti plurimi. Ma, prima di parlarne, vediamo l'andamento del fenomeno, analizzando i dati del 1981 e confrontandoli con quelli dell'anno precedente.
La rilevazione dell'Azienda (Servizio Personale) si articola sulle sei cause fondamentali di assenza dal servizio: malattie, infortuni, congedi ordinari, riposi settimanali, festività infrasettimanali, scioperi. Inoltre la voce "cause varie" raggruppa ogni altro possibile motivo di assenza.
Nel 1981, i dipendenti mediamente disponibili (esclusi cioè i distaccati ad altre Amministrazioni, quelli in aspettativa, in servizio militare, ecc.) erano 220.004 con un incremento di 1.500

unità rispetto al 1980.
Ciò premesso, ecco le principali emergenze.

Malattie — La media individuale delle assenze per malattia è di giorni 17,21 con una riduzione rispetto all'anno precedente (giorni 17,53). Si tratta di un decremento modestissimo, pur tenendo conto dell'aumento complessivo del numero del personale di cui è stato detto sopra.
In percentuale, si è passati dal 12,88% al 12,59% del totale delle assenze.
La media individuale complessiva è di giorni 16,48 per il personale maschile e di giorni 24,30 per quello femminile.
Le categorie di personale che hanno fatto registrare relativamente un numero maggiore di assenze per malattia sono quelle di manovalanza, degli uffici e della linea.

Infortuni — La media generale è di giorni 2,57. Un valore che si può definire elevato, anche se in lieve flessione in confronto all'anno precedente (2,64).
Rispetto al totale delle assenze, l'incidenza è dell'1,88%.

Congedo ordinario — A fronte dei 27,01 giorni mediamente spettanti, la media individuale del congedo fruito è di giorni 26,54. I corrispondenti valori del 1980 ascendevano rispettivamente a giorni 26,36 e 26,95.
La media individuale del congedo rinviato all'anno successivo per necessità di servizio è di giorni 13,36 (nel 1980 era di giorni 13,28).
Il personale navigante ha consunto in media il minor numero di giorni di congedo.
Seguono i tecnici e gli operai degli Impianti elettrici e, a ruota, il personale delle stazioni.

Riposi settimanali — La media individuale generale è cifrata in giorni 78,63. L'aumento in confronto all'anno precedente risulta essere di 0,73 giorni.
Rispetto al totale delle assenze, la percentuale è pari al 57,56%.

Festività infrasettimanali — La media individuale generale delle festività fruite è di giorni 3,90, inferiore a quella del 1980 (4,40).
La corrispondente media delle festività non godute per necessità dell'esercizio, e pertanto retribuite, risulta di pari entità di quelle fruite (giorni 3,90).

Scioperi — La media individuale di giorni 1,57 rivela un sensibile incremento rispetto allo 0,27 del 1980.
Si tratta comunque di un dato atipico, influenzato da situazioni contingenti che determinano una maggiore e minore conflittualità. A riprova di ciò, nell'anno in corso si è registrata una caduta in verticale del numero degli scioperi, anche per effetto del codice di auto-regolamentazione adottato dai Sindacati di categoria.

Cause varie — La media individuale generale di giorni 7,76 evidenzia un aumento rispetto al 1980 (7,22).
Una parte di tale aumento deriva dai periodi di assenza giustificata concessi per cure invalidi, per la legge sulla tutela delle lavoratrici madri e la legge 903/1977 che sancisce la parità dei diritti tra dipendenti uomini e donne.
La media individuale è di giorni 6,71 per il personale maschile e di giorni 27,79 per quello femminile.
Il sensibile divario è spiegabile con i vari tipi di assenze giustificate previste per la tutela delle lavoratrici madri.

Senza instaurare un clima di caccia alle streghe, non necessario e tanto meno producente, si è predisposto un controllo capillare delle assenze per malattia. Il Servizio Sanitario ne segue giornalmente l'andamento, collegandosi con gli Uffici compartimentali. Inoltre una commissione itinerante, composta da funzionari-medici, ha compiuto, negli scorsi mesi, visite di controllo a domicilio dei ferrovieri dichiaratisi malati. Sanzioni disciplinari sono state applicate contro coloro che sono risultati in posizione irregolare.
Fin qui si tratta di misure repressive, incresciose ma necessarie. Esse rispondono anche ad un criterio di equità nei riguardi di quei dipendenti che non simulano la malattia e compiono il proprio dovere con impegno e assiduità.
Passando ad un'altra importante causa dell'assenteismo, gli infortuni, ci limitiamo a ricordare che di recente le strutture preposte alla sicurezza del lavoro nelle FS sono state radicalmente innovate. In sintesi, sono stati istituiti organi operativi, sia a livello delle Sedi centrali dei Servizi che a livello degli Uffici compartimentali. È prevista inoltre la costituzione di organi consultivi (uno a livello centrale ed uno per ogni sede compartimentale) composti di esperti nelle varie discipline tecniche e giuridiche interessanti la materia. Ci sono dunque le premesse per affrontare la battaglia antinfortunistica con armi più efficaci.
Un altro tema molto importante che, più o meno direttamente, influisce sul tasso delle assenze è l'organizzazione del lavoro. Con l'Accordo N.O.L. siglato nel maggio 1980, in sede politica, tra le FS e le Organizzazioni sindacali, sono state migliorate le condizioni e la durata del lavoro del personale di macchina e viaggiante e, al tempo stesso, sono state rivalutate le competenze accessorie per determinate prestazioni. Proprio per la sua importanza, il processo innovativo non poteva non creare qualche squilibrio che auspichiamo possa essere riassorbito. La N.O.L. per il personale dei treni costituirà comunque un'utile esperienza e potrà orientare le future decisioni in una problematica indubbiamente ardua.
Infine, va sottolineato il grande impegno dell'Azienda per la formazione e l'istruzione del personale.
È poco probabile, per non dire impossibile, che un ferroviere ben qualificato professionalmente, e consapevole dell'importanza dei propri compiti, si tramuti in un disertore del lavoro. □

Il Centro di dinamica sperimentale

di Nino Campagna e Carlo Casini

Foto di G. Giovagnoli

La riscoperta della ferrovia, se da un lato conforta e lusinga per quest'improvviso interesse che sembra aver contagiato "finalmente" tutti, dal politico all'uomo della strada; dall'altro pone l'Azienda di fronte all'inderogabile necessità di rispondere adeguatamente alle crescenti attese che l'utenza ripone nel sistema di trasporto su rotaia. Tra queste attese assumono carattere prioritario la sicurezza dell'esercizio ed il confort di marcia.

D'altra parte, dati di fatto obbiettivi quali, il risparmio energetico, il costo del trasporto individuale, i tempi reali di spostamento nelle ore di punta e soprattutto il numero di incidenti dovuti al traffico stradale, dovrebbero costituire argomenti convincenti per puntare più decisamente sulla scelta del mezzo di trasporto pubblico ferroviario.

A questo proposito ci sembra doveroso sottolineare l'alto indice di sicurezza già offerto dalle Ferrovie italiane, per le quali questo parametro ha da sempre goduto di assoluta priorità. Dalla tabella seguente, in cui sono riportati i casi di danni ai viaggiatori verificatisi sulle principali Reti europee nel periodo 1972/1979, si può vedere che le FS presentano la più bassa incidenza di casi mortali ed una fra le più basse anche per i ferimenti.

Consci di queste attese e proiettati in un futuro che pone esigenze sempre crescenti per quanto riguarda l'affidabilità del servizio reso, i responsabili del Servizio Materiale e Trazione, pur tra mille difficoltà — tipiche del resto di tutti i settori in espansione — cercano di rispondere nel modo più adeguato ai compiti loro affidati, che sono poi quelli che interessano più direttamente il cliente: garantire cioè mezzi di trazione veloci e sicuri, e soprattutto carrozze che oltre ad essere sicure siano anche confortevoli.

Della qualità di marcia, comprendendo in essa sia la sicurezza che il conforto, si occupa l'Ufficio Centrale 4° del Servizio Materiale e Trazione, che cura la sperimentazione e la ricerca sul materiale rotabile, appoggiandosi ad un laboratorio proprio, il "Centro di dinamica sperimentale", per la preparazione e l'esecuzione delle prove in linea. L'Ufficio, di recente, ha fortemente aumentato la sua dotazione per quanto riguarda le apparecchiature e gli strumenti di calcolo per elaborare in modo più sofisticato e completo i dati rilevati in linea, creando un apposito laboratorio di elaborazione in stretto contatto con il Centro di dinamica sperimentale. È stato inoltre sviluppato un settore per lo studio previsionale tramite simulazione con computer del comportamento dinamico dei veicoli in linea.

Il tutto è affidato a un gruppo di tecnici altamente specializzati e soprattutto entusiasti del loro mestiere; una caratteristica questa indispensabile per chi ha scelto un'attività che, specie nella parte di sperimentazione, costringe a lavorare spesso e a lungo fuori sede, in condizioni non sempre agevoli e ottimali. Presso il Centro di dinamica sperimentale operano attualmente circa 25 tecnici, che effettuano di volta in volta sui rotabili tutti quei rilievi utili a determinarne i parametri di sicurezza e di confort.

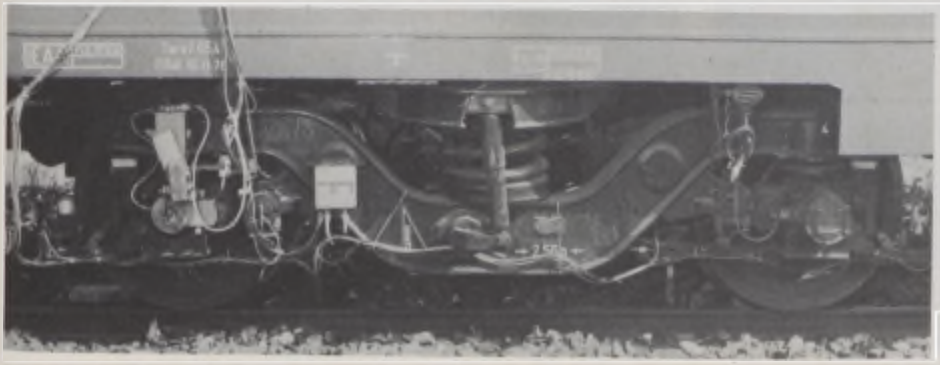
L'ambiente purtroppo non è ideale: si è iniziato utilizzando una ex rimessa locomotive, per poi passare in locali un po' più spaziosi, ma che restano comunque insufficienti alle attuali esigenze operative.

L'attività di questo Centro è rivolta sia ai prototipi che ai rotabili esistenti. Nel primo caso si tratta di verificare la rispondenza del prototipo a tutti quei requisiti di sicurezza e di confort appositamente richiesti ed inseriti nel capitolato di acquisto; mentre nel secondo caso i rilievi sono finalizzati alla verifica sperimentale di determinate modifiche suggerite dagli Uffici Studi o alla rimozione di precisi inconvenienti segnalati dall'esercizio.

Il Centro, oltre ad un banco di prova del freno, alloggiato in un apposito capannone, dove viene verificata l'affidabilità dei vari elementi frenanti (ceppi, pasticche e dischi), simulando, tramite la frenatura di apposite masse rotanti, le normali condizioni di esercizio fino a velocità di 200 Km/h, dispone di due carrozze oscillografiche e di una carrozza dinamometrica. Queste car-

Rete	Paese	Morti			Feriti			N. infortunati per 10 milioni di viagg./km	
		Coll.ni e deraglia.ti	altri incidenti	Totale	Coll.ni e deraglia.ti	altri incidenti	Totale	Morti	Feriti
FS	Italia	51	205	256	137	1.089	1.226	0,0085	0,0405
SNCF	Francia	130	335	465	267	602	869	0,0118	0,0221
DB	Germania	92	588	680	1.081	1.153	2.234	0,0222	0,0730
CFF	Svizzera	12	77	89	133	149	282	0,0148	0,0468
OBB	Austria	5	116	121	87	242	329	0,0225	0,0612
SNCB	Belgio	31	32	63	118	318	436	0,0106	0,0736
BR	G.Bretagna	66	208	274	93	415	508	0,0178	0,0242

Laboratorio di analisi dei dati. Sotto, un carrello strumentato per il rilievo degli sforzi ruota-rotaia, e altri dati inerenti al carrello



Interno di una carrozza oscillografica

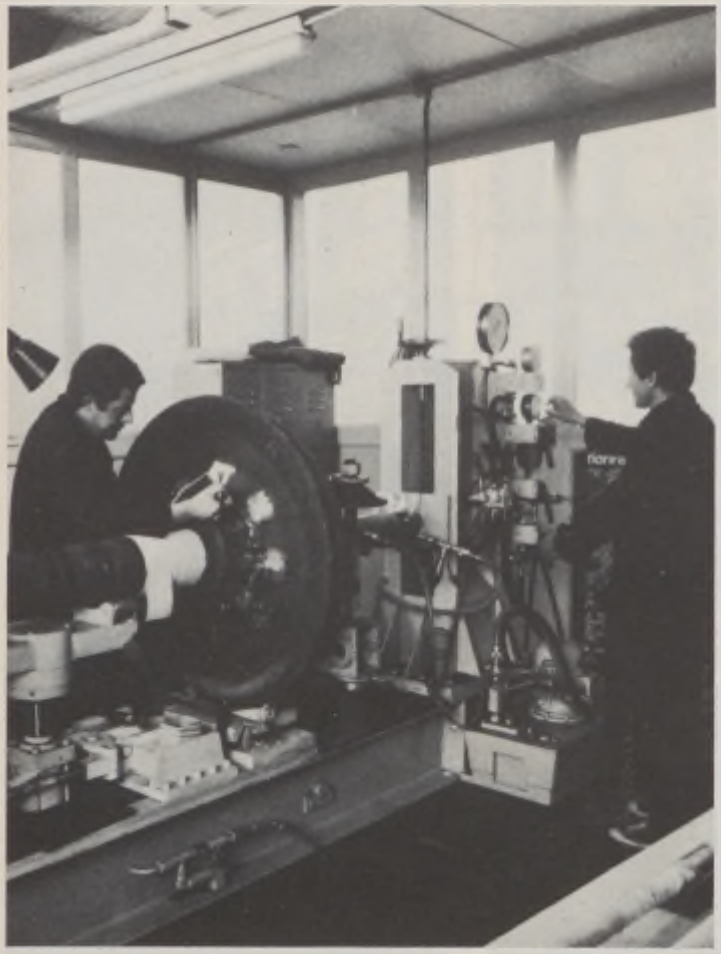
rozze, che possono essere considerate dei veri e propri laboratori mobili, contano su apparecchiature molto sofisticate (la più "vecchia" carrozza oscillografica è stata ricavata modificando opportunamente una "carrozza-salone" e deve forse a queste sue illustri origini la preferenza goduta da parte dei tecnici...) e consentono le rilevazioni in corsa di tutti quei parametri che interessano la sicurezza ed il confort di marcia.

Regolarmente quindi queste squadre composte da 6 persone (di norma un ingegnere, un capo tecnico e quattro tecnici) escono con la carrozza oscillografica o dinamometrica e provvedono alla rilevazione dei dati loro richiesti. I rotabili cui bisogna fare il "check-up" subiscono per l'occasione un particolare trattamento. Nei punti critici vengono posizionati degli appositi trasduttori che hanno il compito di rilevare i parametri più significativi. Di norma quando si tratta di effettuare le misure che riguardano la sicurezza di marcia, vengono fatti tutti i rilevamenti relativi alla valutazione della sicurezza allo svio, per le basse velocità, e alla stabilità di marcia, per le alte velocità. I segnali relativi agli sforzi ruota-rotaia, alle accelerazioni del telaio del carrello e del pavimento della cassa, ai moti tipici cassa-carrello, alla temperatura delle boccole, alle vibrazioni — per citare solo i più importanti — vengono quindi trasmessi, tramite opportuni cavi, alle apparecchiature della carrozza oscillografica, dove vengono immediatamente registrati su carta, per consentire ai tecnici presenti una immediata valutazione del comportamento del rotabile in prova, e su nastri magnetici. Questi ultimi verranno poi analizzati e interpretati nell'apposito laboratorio dell'Ufficio Centrale 4°, grazie all'ausilio di sofisticate apparecchiature di trattamento dei dati, tra cui spicca un elaboratore elettronico munito di convertitore analogico-digitale.

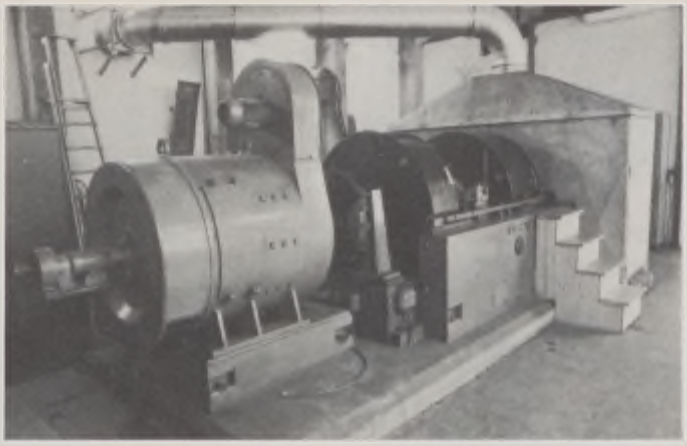
Se la sicurezza, come è giusto che sia, finisce col monopolizzare l'attività del Centro, non è certo trascurabile l'attenzione che viene attribuita ad un'altra esigenza molto sentita dalla clientela. Ci si riferisce espressamente al confort di marcia, il cui livello è in questi ultimi anni notevolmente migliorato e su cui si fa parecchio affidamento per conquistare alla ferrovia quote sempre più consistenti di traffico viaggiatori. Anche in questo caso si procede a sistematici controlli, piazzando nei punti nevralgici della cassa gli appositi trasduttori, che rilevano le oscillazioni e le vibrazioni che possono nuocere al confort del viaggiatore. Sulla cassa, inoltre, possono essere applicati dei fonometri per qualificare il livello di rumorosità della carrozza.

Non sono rari i casi in cui, per verificare altri parametri che interessano la sicurezza ed il confort ad alta velocità — quali per esempio i fenomeni aerodinamici — venga espressamente equipaggiato con le apposite apparecchiature un treno di prova, che viene poi lanciato a 250 Km/h, velocità questa più volte raggiunta in prova sulla direttissima Roma-Firenze e sulla Roma-Napoli.

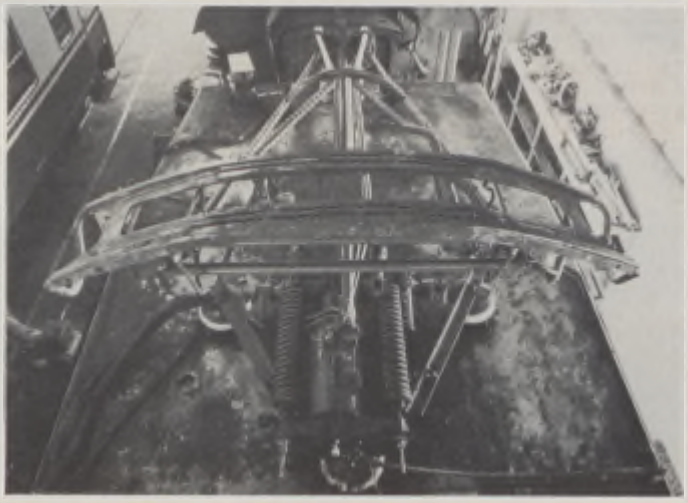
Agli esperti analisti poi il compito di stilare le "diagnosi", fornendo ai progettisti i presupposti per i loro futuri interventi.



Banco di taratura delle sale per la misura degli sforzi scambiati tra ruota e rotaia, misura che è fondamentale per la valutazione del coefficiente di svio



Banco prova freno. Sotto, un pantografo in prova. Si noti la telecamera fissata sul tetto della locomotiva per filmare il comportamento del pantografo in corsa



I Nostri Impianti

Un'attività quindi impegnativa e al contempo stimolante, quella affidata all'Ufficio Centrale 4°, su cui grava il notevole onere di assicurare una continuità nel reperimento di uomini e mezzi che siano in grado di consentirle di tenere il passo coi tempi.

Per un settore sperimentale veramente all'avanguardia si presenta adesso la delicata fase del passaggio da vocazioni individuali, cementate dalla comune passione, ad una istituzionalizzazione di tali vocazioni in un complesso agile, pur nel rispetto dei naturali vincoli che la stretta dipendenza delle attività aziendali impone.

Basta dare uno sguardo altrove per rendersi conto di quanto sia necessario, ai fini dei risultati che si attendono, dare giusto respiro a questa attività in termini di uomini e strutture.

L'ingegnere Renzo Frullini, attuale Capo dell'Ufficio Centrale 4° del Servizio Materiale e Trazione nell'ambito del quale ha trascorso più di 30 anni di vita ferroviaria, ci sembra il personaggio più qualificato a presentare il Centro di dinamica sperimentale, istituzione questa che, anche se per innata modestia non lo ammette apertamente, considera una "sua" creatura. Gli abbiamo chiesto di parlare brevemente di questa sua significativa esperienza professionale. Ecco il suo racconto.

«Così come per l'uomo, la nascita, la crescita, la maturità e talvolta la triste e grigia routine di una istituzione non sono che frazioni di una staffetta. Solo il "testimone" che passa di mano in mano potrebbe raccontare la storia di questa corsa dalla partenza all'arrivo; e di certo non si può chiedere a chi abbia corso una sola frazione il come e percome sono andate le cose nelle frazioni contigue.

Del Centro di dinamica sperimentale a me è toccato di correre (sic) la frazione inebriante della crescita. Ogni cosa facessimo in quei tempi felici ci diventava subito "stretta". I nostri superiori — come nelle famiglie bene certi genitori molto indaffarati nei confronti dei figli vispi ed un po' sbarazzini — non si occupavano molto di noi, tuttavia e con una certa larghezza — "noblesse oblige" — non ci hanno mai tenuto a corto di quattrini.

Con quei soldi si comprò il meglio che il mercato della scienza andava sfornando.

Eravamo pochi, ma che meraviglioso sodalizio rigorosamente integrato (come si dice adesso): ognuno era capo di se stesso ed era meraviglioso e stimolante fare il capo di tutti (talvolta adesso, dopo lustri, quando stringo certe mani, un impeto di affetto e di orgoglio mi riporta, anche se per un solo istante, all'atmosfera di allora).

Poi i genitori hanno all'improvviso scoperto la crescita di questa creatura e hanno cominciato a dedicarle premure a cui, francamente, non eravamo abituati; per non parlare degli zii, anch'essi premurosi e talmente preoccupati del nostro avvenire...

Da tempo ormai la mia frazione è terminata e come S. Paolo vorrei poter dire: "ho combattuto la buona battaglia, ho terminato la mia corsa, ho mantenuto la fede"». □

La stazione di Castelfranco

di Laura Facchinelli

Una panoramica del Fabbricato viaggiatori. Nell'impianto di Castelfranco Veneto sono in corso importanti lavori di rinnovamento

La prima proposta per la costruzione della stazione di Castelfranco venne presentata in Consiglio comunale nell'anno 1875, mentre erano in corso i lavori per la realizzazione della linea da Treviso a Vicenza. La commissione appositamente nominata propose di localizzare l'importante edificio nel terreno posto fra l'attuale cavalcavia e lo stadio comunale di calcio. Ma la soluzione non dovette sembrare soddisfacente, infatti qualche mese dopo venne nominata una seconda commissione, della quale faceva parte un certo ing. Morando Dolcetta. Fu proprio il progetto di quest'ultimo ad essere approvato.

La stazione ferroviaria venne costruita in pochi mesi, cosicché fu pronta per l'apertura della linea, che avvenne nel 1877. L'edificio originario era costituito da quella parte di fabbricato oggi adibita quasi interamente a bar.

Nel 1886 con la linea Vicenza-Treviso — della quale Castelfranco costituiva il punto centrale — venne ad incrociarsi il collegamento che da Padova puntava in direzione nord, verso Belluno. L'importanza della stazione di Castelfranco si accrebbe ancor più nell'anno 1908, con l'apertura di quella ferrovia da Mestre a Bassano che poco dopo si sarebbe spinta ancor oltre, fino a percorrere l'intera Valsugana, saldandosi col preesistente ramo proveniente da Trento.

Ed ecco che, insufficiente per la nuova più complessa funzione (un documento dell'agosto 1908 parla di 30 treni in arrivo ed altrettanti in partenza), il fabbricato della stazione presentava la necessità di una radicale ristrutturazione anche in rapporto alle esigenze della popolazione, che si andava accrescendo con ritmo davvero incalzante. Per l'intervento di ampliamento venne interessato il Governo.

Il progetto della nuova stazione venne approvato il 24 novembre 1911. Esso prevedeva un corpo centrale, da porsi al centro dell'asse della cosiddetta "strada nuova", e cioè del viale che conduceva al centro città. Alla sinistra veniva così a trovarsi il vecchio fabbricato viaggiatori; sulla destra della parte principale si doveva costruire un altro elemento di uguali dimensioni. La lunghezza complessiva dell'edificio era calcolata in 68,14 metri; la spesa prevista era di L. 10.000, da ammortizzare in tre rate. I lavori iniziarono nel luglio 1912.

Premettendo un doveroso ringraziamento al sig. Francesco Battiston chiamato Checchi di Castelfranco, alle cui pazienti ricerche d'archivio dobbiamo gran parte di queste notizie, diamo ora uno sguardo alla stazione attuale.

Per la sua posizione logistica, la stazione di Castelfranco riveste notevole importanza. Punto di incontro di tre linee ferroviarie (Vicenza-Treviso, Mestre-Trento, Padova-Calalzo), è interessata dal transito di oltre 100 treni al giorno fra convogli viaggiatori e merci. Con l'orario estivo '82 sono rispettivamente 92 e 11; dei treni viaggiatori, 38 transitano sulla Vicenza-Treviso, 26

La stazione di Castelfranco Veneto in una vecchia cartolina illustrata

CASTELFRANCO

e 28 rispettivamente sulle altre due linee.
Il numero dei viaggiatori partiti dalla stazione durante l'81 è stato calcolato in oltre 400.000 unità, con una media mensile — quindi — di oltre 34.000 persone.
Riguardo al traffico merci, nel 1981 sono stati spediti dalla stazione di Castelfranco 1.517 carri, per complessive 25.808 tonnellate di merce (le punte massime si sono avute nei mesi di luglio, ottobre e novembre). Nello stesso periodo sono giunti 1.586 carri, per complessive 32.835 tonnellate (punte massime nei mesi di marzo e aprile). Il movimento delle spedizioni a colletta-me è stato, rispettivamente in partenza e in arrivo, di 8.909 e 6.866 unità.
Proprio per fornire una miglior risposta alle esigenze attuali e future, la stazione di Castelfranco è da tempo seguita con particolare attenzione dai responsabili della nostra Azienda e, gradualmente, vi si stanno conducendo importanti lavori di rinnovamento.
Il rilancio dell'impianto è stato avviato in coincidenza con l'elettrificazione della Vicenza-Treviso. Oltre all'installazione degli impianti destinati all'alimentazione elettrica dei mezzi di trazione, l'ammodernamento della linea ha compreso anche una serie di interventi sui binari di linea (in modo particolare sul binario pari, che è stato attrezzato, come quello dispari, per le 20 tonn/asse) e delle stazioni. A Castelfranco, sulla base del Piano Regolatore, si è provveduto alla sistemazione del piazzale, con parziale rinnovo dell'armamento, allargamento dei marciapiedi intermedi preesistenti, in vista della programmata costruzione di un sottopassaggio, e costruzione di un marciapiede nuovo.
Si è prospettata, nel contempo, la necessità di installare un apparato ACEI per centralizzare le varie operazioni connesse alla circolazione dei treni. Ed ecco che si è reso necessario l'ampliamento dei locali di stazione con un nuovo corpo di fabbricato (per un volume di circa 1.200 metri cubi) allo scopo di ospitare le nuove apparecchiature e gli operatori addetti.
Il nuovo ACEI è entrato in funzione il 1° aprile. In precedenza a Castelfranco esistevano due cabine i cui addetti provvedevano alla manovra degli scambi a mano ed allo scambio di consensi con l'U.M.; con il nuovo impianto tutte le operazioni che si svolgono sul piazzale (o, più precisamente, sui primi 8 binari, con esclusione, quindi, degli ultimi 3 binari costituenti il fascio merci) sono concentrate in un'unica postazione.
Il banco di manovra è diviso in due parti, così come avviene nelle grandi stazioni: un settore, su cui opera il Dirigente Movimento, è predisposto per la formazione degli itinerari "da" e "per" le sei direzioni, l'altro settore, sul quale interviene il Deviatore alle dipendenze dello stesso Dirigente Movimento, serve per i movimenti di manovra nell'interno dell'impianto. Esiste,

Caratteristiche delle linee che si incrociano a Castelfranco

LINEA MESTRE-PRIMOLANO

Apertura: tratta Mestre-Bassano 1908; tratta Bassano-Primolano 1910.
Tracciato: a semplice binario, non elettrificato.
Sistema di esercizio: a dirigenza unica.
Peso assiale ammesso: 20 tonn. da Mestre a Bassano, 18 tonn. da Bassano a Primolano.
Velocità max d'orario: 100-110 km/h in corrispondenza di Castelfranco, limitazioni in linea fino a 60-80 km/h.
Interventi previsti dal Piano Integrativo: elettrificazione da Mestre a Castelfranco; ripristino ed elettrificazione bivi per collegamento Trieste-Castelfranco via raccordi; installazione di ACEI nei vari impianti e sistema CTC sull'intera linea, con posti di controllo a Mestre e Trento.

LINEA VICENZA-TREVISO

Apertura: 1877.
Tracciato: a doppio binario elettrificato.
Sistema di esercizio: in via di ultimazione il blocco elettrico manuale FS sull'intera linea.
Peso assiale ammesso: 20 tonn. con limitazioni di velocità.
Velocità max d'orario: 100-110 km/h, con limitazioni, in alcune tratte, fino a 60 km/h.
Interventi previsti dal Piano Integrativo: ACEI a Cittadella; sottopasso a pensiline a Castelfranco; telecomando di Treviso Porta Santi Quaranta.

LINEA PADOVA-CALALZO

Apertura all'esercizio: tratta Padova-Camposampiero nel 1877; Camposampiero-Belluno nel 1886 (tranne segmento Montebelluna-Cornuda, 1884); da Belluno si proseguì fino a Ponte nelle Alpi nel 1912, fino a Calalzo nel '14.
Tracciato: a semplice binario non elettrificato (tratto Vigodarzere-Camposampiero doppio binario).
Sistema di esercizio: da Castelfranco fino a Calalzo (tranne segmento Belluno-Ponte nelle Alpi) Dirigenza Unica; nella restante parte si alternano tratti regolati con blocco telefonico e blocco elettrico (manuale e automatico).
Peso assiale ammesso: da Padova a Cornuda 20 tonn.; nella tratta superiore limitazioni di tonnellaggio.
Velocità max d'orario: 110-120 km/h in pianura; 80-90 (con riduzioni fino a 50 in alcuni tratti) in montagna.
Principali interventi previsti dal Piano Integrativo: elettrificazione Padova-Castelfranco; installazione di apparati ACEI negli impianti della linea (in parte con finanziamenti precedenti); CTC con posto di controllo a Belluno per la tratta da Castelfranco a Calalzo; riattivazione bivio per istradamento diretto via Padova C. Marte dei treni provenienti dal futuro scalo di Cervignano.

L. F.

poi, un quadro luminoso che offre la situazione complessiva degli "enti" di piazzale (deviatoi, passaggi a livello, segnali, ecc., anch'essi facenti capo all'apparato) e sul quale l'operatore vede l'itinerario impostato e l'avanzamento del treno o della manovra, tenendo sotto controllo tutti i movimenti di convogli che si svolgono nell'ambito della stazione.

Il nuovo impianto ACEI consente una formazione più rapida degli itinerari (pochi secondi contro i precedenti 5-8 minuti) e rende possibile la liberazione "elastica" degli itinerari stessi nonché l'ingresso contemporaneo in stazione di più convogli. I vantaggi stanno, perciò, nella circolazione più sciolta e nelle coincidenze più facili, a vantaggio dei viaggiatori e particolarmente dei pendolari, che beneficiano di un minor impegno giornaliero nel trasporto da e per il posto di lavoro e di studio.

Il futuro della Vicenza-Treviso vedrà la realizzazione di una serie di nuovi apparati negli impianti minori e soprattutto l'istituzione del regime di Blocco FS sulla tratta da S. Pietro in Gù a Castelfranco (dove oggi troviamo ancora il Blocco Telefonico) a completamento dell'intervento sull'intera linea.

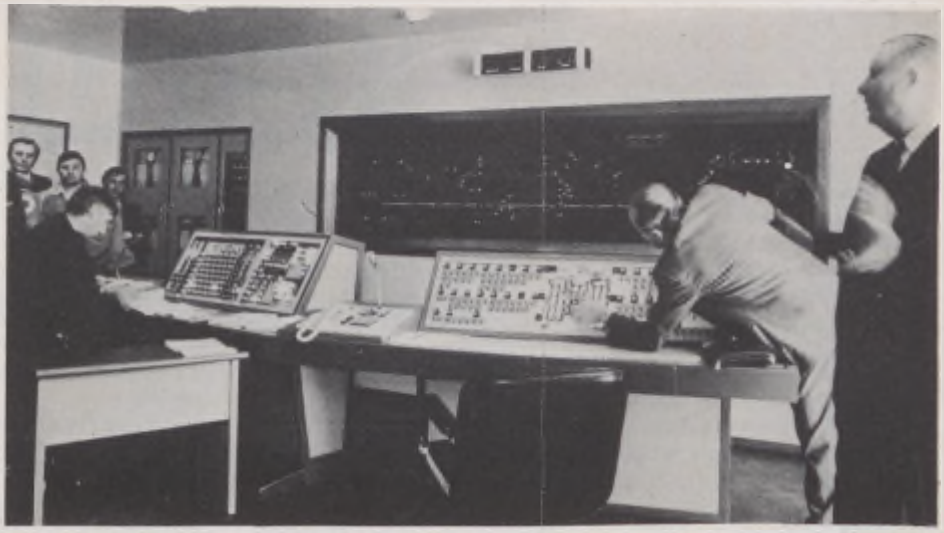
Anche la Mestre-Primolano verrà presto ammodernata con apparati ACEI negli impianti di stazione e un sistema di controllo centralizzato del traffico su tutta la linea. Il tratto da Mestre a Castelfranco, inoltre, verrà elettrificato, e ugualmente quello da Padova a Castelfranco. L'impianto di Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) verrà installato nei prossimi anni anche sull'intera Padova-Calalzo e sul ramo che congiunge Ponte nelle Alpi a Conegliano: tutte le stazioni verranno dotate di ACEI telecomandabili dal posto centrale, che sarà ubicato a Belluno.

La ferrovia nel cuore del Veneto è dunque destinata a cambiare volto, e un sensibile rinnovamento si avrà anche nell'intreccio delle correnti di traffico, soprattutto riguardo alle merci. Con l'elettrificazione della Vicenza-Treviso sono state convogliate direttamente su quella linea le merci da trasferire in direzione Udine-Milano; con l'elettrificazione dei due rami che da Padova e Mestre conducono a Castelfranco e con la ricostruzione ed elettrificazione della Treviso-Portogruaro si avranno a disposizione due nuovi istradamenti per le correnti di traffico fra Cervignano (punto di raccolta delle merci da e per i transiti di Tarvisio e Villa Opicina) e le regioni occidentali del Paese (attraverso Portogruaro-Treviso-Castelfranco-Vicenza) e fra lo stesso futuro scalo e l'Italia centro-meridionale (con itinerario per Castelfranco-Padova in direzione sud).

Tornando alla nostra stazione di Castelfranco, ricordiamo che essa è tuttora in via di evoluzione. La costruzione del nuovo corpo di fabbricato rende, infatti, necessario il prolungamento della pensilina del 1° binario; saranno inoltre dotati di pensiline, del tipo metallico, anche i marciapiedi intermedi, mentre si avvierà la realizzazione di un sottopassaggio pendolare, il tutto con i finanziamenti appositamente previsti dal Piano Integrativo.

L'urgenza di questi interventi viene sottolineata dal Titolare di Castelfranco, Cav. Bergamin, al quale ci siamo rivolti per conoscere dal vivo i problemi dell'impianto. La presenza di attraversamenti a raso — spiega il nostro interlocutore — costituisce oggi una situazione di pericolo per i viaggiatori e un condizionamento per la circolazione dei convogli, condizionamento che incide soprattutto sui tempi di marcia dei treni merci, i quali non possono attraversare la stazione in regime di "libero transito". Solo con il sottopassaggio, pertanto, potranno essere sfruttati in pieno i vantaggi offerti dal nuovo apparato ACEI.

Un altro serio handicap è costituito dai numerosi passaggi a livello (sono 28) che interrompono la sede ferroviaria nel territorio comunale di Castelfranco. Anche questo problema, però, sta per essere risolto: si stanno definendo, infatti, tra le FS e le Amministrazioni Comunale e Provinciale, gli accordi per la realizzazione delle opere sostitutive che consentiranno di sopprimere i passaggi a livello. Le FS, da parte loro, hanno previsto un contributo di tre miliardi, mentre gli Enti locali stanno dimostrando una matura consapevolezza dell'importanza che l'impresa riveste per l'interesse della collettività. □



Il banco ACEI recentemente installato a Castelfranco

ACEI importante l'apporto dei ferrovieri

101 pulsanti di itinerario per treni, 123 per l'istradamento delle manovre, 198 leve e tasti di soccorso e maniglie per manovre su deviatoi e P.L.: queste le dimensioni operative del doppio banco ACEI installato a Castelfranco. Alle spalle della sala dei Dirigenti Movimento, attentamente studiata nell'arredamento, con un risultato di sobria eleganza, sta la sala relè, il "cervello" del complesso apparato, che contiene 2.500 relè distribuiti in 46 armadi.

L'esecuzione dell'opera ha comportato una spesa di un miliardo e 600 milioni di lire ed un impegno di personale di 50.000 ore lavorative. A parte va conteggiato l'impegno per l'ampliamento del F.V., che ha comportato una spesa di 84 milioni.

L'impianto ACEI è stato realizzato dalla Società MANET di Roma. Nella fase di installazione, al personale della ditta si sono affiancati i tecnici FS, che hanno curato la posa in opera delle casse di manovra, le modifiche dei passaggi a livello automatici e, in genere, tutte quelle operazioni che si rendevano necessarie per passare dal sistema precedente a quello nuovo, e inoltre hanno provveduto a predisporre l'impianto di diffusione sonora e le nuove piastre telefoniche.

Anche in questa circostanza i nostri operatori hanno dimostrato un elevato grado di professionalità e un serio impegno nell'assolvere l'importante funzione di raccordo fra l'industria privata — fornitrice delle macchine — e la nostra Azienda, che tali macchine deve poter utilizzare in condizioni di assoluta sicurezza.

L. F.

In Parlamento

L'abbiamo scampata proprio bella, non c'è che dire! Doveva essere una delle crisi più difficili, senza soluzione, al punto da mettere già nel conto un nuovo ed anticipato scioglimento delle Camere, con traumatica interruzione della legislatura, e invece si è risolta in soli diciassette giorni.
Si è trattato di una crisi brevissima, dunque, e, per la prima volta, questo quarantatreesimo governo dell'Italia repubblicana è perfettamente identico a quello precedente. Tutti contenti, almeno fino alla prossima crisi che tutti si augurano possa coincidere con la conclusione fisiologica della ottava legislatura. Resta così in vita la speranza che, anche per la famiglia dei ferrovieri italiani, qualcosa possa ancora venire da questo Parlamento che ogni tanto fa le bizze e minaccia di far saltare tutto per aria.
In questa sede, come i nostri affezionati lettori sanno da tempo, non ci occupiamo di politica; l'accenno alla crisi di governo si è imposto per manifestare una speranza: quella di vedere approvata, finalmente, la riforma dell'Azienda ferroviaria e, con questa, altri provvedimenti che interessano i ferrovieri.
A volere essere obbiettivi, la legislatura in corso non è stata prodiga con il mondo della rotaia. Il Parlamento, quasi totalmente assorbito dalla enorme massa di decreti-legge, ben poco tempo ha avuto a sua disposizione per occuparsi di proposte e disegni legislativi, vuoi in Commissione trasporti che in aula.
Dobbiamo giusto ricordare un provvedimento che, avendo ottenuto la favorevole approvazione sia del Senato che della Camera, è divenuto operativo: riguarda la sistemazione del personale del Ministero dei Trasporti assunto con contratto a termine, ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, in data posteriore al 30 aprile 1979. Ma — ci avete fatto caso? — abbiamo parlato del Ministero dei Trasporti e non delle Ferrovie dello Stato e ciò perché si tratta di un provvedimento che riguarda personale a suo tempo assunto presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile.
Restano invece ancora a giacere varie altre iniziative
Una è dell'on. Lamorte, democristiano, il quale chiede l'istituzione di un Compartimento ferroviario della città di Potenza, per i 369 chilometri di linea che si sviluppano in tutto il territorio della Basilicata.
Le ragioni che suggeriscono l'istituzione del nuovo Compartimento sono molteplici e rispondono sia a motivi istituzionali che di funzionalità. Con la nascita delle regioni, infatti, ed il conseguente processo di decentramento amministrativo tuttora in atto, si va configurando un assetto dell'apparato burocratico che tende ad assicurare autonomia amministrativa nell'ambito regionale. E questa tendenza — afferma il presentatore della proposta di legge — non può vedere esclusa l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, che dovrà anzi attrezzarsi con strumenti direzionali idonei anche in Basilicata. Questa esigenza diviene vieppiù accentuata anche in presenza del dibattito sulla riforma dell'Azienda ferroviaria.
A fianco di questa proposta ne esiste un'altra analoga e riguarda l'istituzione di un nuovo Compartimento con sede a Pescara e con giurisdizione sulle linee della regione Abruzzo. La relativa proposta di legge è stata presentata dagli onorevoli Susi, Casalinuovo, Seppia, Sacconi, Andò e Mondino, tutti socialisti.

Salvatore Brancati

Sulla stampa

La stagione delle vacanze di massa sta volgendo al termine e con la fine di agosto si può praticamente scrivere la parola fine. È questo il momento — ha scritto M. Righetti su *Il Giornale* — in cui alla Direzione Generale delle ferrovie si incominciano a tirare le somme e si è arrivati a tracciare un consuntivo sull'andamento generale dei viaggi degli italiani e degli stranieri che per i loro spostamenti hanno utilizzato la ferrovia. Le cifre e le statistiche ufficiali saranno note fra alcune settimane, ma già da un bilancio parziale si può avere un'idea della situazione.
"Ferrovie: più passeggeri" ha affermato *Il Globo*, precisando che i viaggiatori paganti nel mese di luglio, primo mese delle ferie estive, sono stati circa 39 milioni 750 mila, con un aumento dell'1,6% rispetto al luglio del 1981. Nello stesso mese, ha aggiunto *Il Sole/24 Ore*, le FS hanno incassato nel settore viaggiatori, 102 miliardi 602 milioni di lire, con un aumento dell'11,8%, rispetto al luglio dell'81. Agli inizi di agosto l'aumento del numero dei viaggiatori era stato dell'1,8% circa.
"Un'estate d'oro per le Ferrovie" ha detto con una certa enfasi *La Stampa*. Dal 25 luglio al 9 agosto sono partite in treno da Torino Porta Nuova 400 mila persone, facendo registrare alle Ferrovie l'incasso-record di oltre 3 miliardi.
È innegabile, ha osservato *Il Giornale*, che l'andamento generale del traffico durante i mesi di luglio e di agosto ha registrato ovunque un sensibile miglioramento rispetto all'estate scorsa e soprattutto ai mesi estivi del 1980 e tutto questo per tre ragioni fondamentali: nel periodo giugno-luglio, grazie all'impegno di tutti i ferrovieri non c'è stata la temuta paralisi del traffico merci; nei mesi di luglio e di agosto sono stati effettuati oltre 400 convogli straordinari; la terza circostanza che ha avuto un'importanza determinante nel miglioramento della situazione è che in questi mesi non si è avuto alcuno sciopero.
L'estate sta per finire senza che nelle settimane più difficili per i trasporti pubblici — ha scritto *Il Sole/24 Ore* — sia stata effettuata una sola ora di sciopero: treni, aerei, navi-traghetto, trasporti urbani ed extraurbani hanno funzionato con regolarità, compatibilmente con le disfunzioni e le carenze di struttura e con punte eccezionali di traffico in alcune giornate. Non accadeva da molti anni. L'immagine e l'economia turistica del Paese non mancheranno di riceverne effetti positivi.
Ma che cosa ha fatto scattare la molla della pace sociale nei trasporti? "L'autoregolamentazione del diritto di sciopero pienamente applicata per la prima volta dai sindacati" ha rilevato l'*Avanti!*, aggiungendo che bisogna dare atto al Ministro dei Trasporti Balzamo di non aver dato spazio contrattuale ai sindacati autonomi, una delle cause nel passato degli scioperi selvaggi in pieno agosto. *Paese Sera* ha, da parte sua, commentato: l'autoregolamentazione degli scioperi per i servizi pubblici essenziali ha avuto un buon successo. Tutti sono soddisfatti, le organizzazioni turistiche in primo luogo, ma anche i sindacati parlano di risultati positivi.
Il codice di autoregolamentazione, secondo *l'Unità* ha retto e anche bene, fermando le avventure degli autonomi, indotti a fare i conti con una politica di responsabilità verso gli utenti. Una nuova consapevolezza sembra essere passata tra i lavoratori: colpire la gente che è in procinto di partire per le vacanze o per le festività non paga. Anche perché il rischio è di ottenere esattamente l'effetto contrario, isolandosi dal resto dei lavoratori e dell'opinione pubblica.
Peccheremo però di poca obbiettività non ricordando le difficoltà incontrate per il rientro dalla Sardegna dei turisti, che quest'anno hanno raggiunto la cifra record di 1 milione e duecentomila, superando di un buon 30% le presenze dell'anno precedente.
Tutti gli organi di stampa hanno puntualizzato il fenomeno ma, fortunatamente, pochi ne hanno addossato la responsabilità alle Ferrovie. *La Repubblica* ha ricordato che è impossibile far ripartire dall'Isola in cinque o sei giorni centinaia di migliaia di turisti approdati nell'arco di più settimane. Chi non ha prenotato, affidandosi al caso, rischia le attese e i bivacchi. Dello stesso parere *l'Unità*: "Arrivano scaglionati in Sardegna, ma poi vogliono rientrare tutti insieme".

Maria Guida

I FERROVIERI RICORDANO

Come stiamo verificando con le fotografie, sembra proprio che i ferrovieri abbiano i cassetti pieni di immagini del tempo passato. Spesso, però, le immagini non sono rimaste impresse sulla carta fotosensibile, ma su una carta più fragile e leggera: quella della memoria.
Da questo numero "Voci" apre le sue pagine proprio ai ricordi dei ferrovieri, nella convinzione che una storia del treno non potrà mai dirsi completa se continuerà a privilegiare linee e mezzi trascurando gli uomini, le loro esperienze, il loro lavoro. Diamo il via alla nuova rubrica pubblicando un "ricordo" di Livio Avanzini, "un vecchio pensionato", come lui stesso si definisce. Ma la vivacità del racconto, lo smalto di certi particolari per nulla offuscato dal tempo, ci convince che Avanzini non può essere "vecchio", come certamente non è vecchia la sua memoria.
Naturalmente sappiamo bene che manoscritti, diari, impressioni giacciono nei cassetti di molti ferrovieri (anche nei nostri, vi assicuriamo) e che, raccolti tutti insieme in un immenso libro immaginario, potrebbero dar vita a un'affascinante storia umana delle nostre ferrovie. E se il nostro appello sarà recepito, disporremo in breve di un abbondante materiale. Ci sarà quindi il problema delle scelte: non si potrà certo pubblicare tutto e subito. Saremo, quindi, costretti a dare la precedenza ai testi di maggiore interesse generale. Infine, ricordiamo che un racconto breve e sintetico può spesso risultare più interessante di descrizioni che occupano pagine e pagine. Comunque, la redazione si riserva la libertà di intervenire sui testi destinati alla pubblicazione, là dove le esigenze giornalistiche lo richiedano. Avanti, allora. Apriamo i cassetti della memoria ferroviaria e, senza paura, mettiamoci a ricordare.
I manoscritti dovranno essere indirizzati a: Periodico Aziendale "Voci della Rotaia", Direzione Generale FS, Piazza della Croce Rossa, 1 — 00161 Roma. Chi vuole può servirsi anche della posta di servizio. I manoscritti non saranno restituiti.

Quella ferrovia per Asmara

di Livio Avanzini

Chi scrive è un vecchio ferroviere, anzi un vecchio pensionato che vuole parlarvi di una singolare avventura vissuta nei lontani 1936/37/38, da alcuni — pochi — ferrovieri (e mi chiedo: quanti sopravvivono ancora oggi?) inviati dalla Direzione Generale a gestire la ferrovia dell'allora Colonia Eritrea: linea Massaua-Asmara-Agordat.
Nel 1936 (spero che le date siano valide anche se soltanto affidate alla mia stanca memoria) era appena terminata la cosidetta guerra d'Etiopia, quella che, per intenderci, doveva far di nuovo risplendere il sole sui "fatali" colli di Roma. — Il Reggimento Genio Ferrovieri, (ora gestisce la linea della Val d'Aosta) che aveva fatto funzionare la ferrovia in Eritrea durante la guerra, stava per rimpatriare. Il personale doveva essere sostituito da civili: noi. Accuratamente selezionati da minuziose visite sanitarie, vaccinati e imbottiti di chinino, ci trovammo imbarcati il 19 Gennaio del 1936 — allora si doveva aggiungere: anno XIV dell'era Fascista — sul piroscafo Cesare Battisti, che fece poi una triste fine. Eravamo a Napoli. Chi erano i miei compagni di viaggio, ferrovieri? Ricordo ancora alcuni nomi: Gambaccini ligure, Romani, Solitano pugliese, il dottor Mancini di Napoli, Mazzardis controllore da Novi Ligure, Panciroli di Genova, il più giovane di noi, il cav. Pagani di Genova, personaggio enigmatico, Cerasi un romano che si fece poi raggiungere dalle belle e intraprendenti sorelline, D'Amico di Ostuni, Biffi milanese, lavoratore serio e competente, Sbarbaro, Tiribilli di Firenze, Calabrò di Reggio Calabria, il Conte (sic) Di Donato di Napoli, ed infine io del Compartimento di Torino, sottocapo a Salbertrand (allora Salabertano). Viaggio di alcuni giorni, piccola sosta a Suez ove dalla città, Maria Uva si avvicinò alla nave su una barchetta per cantarci "Faccetta Nera" sventolando il tricolore e gridarci: Viva l'Etiopia Italiana, con l'immancabile viva il duce. E dopo alcuni giorni di navigazione nel mar Rosso, sbarco nell'infocata Taulud, il porto di Massaua. Di qui un pittoresco rovente trenino ci porta all'Asmara alla direzione delle Ferrovie Eritree. Il direttore, ing. Angelino, un romano bonario e anzianotto, ci destina qua e là. A me ed all'amico Di Donato venne affidata l'importante stazione di Nefasit, a 96 Km da Massaua e il cui nome significa "ventosa". Situata a 1.700 metri di altitudine, poco prima di Asmara (2.400 metri sul mare), Nefasit era un importante scalo ferroviario poichè da essa partiva la camionabile per l'interno; era luogo di smistamento della ardita filovia che univa Massaua all'Asmara, filovia gestita dai ferrovieri di Nefasit: noi. Aveva un forte movimento di merci e viaggiatori e di militari che andavano e venivano dal vicino campo militare di Mai Habar (acque abbondanti) punto di concentramento per soste e smistamento di militari. — Pochi giorni dopo la nostra presa di possesso della stazione, il collega Di Donato chiese ed ottenne di rimpatriare e poiché lì per lì non si trovò nessuno per sostituirlo, rimasi solo soletto a curare la circolazione dei treni; per il resto ero coadiuvato dal personale indigeno, fidato e operoso, specialmente dal "Capo Gestioni" Ailè Calù, un vero personaggio, assai dignitoso e rispettabile, copto, oltre che da una numerosa squadra di manovalanza, tutta gente buona e ubbidiente che ricordo con affetto: il giovane capo manovra Chidanè Merrac, furbo e svelto, il musulmano Ali Mahammed, l'anziano rispettabile Agòs... ed altri. Ma io, rimasto così,

La stazione di Massaua in un'immagine d'epoca

solo, a dirigere l'impianto, che vitaccia da cani! I treni circolavano giorno e notte e non potevo allontanarmi dal petulante telefono poiché dovevo regolare la marcia dei treni anche dai limitrofi "piani orizzontali", specie di posti di movimento affidati — ahimè — ad eritrei volenterosi, ma analfabeti. (Ritira le chiavi col bastone rosso e gira gli scambi con le chiavi senza bastone...) — Trascorrevo le notti in ufficio sonnecchiando a cavallo di una sedia. A Nefasit i treni sostavano tutti almeno mezz'ora per il rifornimento di carbone e acqua (mentre l'acqua sgorgava dalla colonna idraulica, gli indigeni del treno venivano a buttarvisi sotto per rinfrescarsi e bere) — Le locomotive erano le piccole efficienti Caprotti a carrelli snodabili. Più tardi arrivarono dall'Italia le "littorine" adatte alla linea che era a scartamento ridotto. — La partenza dei treni che salivano all'Asmara presentava sempre dei problemi. E mi spiego: fuori della stazione il tracciato della linea era subito in forte salita e quel che era peggio con una curva stretta e insidiosa; era un punto abbastanza difficoltoso da superare. Per questo il trenino doveva prendere una buona rincorsa: retrocedeva pertanto fin sugli scambi d'ingresso (il piazzale della stazione era assai lungo) e poi a tutto vapore si slanciava di corsa verso l'uscita sbuffando con grandi nuvole di vapore fra sibili e fischi: o la và o la spacca! Ma attenzione! Appena il treno aveva oltrepassato gli scambi d'uscita dovevo subito predisporre l'istradamento per il binario di salvamento nel caso, non improbabile, di una retrocessione. — Se poi lo slancio era stato buono, il tonnellaggio scarso, e il macchinista — eritreo — in gamba, allora tutto filava regolarmente: il convoglio superava la terribile curvaccia e, pochi istanti dopo, lo rivedevamo che allegramente, ciuff, ciuff, si arrampicava sulle brulle pendici del monte che portava sull'altipiano. E allegri fischiettamenti esprimevano la soddisfazione del macchinista che, dalla cabina, ci salutava festosamente e pareva dirci: vedete che sono bravo e ce l'ho fatta?

La composizione dei treni era generalmente la seguente: una o due carrozze di prima, seconda e terza classe per i passeggeri bianchi e di colore con posti assurdamente distinti (ma non osservavamo mai questa separazione) poi i carri merci coperti e scoperti. Dentro o sopra i quali prendevano posto gli indigeni col biglietto di quarta classe. Appollaiati sui carichi — generalmente mattonelle di carbone — avvolti nei svolazzanti sciamma unti e bisunti — più sono sporchi e più tengono caldo — respingevano coi piedi, imprecando, quegli altri che da terra chiedevano di salire, e poi quando il treno era in moto e loro erano issati lassù sul carico, attenzione ad abbassare il capo quando si imboccava una galleria. — C'erano poi i Treni Speciali per le Autorità sia civili che militari. Anche la "Sceriffa" con le sue dame di compagnia aveva diritto al treno speciale. Era costei Eulalia El Morgani; si proclamava diretta discendente di Maometto ed era la sovrana spirituale dei Mussulmani della Colonia. Risiedeva a Moncullo nel torrido bassopiano orientale; era in ottimi rapporti con le nostre Autorità. — Inoltre la ferrovia trasportava anche molti Sudanesi che andavano o tornavano dalla Mecca. Viaggiavano a famiglie intere e una volta installati in un carro non si muovevano più fino all'arrivo a destinazione, da Agosdat a Massaua all'andata e viceversa al ritorno. Attraversavano il mar Rosso su fragili stracarichi sambuchi che li portavano da Massaua a l'Arabia. E poichè fra le mie mansioni avevo anche quella di controllare, quando occorreva passavo a chieder il biglietto a loro ed agli altri, spostandomi lungo tutta la linea. "Uereghett? Kendei uereghett avellò? "Qualche parola l'avevo imparata. Mi presentavano un mucchio di monete avvolte nello sciamma. Erano talleri di Maria Teresa, franchi francesi, monete inglesi e qualche nostra lira (poi il nostro governo credette bene di falsificare i talleri, la moneta più diffusa). Prelevavo ciò che mi serviva e consegnavo loro l'"uereghett", il biglietto a cartoncino bleu. Vi assicuro che non ho mai abusato della completa fiducia di queste popolazioni semplici, buone.

Quante cose vorrei dire se non temessi di essere troppo prolisso. Il F.V. della stazione era in muratura a due piani; venne l'ordine di scrivere sulla facciata verso i treni, frasi esaltanti il re e il duce. Presi tre piccioni ed una fava; poiché era il momento che i nostri soldatini rimpatriavano dopo le operazioni di guerra, feci fare alcune lettere cubitali in legno e con esse, predisposte ad arte, scrissi: W IL RE-DUCE, che diceva tutto senza dimenticare i reduci. — Quando si girò il film "Luciano Serra pilota", al super revisore (?) Vittorio Mussolini venne offerta una partita di caccia al kudù maggiore e poiché nei paraggi di Nefasit ne era stato segnalato uno, grosso e vistosamente cornuto, lo spinsero di nascosto sotto il fucile del Bruno, che lo uccise, fiero, e ne richiese la testa imbalsamata. Ciò che io feci fare dall'artigiano greco Tom, spendendo una certa somma. Che si tardava a rimborsarmi, per cui, malgrado le insistenze del Governatore, i cornazzi non li spedii mai all'Asmara e rimasero nelle mie mani, e li conservo tuttora... Un ricordo.

A guerra conclusa, il Governo autorizzò alcuni connazionali (meritevoli?) di farsi raggiungere dalle mogli e la mia, Mari, fu una delle prime a venire. Sul piroscafo che le portava, erano le prime donne che arrivavano in colonia dopo la guerra: una decina di mogli di coloniali, una ventina di suore infermiere ed una trentina di prostitute... Tutte si tennero buona compagnia! — Le cose intanto si erano grandemente migliorate: avevo 4 sottocapi bianchi con me, altro personale come il sorvegliante Lavori, Piazzano di Ormea, e la moglie che potevo chiedere di più? Così trascorremmo felicemente alcuni anni incontrandoci coi colleghi delle stazioni vicine: Tanda di Arbaroba, Cantini genovese di Embatkalla.

È il caso di ricordare che Nefasit venne scelta dal Governo quale punto di concentramento

delle prostitute nere? Ragazze che avevano dai 13 ai 25 anni. Dopo questa età sia le eritree che le altre africane, sono donne sfatte. Erano le cosidette Sciarmute.
E prima di chiudere vi presento con nostalgia tutta la lunga linea ferroviaria da Massaua all'Asmara e poi da Asmara ad Agordat: Massaua/Taulud, Campo di Marte, Otumlo, Moncullo, Dogali, Mai Hatal, Damas, Baresa, Ghinda, importante località, Embatkalla, Nefasit, Arbaroba, Asmara, e scendendo verso il bassopiano occidentale: Gaggiret, Zada Cristian, Zazega, Dem Sebai, Adennà, Abrascicò, Amba Derò, Ela Beret, Cheren, stazione di molto traffico, Humet, Darò Tai, Mai Adartè, Agordat. Un tratto di linea non percorribile da treni proseguiva fino a Sciaglett, e Biscia. Fra una stazione e l'altra erano una trentina di cosidetti "piani orizzontali", posti di movimento presenziati da eritrei, come precedentemente ho detto. Il grande governatore Martini disse: «...Oh vaste e verdi solitudini, un frammento del mio cuore è rimasto fra i vostri boschi di palme ed, ahimè, io dispero oggimai di venirlo a riprendere».
Perdonatemi, perdonatemi per questo tempo che vi ho fatto perdere. □

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

L'indennità integrativa speciale per l'ultimo quadrimestre del 1982 e sua trimestralizzazione

Accingendomi a scrivere queste note (siamo ai primissimi giorni di agosto) mi corre l'obbligo di trattare l'argomento in oggetto, nella considerazione che, verosimilmente, il presente numero di "Voci" perverrà agli amici pensionati coevamente all'assegno di conto corrente postale di serie speciale relativo alla rata di pensione del mese di settembre e, quindi, per porli tempestivamente in grado di verificare la variazione intervenuta nella voce retributiva in questione riportata sul modello S.M.8.
Ancora non sono in condizione di precisare il numero della G.U. su cui il decreto autorizzativo predisposto dal Ministero del tesoro verrà pubblicato, dato che, al momento, il decreto stesso si trova in fase di registrazione alla Corte dei conti, cui poi seguirà quella della pubblicazione, della qualcosa ritengo di poter fornire gli estremi la prossima volta.
Allo stato, anche la circolare della Direzione generale del tesoro, con la quale si impartiscono le istruzioni operative ai Centri meccanografici ed alle Direzioni provinciali del tesoro, è in corso di avanzata predisposizione, tuttavia tutto lascia prevedere che la nuova misura dell'indennità in questione venga puntualmente corrisposta alla scadenza dovuta (rata di settembre).
Tale misura è stata determinata in applicazione dei criteri sanciti dall'art. 23 della legge finanziaria 30 marzo 1981, n. 119, secondo i quali a partire dal 1° maggio 1982 si valutano i punti di variazione del costo della vita derivanti dal confronto tra il valore medio dell'indice relativo al periodo compreso tra il nono ed il sesto mese con il valore medio dell'indice relativo al periodo compreso tra il tredicesimo ed il decimo mese anteriore a quello da cui ha effetto l'aumento e si tiene conto del valore medio di ciascun punto, che, per il personale in quiescenza, è stato fissato legislativamente in lire 1.910 mensili (3° comma dell'art. 23 succitato).
Per la variazione della scala mobile con effetto dal 1° settembre c.a., la lettera dell'Istituto centrale di statistica ha informato il Ministero del tesoro che la differenza tra il valore medio dell'indice relativo al periodo dicembre 1981 (9° mese) — marzo 1982 (6° mese) e quello relativo al periodo agosto 1981 (13° mese) — novembre 1981 (10° mese) ha comportato un aumento di 14 punti di contingenza, con la conseguenza che la maggiorazione sull'indennità integrativa speciale ammonta a lorde lire mensili 26.740 (= 1.910 × 14).
Pertanto, la predetta indennità in favore dei titolari di pensione diretta e di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza degli assuntori, è dovuta nella misura mensile di lorde lire 416.084 (= 389.344 + 26.740); aggiungo che, per effetto della ritenuta per l'assistenza malattia, l'importo dell'indennità stessa figurerà sull'assegno mensile in lire 411.923 (= 416.084 — 4.161).
Ricordo ancora che nei confronti dei trattamenti di quiescenza decorrenti dal 2 luglio 1979 in poi l'assegno di scala mobile viene ridotto mensilmente dell'importo di lorde lire 72.122, corrispondente all'80 per cento della riduzione mensile di lire 90.152, a cui il medesimo assegno è stato assoggettato durante il periodo di attività degli interessati: per costoro l'importo è di lorde lire 343.962 (= 416.084 — 72.122) e sull'assegno risulta di lire 340.522 (= 343.962 — 3.440).
Il ripetuto decreto ministeriale stabilisce, altresì, l'ammontare della medesima indennità da corrispondersi al personale a riposo in aggiunta alla 13ª mensilità del corrente anno. Per le due ipotesi sopra specificate, l'importo spettante è il seguente: 1) lorde lire 377.364 (= 416.084 — 38.720) e, al netto della ritenuta per malattia, lorde lire 373.590 (= 377.364 — 3.774), per gli esonerati fino al 1° luglio 1979 compreso; 2) lorde lire 305.242 (= 377.364 — 72.122) e, al netto della ritenuta per malattia, lorde lire 302.190 (= 305.242 — 3.052).
A questo punto, mi preme riscontrare quanto, a proposito dell'indennità integrativa speciale, ha segnalato il sig. **Antonino Trusso** da Palermo. La divaricazione verificatasi negli importi dell'emolumento in discussione (fra quello dovuto ai dipendenti in attività e quello spettante al personale a riposo) è, cioè, che a partire dal settembre 1981 la scala mobile dei pensionati non corrisponde più

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M.
del Servizio Personale

Trattamento economico

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 190 del 13.7.82 è stata pubblicata la Legge 1° luglio 1982, n. 426 contenente norme sul trattamento economico e giuridico del personale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, nell'ambito del rinnovo contrattuale valido per il periodo 1981-1983.
Inoltre in data 4.8.1982 è stato siglato l'accordo tra le Organizzazioni sindacali e il Ministro dei Trasporti relativo alla riparametrazione stipendiale per l'anno 1982. Tale accordo dovrà essere formalizzato con Decreto del Presidente della Repubblica il cui schema è già stato inviato alla Presidenza del Consiglio per la discussione in sede di Consiglio dei Ministri.

Trattamento di quiescenza

Sono state ultimate le riforme dei trattamenti di quiescenza determinate dall'assegnazione degli stipendi di cui alla Legge 885/1980.
In attesa di iniziare le riforme conseguenti all'applicazione della tabella degli stipendi del nuovo contratto, si sta intensificando l'attività di predisposizione e adozione di provvedimenti di ricongiunzione in base alla Legge 29/1979.

puntualmente all'80 per cento di quella stabilita per il personale in servizio, discende proprio dalla introduzione della quadrimestralizzazione di detta indennità per i pensionati.
Al riguardo, però, va precisato che già da prima, allorchè durante la quiescenza vigeva la semestralizzazione della scala mobile, la corrispondenza dell'80 per cento con l'indennità del servizio attivo era venuta meno con l'avvio in favore di quest'ultimo personale della trimestralizzazione degli aumenti dell'indennità integrativa, in quanto l'equiparazione si verificava soltanto durante un trimestre e mancava durante il trimestre successivo.
La quadrimestralizzazione non poteva che squilibrare durevolmente il rapporto fra i due trattamenti, perché i periodi temporali di riferimento per l'accertamento degli indici di variazione sono differenti: quelli regolanti la scala mobile del personale in attività sono indicati dall'art. 1 della L. 6 dicembre 1979, n. 609 e, cioè, gli aumenti vengono corrisposti con le stesse decorrenze trimestrali e con le stesse modalità previste per il settore lavorativo privato, mentre quelli disciplinanti la scala mobile del personale in quiescenza sono fissati dal 2° comma dell'art. 23 legge n. 119 del 1981 e dianzi riportati per esteso e, cioè, gli aumenti vengono erogati con le stesse decorrenze quadrimestrali e con le stesse modalità previste per il settore pensionistico privato.
Conclusivamente, può dirsi che la divaricazione tra i due tipi di indennità integrativa speciale è intervenuta per il fatto che quella dovuta al personale dello Stato in quiescenza non è più rapportata temporalmente all'80 per cento di quella riservata al personale in servizio, bensì viene determinata con i criteri validi per calcolare la quota aggiuntiva di contingenza (corrispondente alla maggiorazione dell'indennità integrativa speciale) relativa alle pensioni del settore privato dell'importo superiore ai trattamenti minimi.
Com'è noto, la L. 29 maggio 1982, n. 297, contenente la "disciplina del trattamento di fine rapporto e norme in materia pensionistica", oltre a regolare in modo del tutto innovativo l'indennità di fine lavoro del settore privato, ha apportato, come lo stesso titolo della legge lascia sottintendere, alcune innovazioni in materia di quiescenza, fra le quali, la trimestralizzazione delle variazioni nella misura mensile dell'indennità integrativa speciale, vale a dire il congegno di scala mobile proprio dei pensionati dello Stato e del pubblico impiego in generale (art. 3 — 2° e 7° comma — della legge succitata).
Devo, però, precisare che anche con l'avvento della trimestralizzazione non si ripristinerà il rapporto temporale dell'80 per cento con la medesima indennità prevista per il personale in attività.
Ciò sempre in dipendenza della diversità dei periodi di riferimento per l'accertamento degli indici di variazione del costo della vita. Infatti, per il personale in servizio, le variazioni continueranno ad avere effetto dai mesi di febbraio, maggio, agosto e novembre, sulla base dei punti di contingenza maturati nel trimestre immediatamente precedente, mentre, per il personale a riposo, le variazioni avranno effetto dal gennaio, aprile, luglio ed ottobre, sulla base dell'aumento dei punti di contingenza derivanti dal confronto del valore medio dell'indice relativo al periodo compreso tra l'ottavo ed il sesto mese con il valore medio dell'indice relativo al periodo compreso tra l'undicesimo ed il nono mese anteriore a quello da cui ha effetto l'aumento stesso.

Risposte individuali

La prima è rivolta al sig. **Nicola Fameli** da Trieste, al quale innanzi tutto vorrei ricordare che nel 1976, a seguito dell'intervento dell'Ufficio di riscontro della Corte dei conti, ha ottenuto, ai fini di quiescenza, la qualifica successiva di Capo gestione superiore, da lui espressamente richiesta con istanza del 12.2.1971, ai sensi dell'art. 2, 2° comma, L. n. 336 del 1970. Adesso, lamenta che non gli viene riconosciuto il beneficio previsto dall'art. 3 della stessa legge n. 336 e, cioè, l'aumento di servizio di sette anni, per la sua qualità di ex combattente. Purtroppo, questa volta, la risposta non può che essere negativa, per il preciso disposto del 3° comma dell'art. 1 della successiva L. 9 ottobre 1971, n. 824, che così recita: "Il collocamento a riposo di cui all'art. 3 della L. n. 336 del 1970 può essere richiesto per una data intercorrente tra il 26 giugno 1970 ed il 25 giugno 1975 e i termini per la presentazione delle relative domande decorrono dal 2 giugno 1970". Ora, poiché egli è stato dispensato dal servizio per inidoneità fisica dal 2 aprile 1969, è evidente che è rimasto al di fuori del beneficio dell'aumento di servizio connesso all'esodo volontario regolato dall'art. 3 succitato. Circa le considerazioni inerenti al potere discrezionale di cui il legislatore si è avvalso nello stabilire le varie decorrenze dei benefici in favore degli ex combattenti, va detto che quando il legislatore ricollega la concessione di una provvidenza a determinate condizioni — il più delle volte ancorate alle obbiettive disponibilità del bilancio dello Stato — evidentemente non tutti gli interessati possono usufruire dei vantaggi accordati, senza che con ciò si possa affermare la lesione del principio di eguaglianza, configurandosi l'accaduto esclusivamente come una conseguenza di fatto dovuta al succedersi delle norme legislative nel tempo. In tal senso, è consolidata la giurisprudenza della Corte dei conti. D'altra parte, che cosa dovrebbero dire i colleghi ex combattenti cessati dal servizio anteriormente al 7 marzo 1968, che sono stati esclusi da tutti i benefici della L. n. 336?
Rispondo al sig. **Giuseppe Dalla Nave** da Bologna, anche se il quesito da lui posto esula dalla problematica trattata in questa rubrica. In sostanza, l'interpellante — esonerato dal servizio il 1° gennaio 1978 — chiede se ha titolo al compenso forfettario giornaliero relativo alle quattro giornate di riposo previste dall'art. 1, lettera *b*), della L. 23 dicembre 1977, n. 937. Premesso che la legge suddetta è stata pubblicata sulla G.U. del 30 dicembre 1977 ed è entrata in vigore il giorno seguente, è evidente come il personale cessato dal servizio a decorrere dal 1° gennaio 1978 non possa aver diritto alla corresponsione del predetto compenso, ancorchè in attività alla data di entrata in vigore della legge e precisamente il 31 dicembre 1977. Invero, siccome tale pagamento è subordinato alla duplice condizione della richiesta dell'interessato di fruire delle giornate di riposo e del successivo diniego dell'Azienda per motivate esigenze di servizio, nel caso prospettato, la concreta operatività della norma, che si proietta nell'anno 1978, è stata impedita dalla mancanza del presupposto di fatto per la sua efficacia, che è da ricercare nella costanza del rapporto d'impiego. Pertanto, la domanda presentata dall'interessato nel febbraio del 1980 al Direttore Compartimentale di Bologna non poteva produrre alcun effetto giuridico, in quanto, a motivo dell'intervenuta cessazione dal servizio, lo stesso, a quell'epoca, non aveva più lo "status" di dipendente.
Rassicuro il sig. **Edgardo Lenzetti** da Massa che la modifica del suo trattamento di quiescenza, conseguente alla mancata attribuzione dei tre aumenti periodici del 2,50 per cento sulla classe di stipendio posseduta all'atto dell'esonero, in applicazione dell'art. 2 L. n. 336 del 1970, si trova in fase di avanzata elaborazione meccanografica e, quanto prima, riceverà copia del relativo provvedimento. Quanto alle quote mensili afferenti alla classe di

Notizie B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha concesso sussidi alle vedove dei seguenti dipendenti FS deceduti per cause di servizio: Renzo Conte, Capo Tecnico Superiore presso il Compartimento di Verona e Giovanni Cipio, Capo Tecnico presso il Compartimento di Reggio Calabria.

stipendio in corso di maturazione all'atto della cessazione dal servizio, esse competono al personale esonerato successivamente alla data di decorrenza economica degli inquadramenti nelle categorie e nei profili professionali e, cioè, dopo il 1° ottobre 1978. Tale beneficio, quindi, non è estensibile ai pensionati, che hanno ottenuto la riliquidazione del trattamento di quiescenza a decorrere dalla predetta data del 1° ottobre 1978, in base all'art. 160 della L. n. 312 del 1980, e cioè nei confronti del personale cessato nel periodo compreso tra la decorrenza giuridica e quella economica della legge n. 42 del 1979. In ogni modo, ove dovute, le quote anzidette sarebbero state di 3/24 e non di 21/24.

Ho il piacere d'informare il sig. **Salvatore Monaco** da Torino che in data 28 luglio testé decorso il Comitato esecutivo dell'OPAFS ha approvato la riliquidazione dell'indennità di buonuscita, predisposta in suo favore per l'applicazione della posizione tabellare attribuitagli ai sensi della L. n. 42 del 1979 e per le maggiorazioni stipendiali concesse dalla L. n. 885 del 1980. Voglio sperare, quindi, che, al momento in cui leggerà queste righe, l'interessato abbia già riscosso l'importo netto di lire 2.185.160.

Purtroppo, una volta che l'Azienda ha trasmesso il ruolo di variazione di pensione alla competente Direzione provinciale del tesoro (nel caso segnalato la spedizione è avvenuta con il modello R.51 n. 691, progressivo n. 11, in data 3 luglio 1981), la materiale corresponsione del nuovo rateo mensile e degli arretrati maturati dipende esclusivamente dalla prefata Direzione, alla quale, quindi, invito il sig. **Eduardo De Benedictis** da Ercolano di rivolgersi, per sollecitare gli adempimenti contabili in suo favore.

Tranquillizzo il sig. **Giacomo Zanda** da Treviglio, nel senso che la mancata sua presenza, all'udienza della 3ª sezione giurisdizionale della Corte dei conti, non reca alcuna conseguenza dannosa nei suoi confronti. All'uopo, egli non deve esperire alcun altro atto istruttorio e le previsioni della vigilia sono positive, trattandosi di questione la cui giurisprudenza è ormai favorevolmente consolidata.

Un treno nel cassetto

A qualche mese di distanza dall'avvio della nostra rubrica, continuano ad arrivarci, sempre più numerose, le foto di gruppo. Le due che presentiamo questa volta ai nostri lettori, sono state scattate a venticinque anni di distanza l'una dall'altra.

La più recente, inviataci da Salvatore Gambino, ex Operaio Specializzato del Deposito Locomotive di Palermo Centrale, è del 1951 quando, come ci scrive Gambino, "ancora si lavorava in cerca di pezzi di ricambio per poter mettere in sesto qualche automotrice", e se l'operazione riusciva "era una grande gioia per chi ci aveva lavorato". È una tipica foto-ricordo. A dire il vero affollatissima.

È invece del 1925 la foto di gruppo inviataci da Antonio Lascialfari. In quell'anno, suo padre Italo prestava servizio come Manovale presso la Squadra Rialzo di Parma. Italo Lascialfari vi svolgeva attività di Assistente alla Verifica, collaborava alla pulizia delle carrozze e al riscaldamento preventivo dei treni che all'epoca — ricorda — si otteneva utilizzando dei contenitori in zinco riempiti d'acqua calda.

Ma la foto di Lascialfari è interessante anche per un altro motivo. Ricordate "Gita alle Alpi Apuane", la foto di Mario Nunes Vais, pubblicata sul numero di dicembre dello scorso anno, nella rubrica "Una foto, un treno"? Bè, la foto inviataci da Lascialfari e quella di Vais sono, paradossalmente, quasi identiche. Anche se da un lato ci sono pulitori di carrozze, operai, berretti e tute da lavoro, e dall'altro personaggi come D'Annunzio, Michetti e altri membri dell'aristocrazia intellettuale del tempo.

Un obiettivo fotografico, un treno, e degli uomini hanno una limitata possibilità di combinazione. Così, giocoforza, le combinazioni talvolta si ripetono. E non importa se a scattare la foto è un Nunes Vais o un anonimo Manovale della Squadra Rialzo di Parma.

Qua e là per i D.L.F.

Aderente alla Federazione Italiana Pesca Sportiva ed attività subacquee si è costituito a Cagliari il Gruppo Amatori della Pesca, ad opera di alcuni colleghi in servizio e in pensione. Il gruppo ha già deciso, sotto l'egida del Dopolavoro Ferroviario di organizzare gare sociali e provinciali in modo d'acquisire esperienze per le manifestazioni di più rilevanza agonistica. Intanto sono state svolte le prime gare nello specchio d'acqua del Golfo degli Angeli dove la coppia Mattei-Argiolas ha prevalso sulle coppie Orrù-Cacciuto e Sanna-Banchiero. Responsabile del gruppo è Giorgio Sanna, collega dell'Ufficio Impianti Elettrici che si avvale della fattiva collaborazione di Guerrino Cacciuto, Sergio Orrù, Antonio Corda e Vinicio Banchiero. Da parte nostra: congratulazioni.

Nel bocciodromo di viale La Plaia di Cagliari i colleghi Francesco Usai e Franco Sanna, partecipando al 2° Trofeo Regionale di Bocce a coppie si sono classificati al 2° posto assoluto con oltre 100 partite vinte sulle coppie concorrenti.
Altri brillanti risultati si sono verificati nella categoria degli esordienti, dove numerosi erano le presenze dei familiari giovanissimi dei nostri colleghi: Luca Usai al 1° posto e Miguel Vallascas al 2° posto assoluto. Congratulazioni!

Organizzato dall'Assessorato allo Sport del Comune di Guasila e sotto il patrocinio dell'Amministrazione Provinciale di Cagliari si è svolta la 2ª prova del Campionato cicloturistico dell'Isola. La bella squadra capeggiata dall'infaticabile Patrizio Arduini, Segretario Superiore 1ª classe dell'Ufficio Raddoppio, con i colori del Dopolavoro Ferroviario ha conseguito l'ammirevole 3° posto assoluto. Ai bravi ciclisti l'augurio di altre magnifiche affermazioni.

"Festa del Pensionato" organizzata dal D.L.F. di Portogruaro, a cui hanno partecipato 150 ex ferrovieri

La squadra giovanissimi del fioretto ha partecipato, in rappresentanza del DLF di Venezia, alla manifestazione conclusiva dell'attività 1981-82 indetta dal Comune di Venezia. Sono intervenute sei squadre della terraferma, complessivamente 130 ragazzi dediti a varie specialità dell'attività schermistica.
Negli anni più recenti i corsi di scherma tenuti nelle palestre del nostro DLF hanno ricevuto vasti consensi da parte sia dei ferrovieri che dei soci frequentatori. A testimonianza dell'impegno con cui si è operato nella preparazione tecnica degli schermitori sta l'incarico che il Comune di Venezia ha conferito proprio al nostro dopolavoro veneziano per l'organizzazione del "Trofeo giovanile Città di Venezia" e del recente "Torneo internazionale" per adulti, al quale hanno partecipato rappresentanti di ben 40 nazioni diverse.
Il gruppo scherma del DLF si è distinto anche durante le manifestazioni sportive tenutesi nel marzo scorso a Venezia, in occasione delle cerimonie per il gemellaggio della nostra città con la capitale dell'Estonia, Tallinn. Gli schermitori veneziani si recheranno, fra poco, a far visita ai colleghi sovietici, in un simpatico scambio di ospitalità.

Anche il DLF di Portogruaro ha voluto portare il suo contributo alla riuscita dell'anno dell'Anziano. Ha organizzato, infatti, una "Festa del Pensionato" a cui hanno preso parte quasi 150 ex ferrovieri provenienti non soltanto dal comprensorio portogruarese ma anche da varie località del Veneto e del vicino Friuli-Venezia Giulia. Al simpatico e significativo incontro sono intervenute anche numerose autorità locali e dell'Azienda.
La squadra dell'Esercito si è aggiudicata il IV Torneo interaziendale di calcio "Città di Portogruaro", superando di misura, dopo una emozionante ed incerta finalissima, il DLF di Portogruaro che ha così conquistato la seconda piazza. Alle prime quattro squadre classificate sono andati dei magnifici trofei, mentre targhe e medaglie sono state consegnate agli allenatori delle due fondazioni finaliste: Misasi per l'Esercito e Orso per il DLF di Portogruaro.

La squadra giovanissimi di fioretto del D.L.F. di Venezia

A Porto Nogaro, alla foce del fiume Corno, nei pressi di S. Giorgio di Nogaro, vive e si sviluppa il Gruppo Canottaggio-Canoa del DLF di Cervignano-S. Giorgio di Nogaro.
È da notare che la Sede di questo Gruppo è stata edificata su un'area di circa 150mq. di proprietà delle FS e che il capannone adibito a deposito imbarcazioni e spogliatoi e le altre attrezzature necessarie per lo svolgimento dell'attività sono state costruite dagli stessi soci con i propri mezzi e mettendo a disposizione il tempo libero di cui disponevano.

Inoltre tutti i soci della Sezione del DLF di Cervignano si sono autotassati al fine di permettere agli atleti di recarsi in trasferta e per consentire il rinnovo graduale delle imbarcazioni e delle attrezzature sportive.
I risultati sono stati eccellenti. Basti pensare che attualmente il Gruppo di Canottaggio conta circa 80 tra ragazzi e ragazze di età compresa tra i 10 e i 18 anni e che gli atleti hanno già conseguito brillanti risultati. Tra i tanti risultati lusinghieri merita ricordare:
— il titolo italiano di fondo canoa K2 metri 3000 - categoria ragazze - ottenuto all'idroscalo di Milano in maggio da Loredana Taverna e Marzia Zanon;
— quattro qualificazioni di raggazzi alle fasi finali nazionali dei "Giochi della Gioventù" che avranno luogo a Roma in Ottobre.

Maria Zanon e Loredana Taverna, campionesse italiane di fondo canoa K2 metri 3000 - categoria ragazze

In un'atmosfera lieta e di comprensibile euforia, alla presenza di autorità ferroviarie e cittadine, si è svolto il quadrangolare di tennis indetto dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro ed organizzato dalla Sezione di Napoli.
Il quadrangolare, al quale hanno preso parte le Sezioni di Bari, Firenze, Napoli e Palermo, si è svolto in 4 giornate con la collaborazione tecnica del Comitato Regionale F.I.T. e del giudice arbitro Luciano Sannia, impeccabile in tutte le sue decisioni.
L'atmosfera di familiarità, la coscienza di esprimere un impegno partecipativo al di sopra di ogni risultato ed il convincimento di tutti i partecipanti che trattavasi di un momento di incontro e libera aggregazione, sono stati gli elementi caratterizzanti di tutta la manifestazione.
Contemporaneamente si sono svolte gare di singolo e di doppio nelle fasi di semifinali e finali.
I partecipanti hanno dimostrato di avere una preparazione tecnica abbastanza buona, ma ciò che più ha sbalordito, sotto l'aspetto tecnico, sono stati i ragazzi della categoria Under 12.
Infatti gli allievi Nicola De Nicolò di Bari e Roberto Nencini di Firenze si è avuto un incontro di finale singolo al cardiopalma. Tutti e due i ragazzi hanno dimostrato di essere delle vere promesse del tennis italiano con il loro gioco veloce arretrato sia di dritto che di rovescio da fondo campo. Il De Nicolò solo dopo circa 2 ore e 30 minuti di gioco ha potuto piegare la strenua difesa del suo coetaneo Nencini.
Nelle gare di singolo, oltre alla vittoria di De Nicolò si sono avute le vittorie di Burghi su Manetti nella categoria Over (giocatori oltre i 40 anni) mentre, Luigi Fusco ha avuto ragione di Allegretta nella categoria dei giocatori non classificati.
Nella categoria under 14, dopo una partita molto combattuta, Marcello Cianfordini ha battuto il suo amico Renato Argensone.
Le gare di doppio hanno fatto registrare le vittorie della Sezione di Napoli nelle categorie N.C. con Guriglia e Del Greco su Cicali e Sanmichele e nella categoria under 14 con Oresti e Ghezzi su Giannetti e Pacini.
La Sezione di Firenze, invece, si è aggiudicata le gare dell'Over con Menetti e Gherardieri su Capobianco e Loiacono e nella categoria Under 12 con Bettini e Boddi su Iovine e Sapenda.
L'ottima riuscita della manifestazione è stata una bella soddisfazione per il Presidente della Sezione di Napoli sig. Carlo Cossu, e dei suoi collaboratori, che si sono impegnati veramente a fondo per fare in modo che tutto si svolgesse regolarmente e per rendere la permanenza ai giocatori il più piacevole possibile.
A conclusione di una simpatica e ricca premiazione i giocatori ed i dirigenti si sono dati appuntamento per il prossimo anno.

CALENDARIO TURISTICO DLF - OTTOBRE 1982

ITINERARIO	Sezione DLF organizz.	Data di partenza	gg.	Importo circa L.
Francia-Portogallo: Lourdes-Lisbona-Fatima	Ancona/ Verona	3.10.82	10	365.000
Parigi e Castelli della Loira	Venezia	3.10.82	9	350.000
Parigi - Fontainebleau - Vaux le Vicompte	Verona	5.10.82	6	200.000
Parigi e dintorni	Cagliari/ Roma	30.10.82	6	195.000
Olanda: Amsterdam - Rotterdam - Grande Diga	Milano	5.10.82	7	268.000
U.R.S.S. - Asia Centrale	Trieste/ Udine	1.10.82	11	850.000
Austria - Ungheria - Cecoslovacchia: Vienna - Budapest - Praga	Milano	2.10.82	10	388.000
Ungheria: Budapest e dintorni	Napoli/ Firenze	29.10.82	7	203.000
Thailandia: Bangkok - Pattaya	Roma	28.10.82	11	1.020.000
U.S.A.: New York - Filadelfia - Cascate del Niagara - Washington	Bologna/ Genova/ Roma/ Firenze	16.10.82 15.10.82	9 10	890.000 900.000
Spagna - Isole Canarie (aereo)	Genova	5.12.82	9	570.000
Vienna economica in treno	Firenze	21.11.82	5	127.000
Mosca - Leningrado (aereo)	Torino/ Firenze/ Roma	5.12.82	8	520.000
Zambia: Tour e soggiorno (aereo) - (safari fotografico)	Torino/ Verona	23.12.82	15	1.550.000
Egitto: Tour dell'Egitto classico (aereo)	Trieste/ Roma/ Firenze/ Bologna	30.12.82	10	1.075.000
CROCIERE				
Crociera in Grecia - Jugoslavia: Rodi - Creta - Corfù - Dubrovnick	Milano	2.10.82	8	da 860.000

Si è chiuso recentemente il 7° Corso d'Immersione subacquea organizzato dal DLF di Foggia e condotto dal campione regionale di pesca subacquea Pino Cammarota.
Per 11 giorni i 20 ragazzi iscritti a detto corso hanno vissuto una esperienza da favola, immergendosi con l'istruttore nelle limpide acque di Baia di Campi, ed imparando a conoscere quanto c'è di bello, ma soprattutto i pericoli dell'immersione.
La vita in tenda ed in comunità ha sviluppato nei partecipanti un grande senso di collaborazione e di altruismo; fattori indispensabili per una futura società migliore.
Si sono attivamente interessati alla realizzazione di detto corso, Dirigenti dell'Ufficio 7°, del DLF di Foggia, della Federazione Italiana Pesca Sportiva e della AMF Mares Sub.

FERLETTURE

Una nuova linea diretta

Le Ferrovie Federali Svizzere stanno modernizzando la loro immagine. E non solo grazie all'introduzione dell'orario cadenzato. È nata infatti una nuova rivista bimestrale, **linea diretta**, rivolta agli utenti e a tutti gli appassionati di viaggio. Una rivista per i viaggiatori, ma anche dei viaggiatori, come dimostra la serie di interviste a personaggi noti e meno noti, clienti assidui delle FFS, che occupa buona parte del numero uno del nuovo giornale.

Carta patinata, colori per tutte le sedici pagine del periodico, una grafica giovane, fanno di **linea diretta** un intelligente strumento pubblicitario che contemporaneamente assolve a un periodico impegno di informazione sui servizi che le FFS possono offrire ai loro utenti. La rivista esce in tre edizioni — tedesca, francese, italiana — e questo ne facilita la diffusione e il consumo anche da parte degli utenti stranieri. Per questo primo numero sono stati tirati 2 milioni di copie.

Ma non è tutto. Contemporaneamente è stato anche ammodernato il **Bollettino delle FFS.** Copertina e numerose pagine a colori ne hanno senz'altro migliorato la qualità grafica.

Insomma, anche le pubblicazioni delle Ferrovie svizzere cercheranno come i treni, di andare "Al nostro ritmo", come dice lo slogan coniato per pubblicizzare il nuovo orario cadenzato.

T.G.

La stazione di Luino

Quando nel 1882 venne inaugurata la linea Novara-Pino, si disse che la grande stazione internazionale di Luino, cuore di tale linea, era una delle meraviglie della terra. Oggi la stazione di Luino compie 100 anni e l'avvenimento viene ricordato da una pubblicazione, appunto **I cento anni della stazione internazionale di Luino,** che rievoca la storia di una linea e di un impianto di importanza così rilevante.

Con l'inaugurazione del Traforo del Frejus nel 1871 e con l'apertura della ferrovia del Brennero nel 1867, erano stati realizzati due importanti transiti verso la Francia e l'Austria. La Svizzera rimaneva in pratica tagliata fuori e si decise quindi di "riavvicinarla" all'Italia mediante un tunnel sotto il Gottardo che avrebbe messo in comunicazione il sud del paese con i Cantoni centrali e con l'Italia attraverso le due reti di Pino e Chiasso.

La creazione di una linea internazionale presupponeva naturalmente la creazione di una stazione internazionale e, non

senza contrasti, la scelta cadde su Luino. L'inaugurazione ebbe luogo il 18 novembre 1882.

Oggi, sono trascorsi cento anni e la stazione di Luino, seppure insufficientemente potenziata, resta sempre la porta di ingresso più rapida per collegare il centro Europa con il Mediterraneo.

La pubblicazione celebrativa in questione è ampia ed esauriente, corredata da belle fotografie; la veste tipografica è molto curata. Un libro dunque che non può mancare nella biblioteca di chi ama la ferrovia.

M.D.C.

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

Vicende della parola "disservizio"

Cosa si intende per "disservizio"? Ognuno di noi, confessiamolo, sarebbe tentato di tirar fuori la sua brava definizione, muovendo dal significato più ovvio di "servizio mal reso" al significato non generico di "cattivo funzionamento di un servizio pubblico". Ma per ricercare il vero che è in questa parola, composta di *dis*, con valore privativo, e *servizio*, notiamo che è giunta a noi dall'antico verbo *disservire* = "servire male", e che in passato ha avuto diffusione sotto forma di *disservigio*. Così infatti la troviamo registrata nel Tommaseo-Bellini ed in altri dizionari dell'Ottocento, ma nulla lascia intendere che già in quel tempo stesse ad indicare la precaria efficienza dei pubblici servizi.

Considerando poi l'andamento del servizio ferroviario, che è quello che più ci riguarda, dobbiamo osservare che nel secolo scorso non mancarono motivi di profonda insoddisfazione, nè difettarono le occasioni per poter sfoderare a mò di durlindana la voce Disservizio. Ne dà testimonianza lo scritto che qui riportiamo: "...malgrado i rilevanti benefici delle ferrovie, non v'ha forse alcun'altra industria contro la quale si sentano tanti lagni. È un fenomeno singolare, ma che pure si verifica dovunque, che da tutti i paesi, da tutte le città si fanno istanze, pratiche e sforzi per l'esecuzione di qualche tratto di ferrovia che le tocchi e le serva, e appena la ferrovia è eseguita si sente un coro di lamenti pel servizio, per gli orari, per la velocità. Tutto è perfettibile e certo anche il servizio ferroviario andrà sempre migliorando, ma è indubitato che i lagni sono esagerati e se coloro che li emettono e se ne fanno interpreti volessero dapprima riflettere al complesso di simili aziende e alla difficoltà di mantenere in costante e preciso movimento una macchina, quale una rete ferroviaria, composta di tanti organi, per la maggior parte uomini e quindi soggetti ad errare, di certo troverebbero d'attenuare la severità dei rimproveri che costantemente rivolgono alle Amministrazioni ferroviarie" (L. Loria, *Lezioni sulle strade ferrate* — Milano, 1874).

Come si vede, il disappunto di allora era fatto di "lagni", "lamenti, "rimproveri", e nessuno aveva ancora pensato di adoperare Disservizio per dir male dei treni e dei ferrovieri. Infatti l'uso neologico del termine, esteso in tempo successivo ad altri servizi destinati alla collettività (poste, telefoni, uffici amministrativi, ecc.), risale agli inizi del nostro secolo, e per la prima volta fu applicato per designare il pessimo funzionamento delle ferrovie nel periodo in cui, dall'esercizio privato, passarono sotto il controllo diretto dello Stato. Quel malessere apparve sommamente accresciuto negli anni intorno al 1920, in cui "...altro che disservizio nelle ferrovie! Scioperi, treni fermati se trasportavano guardie regie ecc. ecc." (Panzini).

Oggigiorno Disservizio non ha più suono di grave rimprovero come un tempo. La ripudiano anche i cronisti dei quotidiani e degli altri mezzi di informazione, preferendo ricorrere a "disordine", "caos", "confusione" e sim.

Che si tratti o no di decadenza è difficile dire. Notiamo tuttavia che nelle carte dei nostri uffici Disservizio trova buona accoglienza, soprattutto perché, dimentichi del significato più consono di "cattiva organizzazione, da cui provengono carenze varie", le si attribuisce senso nuovo come sinonimo di "anormalità" o "irregolarità". Come quando, ad esempio, per l'avvenuto ritardo di qualche treno, si richiede che gli agenti responsabili chiariscano o giustifichino i "motivi del disservizio".

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

I redattori di "Voci"

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Armando Noya	Tel.	2243
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Mario Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciarello	Tel.	4235
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338

Ancona

Esoneri. — Walter Borri, Titolare della stazione di Ascoli Piceno ha lasciato, a domanda, l'Azienda e con essa la stazione del Capoluogo piceno che sotto la sua gestione è stata completamente ristrutturata e riammodernata. Se qualche ferroviere, nell'allontanarsi dal servizio, non nasconde amarezza o insoddisfazione, Borri non è certo di questi: la promozione a Sovrintendente e la nomina a Cavaliere Ufficiale, conseguite in questi ultimi mesi, gli hanno dato una grossa soddisfazione.
Affettuosamente salutato da tutto il personale di stazione è andato in quiescenza anche il Deviatore Capo Mario Tiberi di Fabriano.
Ai due neo pensionati, amici da sempre di "Voci", giungano gli auguri più affettuosi di una lunga e serena quiescenza.

Lauree. — Elda Stacchiotti, figlia dell'Ausiliario Amleto del D.L. di Fabriano, si è laureata in Lingue e Letterature Straniere presso l'Università di Macerata.
Altro papà felice è l'Ass. Viagg. a riposo Almerino Ragni per la laurea in Medicina e Chirurgia conseguita, col massimo dei voti, dal figlio Giorgio.
Ultima meritata citazione per Quintino Di Mattia, figlio dell'ex Capo Treno Attilio, già laureatosi in Biologia a Filadelfia (USA), che si è ora laureato in Medicina e Chirurgia all'Università di Chieti.

Sposi. — Annarita Picillo, Segretario dell'Ufficio Lavori di Ancona, si è sposata a Sulmona col geom. Luigi De Angelis. Alla coppia felice giungano anche gli auguri di "Voci".

Nascite. — Gli auguri più affettuosi a Juri, secondogenito del Macchinista Cesarino Barucca del D.L. di Ancona, venuto a far compagnia al fratellino Rudy; nonché al piccolo Emanuele, figlio di un altro Macchinista, Luigi Vinciotti del D.L. di Fabriano.

Congratulazioni vivissime al Capo Ufficio Dirigenti Centrali di Foligno, rag. Filippo Sciavartini, insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana.

Lutti. — Le più sentite condoglianze al Capo Gestione Sovrintendente Carlo Benigni, titolare della Gestione Viaggiatori della stazione di S. Benedetto del Tronto, al quale è mancata recentemente la mamma Giuseppina.

Bari

Lutti. — È venuto a mancare il collega Michelangelo Russo. Operaio di I classe in pensione ormai da diversi anni, oltre che a Bari, a cui era particolarmente legato, Russo aveva svolto la sua attività anche nei Compartimenti di Napoli e Torino. Ne dà notizia con dolore il figlio Aldo, al quale porgiamo le più sentite condoglianze.
Condoglianze che estendiamo al Capo Tecnico Sup. Ruggiero Murgolo Dirigente 18° Tronco Lavori di Barletta per la perdita della moglie; all'Op. Qual. Cosimo Dulillo dipendente del Riparto 11/E di Barletta per la morte del fratello e all'Op. Qual. Angelo Dimatteo del Riparto 11/E di Barletta per quella della madre.

Quiescenze. — Sono stati collocati a riposo il C. S. Sovr. Antonio Giannini della stazione di Barletta; il Capo Pers. Viag. Sovr. Filippo Losito del Nucleo Pers. Viag. di Barletta e il Tecnico IE del Riparto 11/E di Barletta. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Lieti Eventi. — L'Op. Qual. Giuseppe Dibenedetto del Riparto 11/E di Barletta è stato allietato dalla nascita del piccolo Maurizio. All'Aus. Giovanni Magarelli dipendente della Zona 11.2.TE Molfetta

INIZIATIVA HANDICAPPATI

In questi giorni si è riunita la Commissione Esecutiva per la Gestione del Fondo di Solidarietà pro-handicappati; sono state verificate le somme a disposizione del Fondo, costituite — come è noto — non solo dal ricavato delle sottoscrizioni, ma soprattutto dal contributo aziendale, che quest'anno è salito da 400 a 740 milioni.
Entro il mese di ottobre la Segreteria della Commissione Esecutiva metterà a punto gli elenchi per i contributi, che verranno concessi ai genitori o congiunti di handicappati.
Un secondo argomento trattato riguarda una interessante e originale iniziativa, proposta dai colleghi di Livorno: far viaggiare su tutta la rete nazionale un "Treno della Speranza" in memoria del nostro amico e collaboratore Salvatore Ascenzi. Su una carrozza, appositamente attrezzata, verrebbe allestita una mostra di opere varie (dipinti, sculture, disegni, ecc.) realizzate da handicappati, tra cui sappiamo esistere veri artisti. La mostra itinerante sarebbe aperta alla partecipazione di opere di tutti i ferrovieri che vorranno inviarle; le somme ricavate dalla vendita del materiale artistico verrebbero devolute al Fondo di Solidarietà. Sul prossimo numero di "Voci" daremo tutte le informazioni necessarie.
Concludiamo, come sempre, questa nota con i nostri ringraziamenti a coloro che hanno versato contributi extra sottoscrizione al Fondo di Solidarietà. Questo mese ringraziamo in particolare: il Cavaliere Ufficiale Giuseppe Gheda; il Sig. Cesare Cozzi, che, durante il raduno dei "Musi Neri" a Roma, ha messo in palio un suo dipinto il cui ricavato è stato inviato al Fondo. Ringraziamo infine gli operai ed impiegati del Deposito Locomotive di Pistoia e i colleghi della Squadra Rialzo di Torino.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

è nato il primogenito Paolo; al Capo Tecnico Vincenzo D'Ettole dipendente della Zona 11.1.TE Barletta è nata la primogenita Silvia; al C.S. Sovrint. Cosimo Pinto dell'Ufficio Movimento è nata Annalisa. Ai genitori e ai bambini auguri vivissimi.

Bologna

Con 110 e lode si è laureato in Medicina e Chirurgia, presso l'Università di Bologna, Andrea Maccaferri, figlio di Alberto, Segr. Tecn. Sup. dell'Ufficio Materiale e Trazione. Anche Stefano, figlio di Franco Campagna, Segr. Tecn. Sup. pure dell'Uff. Trazione, ha conseguito una brillante laurea in Architettura presso l'Università di Venezia. Congratulazioni vivissime.

Rallegramenti, per la recente promozione a Primo Dirigente, all'amico Franco Gardi — Ufficio Comm.le e Traffico Comp.le — e a Lanfranco Vannini — Ufficio Movimento Comp.le. A quest'ultimo i nostri rallegramenti anche per la brillante laurea conseguita dalla figlia Antonella in Chimica.

Auguri di serena quiescenza, dai colleghi della Stazione di Lugo, ad Aldo Caligiuri — Capo Staz. Sup. dell'Impianto.

Cagliari

Sono nati: Giovanni Carboni, figlio del Capo Tecnico Rino del D.L. di Sassari; Alessandro Risola, figlio del Segretario Superiore Luigi dell'Ufficio Ragioneria, e Cinzia Farris, figlia del Segretario Lionello dell'Ufficio Movimento. Auguri d'ogni bene.

I nostri lutti. — Sono deceduti Grazia Magrini, moglie dell'Assistente Diego Turis della Stazione di Olbia e Annunziata Tamburi, madre del C.P.V. Sovrintendente Mario, nonché nonna del Segretario Guidena Bacconi dell'Ufficio Movimento. Agli sfortunati colleghi, colpiti così duramente negli affetti, le nostre condoglianze.

Firenze/Unità dist.

Cicogna express. — Al Segretario della DCP Annarita Campi è nata Monica. Ai genitori le più vive congratulazioni, alla piccola sinceri auguri di ogni bene.

Esodi. — Ha lasciato recentemente l'Azienda il Segretario Superiore della DCP Torquato Mannaioni. Al caro amico vadano i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. — Le più sincere condoglianze al Segretario Superiore dell'URMT Alvaro Masini e al dr. Francesco Santacaterina, ICA del CVB, che di recente hanno perduto il padre.

Onorificenze. — Felicitazioni al signor Mauro Corsini, Applicato Capo del CVB, che di recente è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere.
Al S.S. di 1ª classe Piero Conti capo della Segreteria particolare del Direttore di questo Servizio, è stata conferita dal Presidente della Repubblica — su proposta del Ministro del Lavoro — la "Stella al Merito del Lavoro".
Al caro Conti, che in tanti anni ha saputo conquistarsi la stima e l'apprezzamento di tutti, giungano anche le congratulazioni di "Voci".

Genova

Il Capo Stazione Maria Vittoria Barroero, in servizio ad Albenga, ha conseguito la laurea in Filosofia col punteggio di 110. Alla collega, che all'impegno del lavoro ha associato quello non meno oneroso dello studio, giungano le nostre congratulazioni e auguri di successo.

La signora Augusta La Torre, consorte del nostro Direttore Compartimentale, ha presentato, nell'aula magna dell'Istituto Magistrale "Lambruschini" di Genova, dove è insegnante, un'interessante rassegna di pittura che ha richiamato una larga partecipazione di pubblico e di autorità cittadine: soggetti in gran parte ispirati alla flora e al paesaggio italiano espressi con una cromatica originalissima.

La signora Emma Remagni, Applicato Capo dell'U.P.C., è stata collocata a riposo per limiti di età dopo oltre 40 anni di servizio. Alla diligentissima e solerte signora Emma, che lascia tra i colleghi il ricordo di un animo squisitamente sensibile, giungano i più fervidi auguri di bene e di lunga vita. La generazione degli anni Venti comincia a lasciare il campo alle nuove leve della storia della rotaia: sono i ferrovieri della ricostruzione, giunti giovanissimi in mezzo ai binari sconvolti dalla guerra, che conservano ancora il segreto rimpianto di tempi che siglarono il miracolo ferroviario.
Ecco alcuni del drappello di punta: il Capo Tecnico Sovrintendente Eugenio Consigliere dell'Ufficio Collaudi M.T.; i Capi Tecnici Superiori Antonio Benedetto e Adriano Bologna dello stesso Ufficio Collaudi; il dott. Remo Benedetti Dirigente Amministrativo del D.L. di Genova Rivarolo; il dott. Giacomo Lenuzza, Segretario Superiore 1ª classe dell'Ufficio Lavori; il Segretario Superiore Elsa Franchini Arancio, Capo del Reparto Mobilitazione dell'U.P.C. A tutti giungano i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Gli stessi auguri formuliamo all'Applicato Flavia Giglioli e all'Ausiliario Mirella Leni, entrambe dell'U.P.C., collocate in quiescenza per dimissioni volontarie.

La cicogna ha portato: Anna Francesca Possenti al Capo Stazione Giorgio di Arquata Scrivia; Daniele Pavese al Capo Treno Virgilio di Sestri Levante, nipotino del Primo Manovratore a riposo Carlo Pavese; Mirko Simeone all'Assistente Capo Innocenzo di Genova Sampierdarena; Giovanni a Pasquale Rappoccio, Ausiliario Viaggiante di Genova Sampierdarena.
Ai genitori e ai bambini congratulazioni e auguri.

Formuliamo le più sentite condoglianze alla famiglia del Conduttore a riposo Vittorio Malvasio, recentemente scomparso e al Capo Tecnico Superiore dell'Ufficio Materiale e Trazione Giovanni Marin per la morte del padre.

Milano

Esodi. — Dopo ben 42 anni di servizio, festeggiato dai colleghi, ha lasciato l'Azienda il Capo Stazione Sovr. Vinicio Giurlani, Titolare della stazione di Milano P. Vittoria. Agli auguri dei colleghi uniamo i nostri di una lunga e serena quiescenza.

Nascite. — La piccola Valeria, in occasione del suo 2° compleanno ha avuto in regalo dai genitori un fratellino, Francesco.
Lo annunciano la mamma, Lia Chiarello della 1ª U.S. di Novara ed il papà, Tito Bianchi f.f. Verificatore a Milano C.le. Auguri anche al nonno Francesco, C.S. Sovr. a Milano P. Garibaldi.

Lutti. — Dopo breve malattia ed a soli 56 anni è venuto a mancare all'affetto dei suoi cari il C.S. Sup. Pietro Jotti della stazione di Vigevano.
Alla vedova ed alla figlia giungano i sensi del cordoglio di tutti i colleghi.

Onorificenze. — Giuseppe Gheda, già Capo Treno di 1ª classe del Deposito Personale Viaggiante di Brescia, è stato di recente nominato Cavaliere Ufficiale. Congratulazioni.

Napoli

Lauree. — Maria Palma Caruso, figlia dell'Op. Qual. Vincenzo, del 5° Tronco Lavori di Napoli C/le, ha conseguito la laurea in Pedagogia con la massima votazione. Dario D'Onofrio, figlio del Macchinista Salvatore in servizio presso il D.L. di Napoli Campi Flegrei, si è laureato con 110 in Medicina e Chirurgia. Giovanni Martines, Segr. Sup. Ufficio IE di Napoli si è laureato con 110 e lode in Ingegneria Elettronica. Dario Della Sala, figlio del C.T., Ernesto in servizio presso l'Officina G.R. di S.M. La Bruna si è laureato in Giurisprudenza. Complimenti vivissimi a tutti.

Nascite. — Maria Paola è nata a Maria Luigia Pernicola, moglie del Capo Dep. Antonio Giordano, di Napoli C. Flegrei. In casa dell'A. Macch. Gaetano Brando, del Dep. Loc. di Salerno, la cicogna ha portato Annamaria. In casa del Segr. Arsenio Bernardo dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna ha portato Silvia. Rallegramenti.

Commiati. — Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: il Capo Treno Guglielmo Fiorillo e l'Assistente Viagg. Mario Colella, del D.P.V. di Napoli C/le; il Macch. Ferdinando Sannini e l'A. Macch. Raffaele Iovine, del Dep. Loc. di Napoli C. Flegrei; i Macch. Giovanni Marino ed Alfonso Mosca, del Dep. Loc. di Salerno; il Macch. Raffaele Basile e l'A. Macch. Luigi Di Cataldo, del Dep. Loc. di Napoli Smistamento; i Guardiani del 12° Tronco Lavori di Mignano, Rosa Santeramo D'Aguanno e Carlo Marandola; il Dev. Capo Giuseppe Attanasio, della Stazione di Torre C/le; l'Op. Qual. Giuseppe Basilicata, della Zona I.E. di Cancello; i Guardiani Luigi Capra e Maria Antonia D'Auria Rescigno, rispettivamente del 14° Tronco Lavori di Boiano e del 31° Tronco Lavori di Marigliano; l'Applicato dell'Ufficio I.E. Nicola Boscaino; il Manovratore Francesco Carbone, della Squadra Rialzo di Napoli C/le; il Tecnico Francesco D'Alia e l'Op. Qual. Raffaele Carbone dell'Ufficio Lavori Comp/le; il C. Gest. Sup. di Napoli C/le Vincenzo Dentice D'Accadia; il Tecnico Vincenzo Iervolino in servizio presso l'Officina G.R. di S. Maria La Bruna; il Capo Treno del D.P.V. di Salerno Pasqualino Fortunato; il Tecnico della Squadra Impianti Idrici Raffaele Linguetta; il Capo Tecnico Sup. dell'Ufficio Collaudi Trazione Antonio Russo; il Tecnico Salvatore Russo, dell'Officina G.R. di S. Maria la Bruna, ed il Conduttore Giovanni Sasso, del D.P.V. di Avellino.
A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. — Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari il Guardiano della stazione di Angri Ciro Pica e l'Assistente Capo della Stazione di Salerno Sabato Gentile. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Onorificenze. Il cav. uff. Gino De Pasquale, Capo Gestione Sovr. a r., già titolare della Gestione Viaggiatori e Bagagli di Salerno, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di Commendatore "al merito della Repubblica Italiana". Com-

plimenti per l'ambito riconoscimento.

Fiori d'arancio. — Margherita Schiano, figlia di Carmine, Ausiliario di stazione in servizio presso l'Impianto di Cancello Arnone, si è unita in matrimonio con il sig. Giulio Marano. Auguri di tanta felicità.

Palermo

Lauree. — Hanno conseguito il diploma di laurea: in Scienze Matematiche, il Macchinista G. Battista Francio, del Deposito Locomotive di Messina; in Scienze Politiche, il Segretario Superiore Giuseppe La Malfa, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina; in Medicina e Chirurgia, Carmelo Micciché, figlio del Tecnico Salvatore, della Zona 22.2 di Catania, e, infine, con la votazione di 110 in Lingue e Letterature Straniere Vera Rosana, figlia del Capo Personale Viaggiante Superiore Sebastiano, del DPV di Siracusa.

Onorificenze. — Sono stati insigniti di onorificenze: Mario Zagarella, Paramedico presso l'Ufficio Sanitario di Palermo, di Commendatore dell'Ordine Militare di Malta; Luigi Savio, Capo Tecnico Sovr. presso l'Ufficio Lavori di Palermo, di Cavaliere all'Ordine del Merito della R.I.

Cicogna express per Giuseppa Maria Grazia Maniaci del Manovratore Damiano, della stazione di Alcamo Diramazione; per Giancarlo Carnovale, dell'Operaio Qualificato Giovan Battista, del Deposito Locomotive di Palermo e per Natalia Mirabella, nipotina dell'Op. Qual. Calogero.

Fiori d'arancio per Letizia Alfano, figlia dell'Applicato Gaetano del Centralino Telefonico Compartimentale, ha sposato il sig. Bartolomeo Napoli.
Ai novelli sposi, auguroni.

Esoneri. — Ha lasciato volontariamente l'Azienda il Capo Stazione Superiore Salvatore Di Fatta, della stazione di Palermo Centrale.
Al caro Totò formuliamo l'augurio più affettuoso di lunga e serena quiescenza.
Auguri anche all'Operaio Qualificato Calogero Mirabella, della 12.4 Termini Imerese, che è stato collocato a riposo.

I nostri lutti. — Sono deceduti: il Revisore Superiore dott. Carmelo Lofria, dell'Ufficio Movimento Compartimentale; il papà del Dirigente Superiore ing. Lorenzo Saja, Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici; la mamma del Segretario Salvatore Piscitella, dell'Ufficio Personale Compartimentale; la mamma del Segretario a riposo cav. Giovanni Davì, già in servizio presso l'U.P.C.
Ai familiari ed ai colleghi esprimiamo i nostri sensi di solidarietà.

Reggio Calabria

Vincitore di concorso esterno ad Ispettore è entrato a far parte della nostra famiglia il dott. Giuseppe Grande, figlio del Capo Stazione Sup., cav. Vincenzo, titolare della stazione di S. Andrea Jonio, che recentemente, dopo 40 anni di servizio, è stato collocato a riposo a domanda.
Noi tutti di "Voci" auguriamo al neo Ispettore — assegnato al Servizio Ragioneria — una brillante carriera ed al papà una lunga e felice quiescenza.

Roma/Impianti

Binario X — Giuseppe Roberto, figlio del C.S. Superiore Mario Mancinelli si è brillantemente laureato in Ingegneria Meccanica. Auguri vivissimi.

Remo Righi, Capo Gestione Sovr., Dirigente del Transito Unificato di Roma Termini, ha lasciato l'Azienda dopo oltre 40 anni di servizio effettivo.
A festeggiarlo, sono convenuti moltissimi ferrovieri che hanno testimoniato, ancora una volta, all'ottimo Remo, la propria amicizia.

Nozze di diamante. — Avvenimento eccezionale in casa Giardini: circondati dall'affetto dei figli, nipoti, pronipoti e amici, hanno festeggiato le nozze di diamante Antonio Giardini, ex Operaio di 1ª classe del Servizio Materiale e Trazione e la signora Nunziata La Civita.
Il figlio Giuseppe, Tecnico I.E. presso l'Ufficio Impianti Elettrici di Roma, rinnova, tramite "Voci", gli auguri più cari.

Cicogna express. — Giorni lieti nella casa di Rita e Giuseppe Franci, Segretario presso l'Ufficio Movimento Comp.le di Roma (Traslochi), ai quali la cicogna ha portato Silvia, giunta a far compagnia al piccolo Giovanni.
Giorni di letizia anche nella casa del Cond. Rosario Scarfone del Deposito Personale Viaggiante di Roma Tiburtina per l'arrivo di Antonio in omaggio al decano della famiglia, nonno Antonio Scarfone, ex Commesso presso l'Ufficio Movimento di Reggio Calabria. È nata Manuela in casa degli Assistenti di stazione Remo Piccioni e Anna Morabito del Transito Unificato di Roma Termini.
Agli ultimi arrivati ed ai loro familiari giungano i migliori auguri.

I nostri lutti. — È venuto a mancare all'affetto dei suoi cari Salvatore Cacchione, Capo Tecnico di 1ª cl. a riposo, che molti colleghi delle Officine di Trastevere, Smistamento e Termini ricordano ancora con tanto affetto.
Ai figli Rita, Pina, Giovanna e Achille, Capo Stazione a Roma Termini, ed alla signora Lydia le più sentite condoglianze.
Stroncato da un male incurabile, è deceduto il Capo Gest. Sup. Aldo Rizzotti, Delegato Comp.le per l'A.N.C.R. di Roma, in pensione soltanto da pochi anni.
Al rito funebre, tenuto in S. Croce in Gerusalemme, un'infinità di amici hanno voluto testimoniare la loro stima ed il loro affetto per Aldo.
Ai familiari le espressioni del più vivo cordoglio.
A soli 55 anni è deceduto il Commesso Maurizio Orlandi in servizio presso l'Ufficio Personale Comp.le di Roma lasciando nel dolore la moglie Giovanna Liberati ed i giovani figli. Ad essi giungano le espressioni di solidarietà degli amici di Maurizio.

Onorificenza. — L'ex Capotreno Evangelista Conciatori, già in servizio al D.P.V. di Cassino è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere Ufficiale. Felicitazioni vivissime.

Roma/Servizi

Si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia Laura Fontana figlia dell'Applicato Capo Angelo, in Servizio c/o la Segreteria Particolare del Sottosegretario di Stato, sen. Tiriolo.
Alla bravissima Laura, che ha conseguito il lusinghiero punteggio di 110 e lode, vivissime congratulazioni e auguri di successo.

Affari Generali

È nata Loredana in casa del Fotografo Bruno Di Giulio da anni assiduo collaboratore di "Voci". Al caro Bruno, a sua moglie, al piccolo Massimiliano e, naturalmente, a Loredana, i nostri auguri più affettuosi.

Paolo Vinci, figlio dell'Operaio Qualificato Damiano, si è laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Al bravissimo Paolo congratulazioni e auguri.

I.E.

Fiocco rosa in casa dell'Isp. Pr.le Claudio Centi per la nascita della piccola Chiara. Al papà, alla mamma ed alla neonata gli auguri di colleghi ed amici.

A soli 58 anni è repentinamente scomparso Enzo Migliardi dell'Uff. C.le 5°. Alla moglie ed ai figli le più sentite condoglianze da parte di tutti i colleghi.

Lavori

Il personale dell'Ufficio 2° e 2° Bis, i colleghi, gli amici, porgono sentite condoglianze al Commesso Alessio Angelici per la perdita della moglie, sig.ra Rina De Santis.

Un grosso fiocco azzurro fa bella mostra di sé all'ingresso della casa dell'Ispettore P.le, ing. Stefano Montecchiani, per l'arrivo di Valerio, un bellissimo bimbo. Ai neo mamma e papà i componenti l'Ufficio C.le 2° Bis esprimono sentite felicitazioni attraverso "Voci".

Movimento

Anche se con un po' di ritardo, auguriamo tanta felicità ai novelli sposi Loredana Lupone ed Antonio Setale, quest'ultimo Segretario Superiore dell'Ufficio Op.

Il cav. Vito Signorile, Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio V, lascia il servizio prima di aver raggiunto i limiti d'età. Vivissimi auguri di lunga e serena quiescenza da colleghi ed amici.

Personale

Nozze. — L'Ispettore P.le, dr. Luigi Berardi e l'Operaio Qualificato Egidio Galli si sono uniti in matrimonio con le signorine Rosa Iovino e Clelia De Santis. Ai novelli sposi auguri di radioso avvenire.

Culle — Festosamente accolto da Luca è giunto nella casa del Segretario Superiore Gregorio Leone, il fratellino Giorgio.
Fiocco rosa invece in casa dei Segretari Simonetta Simone e Stefania Pittiglio per la nascita delle primogenite Silvia e Federica. Ai bambini e ai felici genitori vivissimi auguri.

Esoneri. — Dopo numerosi anni di instancabile lavoro presso questa Azienda hanno di recente lasciato il servizio ferroviario il Segr. Sup. 1ª cl. Leopoldo Guerriero ed il Segretario Sup. Alvezio Liberati. Ai due colleghi auguri di serena e lunga quiescenza.

U.R.D.G.

Fiocchi rosa. — Molto lavoro per la cicogna all'URDG; ha infatti portato Maria Elena all'App. Annamaria Cupellini; Maria Laura al Segr. Massimo Clerici; Nicoletta al Segr. Aldo Letizia e Lucia al S.S. Claudio Boccitto. Felicitazioni ed auguri vivissimi.

Navigazione

Il collega Filippo Curcuruto, già Segretario presso il Settore Navigazione ha lasciato la nostra Azienda per assumere un posto di Funzionario al Dipartimento di Polizia di Stato.
Al collega Curcuruto le nostre congratulazioni e gli auguri migliori per un brillante avvenire.

Torino

Esodi. — Hanno lasciato recentemente l'Azienda il Segr. Sup. 1ª cl. Giovanni Sivia, Capo Rep. Legale

C.T.; il C.D. Sovr. Michele Doglioli, Titolare del D.L. di Alessandria; il C.Tr. cav. Giuseppe Solavaggione del DPV di Cuneo; il C.G. Sup. Luigi Cantelmo di Modane; ad Alessandria C.le il C.G. Sovr. Enrico Taddei, Capo Rep. C.T., il C.S. Sup. Teresio Dardano, l'Aus. Innocenzo Ricagno ed il Dev. C. Ugo Rota. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Onorificenze. — Il C.S. Sovr. Mario Frassino, Titolare di Pinerolo, è stato ultimamente insignito del titolo di Ufficiale, mentre la nomina a Cavaliere hanno ricevuto: il 1° Dirig. dott. G. Franco Gatto, da poco trasferito a Trieste per assumere la dirigenza dell'Uff. Ragioneria; l'Autista Ferdinando Sommavilla, in servizio presso la Direzione Comp.le, ed il Cond. G. Franco Merlo del DPV di Casale Monferrato. A tutti le più vive felicitazioni.

Binario dieci. — Due perfetti "en plein" (110 e lode) sono stati conseguiti all'Università di Torino, rispettivamente in Fisica da Cecilia Candelari, figlia del Dirig. Sup. ing. Sergio, Capo dell'Uff. I.E., ed in Veterinaria da Alberto Boasso, figlio del Macch. G. Battista del DL di Cuneo; in Medicina e Chirurgia, invece, sempre all'Ateneo torinese, pure con brillante risultato si è laureato l'A.M. Giuseppe di Torino Dora. A tutti questi giovani le più vive congratulazioni.

Marcia nuziale. — All'Uff. Ragioneria il Segr. Sup. rag. G. Domenico Mondo con A. Maria Borges Martin ed il Segr. rag. Vincenzo Jannuzzi con Chiara Mautone; l'Op. Cesare Ballatore del DL di Cuneo con Pieranna Fusero; all'OGR fer-matrimonio fra il Segr. Egle Saino e l'Op. Giuseppe Della Pepa dello stesso Impianto; il Man.le Domenico Balocco del DPV di Cuneo con Bruna Branardi. Auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. — Daniela all'Isp. P.le ing. Alfredo Romano dell'Uff. Lavori; Alessandro al C. Tr. Vincenzo Bessone del DPV di Cuneo; all'OGR Salvatore al Tecn. Rocco Altovino, Cinzia all'Op. Cataldo Oranges, Margherita all'Aus. Domenico Posillipo, Rocco all'Op. Q. Vincenzo Riccio, Filomena all'Op. Q. Raffaele Liguori ed Ilenia all'Op. Q. Bruno Marino; ad Alessandria C.le Riccardo all'Assist. C. Giuseppe Calascibetta, Giovanni al Manovr. G. Carlo Monticelli, Edoardo al Dev. Enzo Policano ed Antonella al Guard. Enrico Peruzzetto; al DL di Cuneo Veronica al Macch. Paolino Spalenza, Silvia all'Op. Q. Michelangelo Pellegrino, Federica all'AM Francesco Sandri, Enrica al Macch. Giuseppe Panero e Davide al Macch. Pietro De Meo. A tutti felicitazioni ed auguri.

Lutti — A soli trent'anni è mancato l'Ausil. Bruno Giordano del DL di Cuneo, mentre in pensione sono deceduti l'ex C.T. Sup. Gastone Giuliani, già dell'Uff. Coord. IE, e l'ex Op. Spec. Quirico Mainardi, già del 40° Tr. Lav. di Pinerolo. Alle loro famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la sig.ra Gina Lai, madre del Dirig. Sup. ing. Sergio Candelari, Capo Uff. IE; la madre del C. Tr. Carlo Beraudo del DPV di Cuneo; il padre dell'Assist. C. Claudio Limonet di Alessandria C.le; la madre del Tecn. Pierino Bianco dell'OGR; il padre del Segr. Sup. Domenico Salatiello dell'Uff. Collaudi; la sig.ra Carolina Bruno, madre del Macch. Giovanni Dompè del DL di Cuneo.

Trieste

Il Dirigente Superiore, dr. Aldo Carniel, Capo dell'Ufficio Ragioneria, ha lasciato il nostro Compartimento per assumere la Dirigenza dell'Ufficio Ragioneria Comp.le di Roma. Al dr. Carniel giunga il saluto affettuoso degli amici e dei dipendenti e l'augurio di "buon lavoro" nella nuova Sede.

Venezia

Ha lasciato il servizio, dopo un quarantennio di attività nella nostra Azienda, il Segr. Sup. 'Italo Angiolelli dell'Ufficio Impianti Elettrici. Al collega, che sempre si è distinto per l'intelligente operosità, auguriamo una lunghissima, felice quiescenza.
Un saluto anche agli altri agenti da poco in pensione: ai Segr. Sup. Gastone Lucchini ed Enzo Schioppetto; all'Appl. Marco Fortin e all'Appl. Capo Antonio Borghi, tutti in servizio presso l'U.P.C.; al Segr. Sup. Alberto Sonaglioni dell'Ufficio Lavori; al Segr. Tecnico Carlo Punghina dell'Ufficio Materiale e Trazione. Festeggiato con calorosa simpatia dai colleghi tutti della stazione di Calalzo, ha lasciato la nostra Azienda il C.S. Sovr. Romano Mariano Fedon, che nel capoluogo cadorino per quarant'anni ha svolto la sua attività ferroviaria con scrupolosa dedizione. Al neo-pensionato il nostro augurio più affettuoso.

È nata Alessandra, figlia del Macch. Gianlivio Zampieri del D.L. di Mestre e del Segr. Sup. Annamorena Xicato dell'U.P.C. Alla piccola e ai suoi genitori auguriamo un futuro di gioia e serenità.
Le notizie più recenti sul binario dei felici eventi riguardano la nascita di Anna, figlia del Disegnatore Lino Zarotti dell'Ufficio Lavori, e di Elena, figlia del Segr. Sup. Ermanno Cordella dello stesso Ufficio.
Annamaria Gimigliano, Segr. all'Ufficio Commerciale, ha dato alla luce una bella bambina, Alessia. Ad Annamaria e al marito, l'ing. Armido Rossetto del locale Uff. Sanitario, i nostri più affettuosi auguri.

Congratulazioni al Deviat. Capo a r. Giacomo Sortino, per anni in servizio nella stazione di Padova, che con viva soddisfazione ha visto il figlio Giovanni laurearsi in Ingegneria Civile all'Università di Padova.

È mancato improvvisamente, all'età di 52 anni, il Macch. Giuseppe Zadro del D.L. di Venezia. Condoglianze sentite alla famiglia, e in particolare alla figlia, nostra collega, che svolge la sua attività presso la stazione di Venezia S. Lucia come Ass. di Staz.

Verona

Solidarietà. — La Direzione della disciolta "Mutua Fraterna" della Rimessa Locomotive di Trento ha deciso all'unanimità di devolvere al "Fondo di Solidarietà" pro handicappati il residuo di cassa ammontante a 424.000. Un caloroso ringraziamento al Presidente Luciano Parisi e al Segretario Vincenzo Loss.

In Pensione. — Ha lasciato il servizio ferroviario per limiti di età il Capo St. Sovr. cav. Francesco Girtler, responsabile della Delegazione FS di Innsbruch. Un particolare ringraziamento all'amico Franz per la lunga, intensa e attenta attività di interprete in numerosissime e importanti riunioni internazionali di interesse ferroviario. Nel corso dell'anno il personale dell'Ufficio Impianti Elettrici ha festeggiato i seguenti colleghi collocati a riposo: i Capi Tecn. Sovr. Lodovico Cabaletti e Sergio Meneguzzo, nonché il Segr. Tecn. Sup. Enrico Busani e l'Appl. Capo RE (già Macch.) Roberto Deotto. A tutti serena quiescenza.

Lauree. — Antonio, figlio dell'Operaio Sp. Attilio Benetti in servizio presso l'Officina GR di Verona, si è laureato con la massima votazione all'Università di Bologna in Ingegneria Nucleare.
Presso l'Ateneo di Verona, sede staccata dell'Università di Padova, si è laureato in Economia e Commercio con il massimo dei voti Franco, figlio del Capo Gest. Sovr. Giuseppe Rossi, Dirigente l'Agenzia Doganale di Fortezza.
L'innata passione per la preistoria ha trasformato un bravo tecnico, dopo una lunga attività ferroviaria, in un ottimo "dottore in Lettere e Filosofia". Infatti, Francesco Tagliente, Segr. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio IE in pensione dal 1976, si è laureato all'Università di Padova.

Sposi — Nella chiesa di S. Luca in Lentini (SR) si sono uniti in matrimonio la sig.na Giuseppa Caracciolo con il Manovale Carmelo Cardillo in servizio presso la stazione di Suzzara. Fiori d'arancio per la sig.na Angelina Pasqualini e Roberto Marconi, Ausiliario di stazione a Verona Porta Vescovo. I nostri migliori auguri.

Nascite. — Da Cari: Gianluca all'Op. Michele Dammicco del 1° Cantone Lavori di Soliera Modenese; Sandra, all'Op. Qual. Angelo Frigerio del 2° Cantone Lavori di Carpi; Nadia, all'Op. Qual. Severino Venturini al 3° Cantone Lavori di Rolo Fabbrico; Lucia, al Guardiano Saverio Martino del Cantone zero Lavori di Carpi. Dalla RL di Trento: Marco, al Macch. Guido Modena. Dalla stazione di Verona PN: Silvia, al Manovratore Giorgio Provolo. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Verona: Valentina, all'Op. Qual. Giovanni Battista Nicolis; Emanuele all'Op. Qual. Pietro Brugin; Alessia, all'Op. Qual. Luigi Ambrosi; Matteo, all'Op. Qual. Lamberto Zamperlini; Elisa, all'Op. Qual. Luigi Vesentini; Consuelo, all'Ausiliario Giovanni Patuzzi; Daniela, all'Op. Qual. Rino Borasco; Patrizia, al Tecnico Renzo Fumanelli; Roberta, all'Op. Qual. Ilario Gaspari; Marika, all'Op. Qual. Franco Saorin; Serena, all'Op. Qual. Marco Pezzo; Silvia, all'Op. Qual. Bruno Boaretto; Mattia, al Capo Tecn. Dario Santi; Andrea, all'Op. Qual. Luciano Montanari; Simone, all'Op. Qual. Claudio Riolfi; Luca, all'Op. Qual. Silvano Dal Pré; Davide, all'Op. Qual. Silvio Benini; Erika, al Capo Tecn. Paolo Bossum. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Vicenza: Francesco, all'Op. Qual. Roberto Rigo; Laura, figlia dell'Op. Qual. Antonio Fabris; Erika, all'Applicato Adriana Bertoja Falisi; Marialuisa, all'Op. Qual. Luigi Tamiazzo; Giulia Monica, all'Op. Qual. Giuliano Gugliemi; Alessandro, all'Op. Qual. Enrico Sterchele; Glauco, all'Op. Qual. Claudio Bernardotto; Michele, all'Op. Qual. Renzo Romanato.
A tutti i neonati gli affettuosi auguri di "Voci della Rotaia".

I nostri lutti. — Sono improvvisamente deceduti i colleghi: Walter Obergossler in servizio presso il 10° tronco lavori di Brunico; Op. Qual. Paolo Rizzi dell'Officina GR di Verona. Alle famiglie il nostro cordoglio. Le nostre condoglianze per lutti in famiglia a: Manovratore Adriano Cecconi; Manovratore Luigi Pangrazio; Dev.re Capo Angelo Feder in servizio presso la stazione di Verona PN.; Op. Qual. Salvatore Picciuto in servizio al 9° Tronco Lavori di Carpi; Manovale Daniela Paruzzi Cecchi dell'Officina GR di Vicenza. È inoltre deceduto il Dirigente Generale a riposo Giuseppe Turziani già Capo dell'Ufficio Personale di Verona e di Firenze. Alla famiglia le condoglianze di tutti i colleghi che l'hanno conosciuto ed apprezzato durante la lunga attività dirigenziale.

Alcune immagini di Spoleto, sede, dal 1958, dell'ormai celeberrimo Festival dei Due Mondi.

Le nozze d'argento dei due Mondi

di Paolo Sciarrillo / *Foto di Dario Fiorletta*

A quale civiltà appartiene Spoleto? Le mura, il Monteluco, la Rocca, le chiese, il Teatro Romano, sono tante testimonianze della sua storia millenaria. Le caratteristiche stradine che si inerpicano fra una piazza e l'altra, le abitazioni civili in gran parte conservate nel loro aspetto tipicamente medievale, i palazzi gentilizi dal grande fascino architettonico ci danno l'esatta sensazione di trovarci nel cuore della civiltà italiana. Qui non ci sono gli orientalismi di Venezia nè gli influssi arabi della Sicilia.

Eppure, chi arriva a Spoleto in treno, viene accolto da un singolare stimolo visivo: una scultura alta 18 metri e larga 14, opera di Alexander Calder, collocata nel 1962 sul piazzale esterno della stazione, proprio davanti al Fabbricato viaggiatori. La causa di questa pacifica invasione di un artista americano contemporaneo in casa di Filippo Lippi e del Pinturicchio, si chiama Festival dei due Mondi.

Dal 1958, a Spoleto, si celebra ogni anno l'incontro fra due culture: quella del nostro vec-

Il "Teodolapio" di Calder situato davanti alla stazione ferroviaria di Spoleto

Anche la stazione "sente" il Festival

Durante il Festival dei due Mondi arrivano a Spoleto migliaia e migliaia di persone. Questo grande movimento di folla quali riflessi determina sulla stazione ferroviaria? Ne parliamo con il Capo Stazione Titolare, Francesco Granelli.

V.d.R.: *Durante il Festival aumenta molto il lavoro per la stazione?*

"Da un rapido esame dei dati della biglietteria, il traffico viaggiatori durante il Festival dei due Mondi è stato di oltre il 20% in più rispetto al consueto traffico estivo. A questo dato, occorre però aggiungere i viaggiatori in possesso di biglietto chilometrico o di andata e ritorno. Se pensiamo che Spoleto dista meno di 250 Km da molti grossi centri dell'Italia centrale (Roma compresa), possiamo dedurre che i viaggiatori giunti a Spoleto in treno sono molti, molti di più. Del resto, dal 25 giugno al 18 luglio, bastava dare un'occhiata al piazzale per capire che c'era un grande afflusso di turisti. Il Festival attrae molta gente; ma a Spoleto non si viene solo per la musica e il teatro. Abbiamo un grande patrimonio storico. Altrimenti non avremmo avuto neppure il Festival".

V.d.R.: *Il Festival cosa rappresenta per gli spoletini?*

"Come tutte le cose di questo mondo, il Festival non ha solo il lato artistico. È anche un fatto economico, turistico. Su un giornale ho letto che non c'era neppure da dormire per strada. Hanno esagerato, d'accordo; però chi viene senza aver prenotato in tempo, non riesce quasi mai a disfare la valigia. Non creda però che a fare il Festival siano solo i commercianti e gli albergatori. Anche per noi, con tutta questa gente che arriva, è cambiato qualcosa. Per noi che veniamo a lavorare qui ogni giorno, questa grande scultura è ormai un'abitudine. I forestieri che vengono per la prima volta, ne rimangono sorpresi, si incuriosiscono, e chiedono sempre che cos'è, convinti com'erano di dover arrivare direttamente nella Spoleto storica; e invece, devono prima attraversare il moderno viale che unisce la stazione al centro storico".

V.d.R.: *Possiamo insomma dire che la stazione di Spoleto il Festival lo "sente"...*

"Certo; per molti spettatori, la stazione è la "porta" di ingresso al Festival. Però, si potrebbe fare qualcosa di più. Vent'anni fa, mi ricordo, c'era un treno notturno, utilissimo per chi seguiva gli spettacoli serali. Adesso, chi non trova da pernottare, deve accontentarsi degli spettacoli diurni. Da qualche anno, il "Pendolino" ferma anche a Spoleto. Ma i più distratti non lo sanno se non a chiusura del Festival. Sarebbe già diverso se fermasse tutto l'anno, o almeno durante il periodo di validità dell'orario estivo. Per il resto, i miei concittadini hanno con i ferrovieri un rapporto di viva simpatia. Guardi questi due quadri. Me li ha regalati un pittore locale che ha dipinto tutte le fontane di Spoleto. Ha piazzato il cavalletto anche in stazione, e il risultato eccolo qui. Niente male, vero?"

chio mondo, con le sue radici greco-romano-cristiane e quella del nuovo mondo di oltre Atlantico, con il suo impegno nella continua sperimentazione di nuove forme artistiche.
L'idea del Festival, è noto, è stata di Gian Carlo Menotti, un compositore italiano con una lunghissima esperienza americana. Per alcuni anni, gli si è affiancato Thomas Schippers, il direttore d'orchestra americano innamorato a tal punto di questa città e di questo Festival da chiedere che le sue ceneri vi rimanessero per sempre, sotto una lapide in piazza Duomo, dove ogni anno un concerto sinfonico-corale dà vita al momento più intenso di tutta la manifestazione.
A questi due uomini, a tutti coloro che collaborano all'organizzazione del Festival, agli artisti che vengono ad esibirsi ogni anno e alla città stessa di Spoleto potrebbero essere riferite le parole di Albert Schweitzer: "Non sono forse necessari alla scienza e soprattutto all'arte anche questi spiriti che appartengono a due culture?".
Da venticinque anni, l'incontro annuale fra i due Mondi continua senza avvertire eccessiva stanchezza. Si sa, la routine stende un velo di banalità anche sulle più originali iniziative artistiche. A questa routine, il Festival cerca di reagire con un programma denso di novità, o con l'allestimento di opere la cui rappresentazione è piuttosto rara nei cartelloni lirici. In venticinque anni non sempre è riuscita a tenere alto il suo tono. Ciononostante, gli spettacoli di Spoleto fanno sempre notizia. Nel bene e nel male; e inoltre, ci riservano sempre la scoperta di un aspetto inedito, o di un giovane talento, o di un angolo inesplorato nel panorama artistico.
Quest'anno, l'edizione delle nozze d'argento ha portato nel Teatro Romano il "Washington Ballet" e il "Dance Theatre of Harlem". Nel Chiostro di San Nicolò sono apparsi gli "Spettri" di Ibsen, per la regia di Luca Ronconi. In mezzo a un programma del genere, anche due opere ben caratterizzate storicamente (dire "datate" sarebbe troppo), come "Il Vascello Fantasma" di Wagner e

"La Colombe", un'opéra comique di Gounod, hanno dimostrato che i musicisti non appartengono mai del tutto alla loro cultura di origine.
Ecco perché il Festival di Spoleto, nonostante tutte le polemiche, rimane qualcosa di più di un programma di concerti o di una stagione teatrale. È un nuovo modo di fare spettacolo. È la risposta a molti dei problemi che affliggono le nostre istituzioni culturali, alla crisi cronica dei nostri Enti Lirici, ai burocrati che pretendono di gestire l'arte e la cultura senza esserne all'altezza, a chi cerca di contrabbandare l'adagio che il pubblico vuole solo "Aida" e "Trovatore" e gli artisti devono darglieli, se vogliono "pace e minestra". Il Festival è un rifiuto a chiudersi nella "purezza stilistica" che spesso nasconde il più gretto provincialismo e un invito ad aprirsi a nuovi stimoli espressivi.
Chi torna a casa in treno, si ritrova davanti al "Teodolapio" di Calder. Cosa ha spinto quest'americano a dedicare il suo tempo e il suo lavoro a Spoleto? E cosa ha spinto gli spoletini a preferire un'opera contemporanea al solito monumento "all'uomo illustre nato in questa terra i concittadini grati..."? Forse la consapevolezza che l'arte avvicina gli uomini appartenenti a diversi mondi più di ogni altro mezzo. La consapevolezza che il "Teodolapio" non è solo un modo come un altro di ornare il piazzale esterno di una stazione ferroviaria, ma il simbolo dell'incontro fra due Mondi, così diversi e, proprio per questo, così bisognosi l'uno dell'altro. □

Incontro con Enzo Vitale

Ma il Festival dei due Mondi ha anche un'altra faccia, certamente meno conosciuta ma altrettanto stimolante. Accanto al programma ufficiale, agli artisti celebri e celebrati, ai grandi concerti e ai raffinati incontri artistici, a Spoleto è possibile vedere anche una miriade di spettacoli alternativi e incontrare artisti che approfittano della manifestazione per presentare la loro opera.
Tra gli artisti che danno vita a questo singolare festival "parallelo", una presenza ormai tradizionale è costituita da Enzo Vitale, un nostro collega del Servizio Commerciale da anni collaboratore di "Fermerci" e "Voci". Dal 1979, Vitale viene a Spoleto per esporre le sue interessantissime opere fotografiche, insieme alle opere di un pittore tarantino, Enzo Falcone.
Quest'anno, tra le altre foto, Vitale ha esposto con grande successo un pannello con una serie di elaborazioni a scacchiera che progressivamente astraggono il soggetto fino a farlo diventare immagine allo stato puro. Insomma una serie di variazioni sul tema, alla maniera dei musicisti.

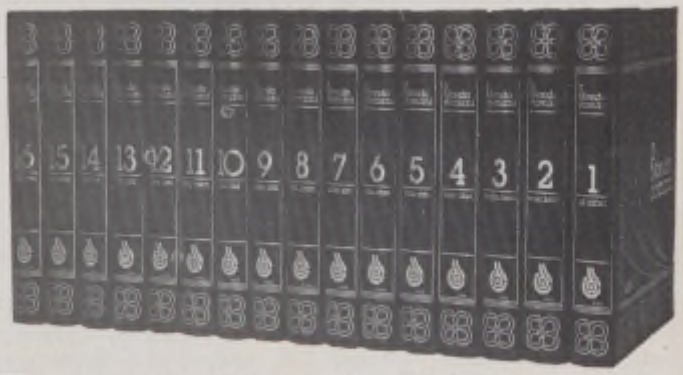
V.d.R.: *Come è andata la mostra a Spoleto?*

Vitale: Molto bene. Quest'anno ho finito il registro delle firme: non era mai accaduto. Segno che a Spoleto la gente viene anche alla ricerca di queste iniziative collaterali, non comprese nella "istituzione Festival".

V.d.R.: *C'è un po' di polemica o mi sbaglio?*

Vitale: In effetti, la mia, anzi la nostra, è una presenza un po' scomoda per gli organizzatori ufficiali, che hanno un'idea molto "elitaria" del Festival: il programma e basta. Noi, invece, vorremmo dare spazio anche ad altre cose: incontri culturali, mostre, spettacoli alternativi, e così via. Spoleto, cioè, dovrebbe diventare una grande tribuna, dove tutti coloro che hanno qualcosa da dire possano esibirsi liberamente. Ciò, tra l'altro, richiamerebbe un'attenzione ancora maggiore intorno al Festival. Noi quest'anno, nella nostra galleria, abbiamo cercato di organizzare qualcosa di diverso: presentazione di libri di poesia, spettacolo di mimi ecc. Il pubblico ci ha seguito e, soprattutto, mi pare che abbia capito il nostro discorso.

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%



16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un abbuono Speciale del 50%)

Spedite il tagliando a ricevere l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e dilazionate in 10 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani
Grande Enciclopedia Universale
AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 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. 83.93.448-83.68.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto IL MONDO DOMANI Grande Enciclopedia Universale

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento

☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive di L. 15.000

☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

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

FIRENZE

Un treno tra i coltelli

Scarperia, noto come il paese dei coltelli, dedica un'annuale Mostra Mercato ai pochi artigiani superstiti di quelle gloriose famiglie di coltellinai, la cui arte risale addirittura al quindicesimo secolo. Quest'anno la cittadina ha voluto dedicare la Sezione collaterale della IX edizione della Mostra Mercato, alle Ferrovie dello Stato. Quasi un omaggio all'Azienda che sta finalmente per dare concretezza al piano di ricostruzione della linea Firenze-S. Piero a Sieve. Una linea che fu barbaramente distrutta dall'esercito tedesco ormai in rotta durante la seconda guerra mondiale e che da allora non è mai stata ripristinata, nonostante le molte promesse al riguardo. E il mancato funzionamento della Firenze-S. Piero a Sieve ha contribuito a tagliare fuori la Comunità del Mugello dalle vie di grande comunicazione che prima la collegavano direttamente con Firenze, Bologna e l'Adriatico, avviando questa regione di grande bellezza e di antica storia a un lento degrado. L'intervento della nostra Azienda per la riattivazione della Firenze-S. Piero a Sieve contribuirà, così a risolvere il problema dell'isolamento del Mugello, con grande vantaggio per migliaia di pendolari.

Il Direttore Compartimentale di Firenze, ha quindi prontamente aderito all'invito di partecipare alla Mostra Mercato, ed ha anche onorato l'incarico di inaugurarla illustrando, con un lucido discorso, le nuove tendenze della politica dei trasporti e delle ferrovie in particolare, di cui ha tracciato un breve profilo storico.

L'ing. Salvatori ha voluto anche soffermarsi sul rilancio delle ferrovie, reso possibile dalla recente approvazione della legge del Piano Integrativo, che, nel campo dei soli impianti fissi, assegna al Compartimento di Firenze la somma di circa 853 miliardi, con i quali — e questa era la notizia più attesa dal sindaco, dalle autorità e da tutti i presenti — si potrà tra l'altro ripristinare il tratto Firenze-S. Piero a Sieve della Faentina. La 2ª Unità Speciale, appositamente costituita per l'esecuzione delle opere previste dal "Piano Integrativo", ha infatti già inoltrato all'approvazione del Consiglio di Amministrazione il progetto di ripristino per il successivo affidamento dei lavori, che, per la parte del finanziamento assegnato (24 miliardi), dovrebbe avvenire entro l'anno.

Sotto questi confortanti auspici per la Comunità del Mugello si è quindi inaugurata, nello splendido Palazzo dei Vicari (la stupenda torre e le mura furono edificate su disegno di Arnolfo di Cambio) la Mostra Mercato dei ferri taglienti e del ferro battuto. A Scarperia, insomma, per due settimane, fino al 12 settembre, il treno è stato l'ospite d'onore.

Nella mostra è esposta anche un'interessantissima collezione di "reperti" ferroviari, dai vecchissimi fanali alle preziose "lumiere", la cui scelta è dovuta all'ormai nota passione dell'ing. Sanesi — Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione — che ha coordinato la sezione ferroviaria. A Palazzo Vicari, oltre alla vecchia e gloriosa bandiera dell'ex Deposito Locomotive di Firenze Campo di Marte, che risale alla fine del secolo scorso, spicca il progetto della nuova-vecchia linea che interesserà direttamente i comuni di Firenze, Fiesole, Sesto Fiorentino, Vaglia, S. Piero a Sieve e Borgo S. Lorenzo. Grazie ad essa si realizzerà il cosiddetto "anello del Mugello", a indubbio vantaggio del traffico pendolare e vicinale di massa e a servizio dell'economia di tutta la Toscana. ***Nino Campagna***

ROMA

Finanziamenti IMI alle FS

Il 22 luglio, nell'Ufficio del Direttore Generale delle FS, Dr. Semenza, sono state firmate tre importanti convenzioni finanziarie tra le Ferrovie dello Stato e l'IMI, per un controvalore di 400 miliardi di lire, ripartiti in tre distinti prestiti — uno di 55 miliardi, un secondo di 207 miliardi ed un terzo di 138 miliardi.

Il Dr. Semenza, nel salutare il condirettore dell'IMI, Dr. Cesare Barbieri, ha voluto sottolineare l'importanza dei finanziamenti in questione, necessari non per pagare debiti — ha precisato —, ma per proseguire l'attuazione del vasto programma di opere previsto dal Piano Integrativo, la cui realizzazione — oltre a fornire lavoro a vasti ed importanti settori produttivi — servirà ad adeguare in parte il sistema ferroviario italiano alle crescenti esigenze di trasporto del Paese.

Comincia così a decollare il Piano Integrativo, che, col successivo piano poliennale, muterà il volto della nostra rete ferroviaria, portandola finalmente al livello delle più efficienti reti europee. È significativo che questo grande progetto di nuove opere e ristrutturazione del trasporto su rotaia sia stato pienamente recepito e colto nel

L'Ing. Salvatori al fatidico taglio del nastro a Scarperia

Il Dr. Semenza mentre firma la convenzione con l'IMI

suo valore dal più importante Istituto Finanziario italiano.
L'IMI, nella persona del Dr. Barbieri, ha tenuto infatti a confermare la stima e la fiducia che le Ferrovie dello Stato godono sul mercato nazionale e internazionale; senza questa immagine di credibilità sarebbe stato impossibile per le FS ottenere i finanziamenti alle condizioni più vantaggiose.
È indispensabile ora che il Piano Integrativo possa continuare nella sua attuazione senza intralci ed ostacoli. Pur sapendo che il momento economico è molto difficile, non ci sembra infatti questo degli investimenti — oltretutto in una infrastruttura vitale per l'economia così a lungo trascurata come quella ferroviaria — il settore più adatto per operare eventuali tagli e riduzioni.

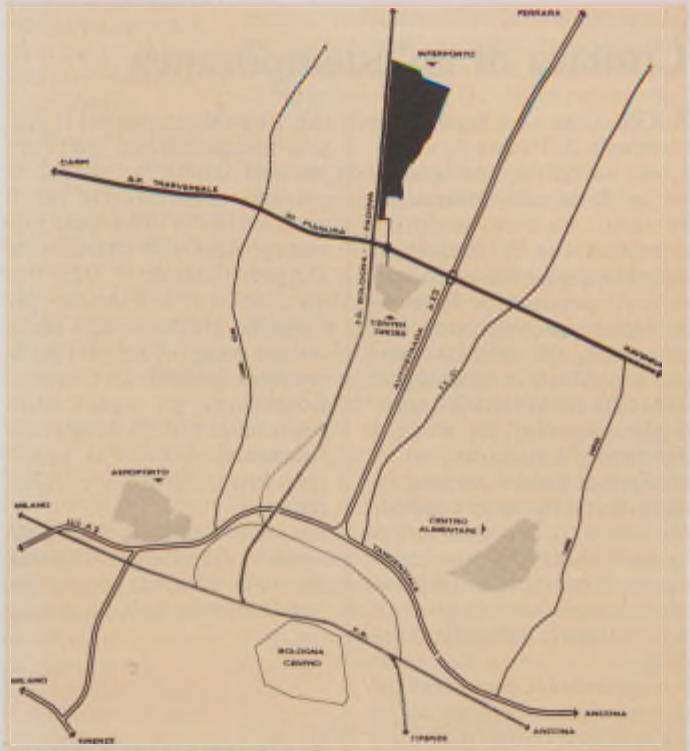
Giulia Franco

BOLOGNA

Il via all'interporto Bologna-Ferrara

Dopo anni di incertezze, contrasti, difficoltà di ordine economico e politico, l'Interporto di Bologna-Ferrara è entrato nella fase esecutiva. Questa iniziativa rappresenta la soluzione di molteplici problemi che affliggono il trasporto merci, sia ferroviario che stradale, nel comprensorio che, come è noto, costituisce la cerniera degli scambi nord-sud del Paese.
Giornalmente la sola Provincia di Bologna registra un movimento di circa 800 automezzi soltanto per la movimentazione del collettame sia di interesse locale che in transito.
Una indagine nel mercato del trasporto nel comparto est della Regione Emilia-Romagna ha quantificato in 8/10 milioni di tonnellate annuali questo flusso di traffico, merci che vengono spesso scambiate da un corriere all'altro a seconda delle varie direttrici, dei particolari accordi di collaborazione fra i vari spedizionieri, delle necessità di carattere doganale o per stoccaggio, trasferimenti costosi per le varie dislocazioni delle Case di Spedizione ed onerosi per la circolazione stradale.
Non meno importante è l'esigenza di un terminal per i trasporti intermodali assai diffusi nella Regione e di un grande interesse per la nostra Azienda. Bologna Ravone, a cui fanno capo numerose relazioni di treni-containers, sta svolgendo un lavoro prezioso per mantenere un traffico che, con l'Interposto, verrà certamente accresciuto.
Si tratta di uno scalo merci tradizionale, adattato alle nuove esigenze, che con la tipica arte italiana di arrangiarsi riesce a sopportare un traffico di 30 mila containers l'anno con due binari ed un'area di soli 6.300 metri.
Sono sorti anche terminal privati che non mancano certo di lavoro, segno ulteriore che si tratta di esigenze che non possono essere più rinviate. All'Interporto andrà inoltre il traffico ferroviario tradizionale che interessa la città di Bologna.
L'opera, del costo complessivo di 100 miliardi (1980), verrà realizzata per fasi successive. Sorgerà su di un'area di due milioni di mq. e comprenderà attrezzature per gli scambi ferro/gomma, gomma/gomma e gomma/magazzino; magazzini per merci palettizzabili e non palettizzabili, servizi doganali con uffici di 1ª categoria (tutti i servizi); ogni tipo di assistenza ai mezzi ed alle persone; servizi generali.
Gli impianti ferroviari, che si svolgeranno su di una superficie di 504.000 mq., prevedono un fascio base, uno di riordino, uno scalo merci di tipo tradizionale ed un terminal containers.
Le Ferrovie dello Stato, che partecipano alla Società Interporto, prevedono una serie di interventi che comportano in prima fase un onere di circa 10 miliardi.
È prevista una doppia comunicazione con la linea Bologna-Padova: a sud con la stazione di Castelmaggiore ed a nord con quella di S. Giorgio di Piano. Gli impianti ferroviari, che si svolgeranno su di una superficie di 504.000 mq., consistono in un fascio base, uno di riordino, uno scalo merci di tipo tradizionale ed un terminal containers.
Questo impianto potrà anche rendere più scorrevole il lavoro di smistamento a Bologna S. Donato e liberare a Bologna Ravone, aree interessanti per l'ampliamento dei servizi viaggiatori.

Renzo Pocaterra



La pianta dell'Interporto Bologna-Ferrara

Una sede per il C.M.I.T.

Alla presenza del Direttore Generale Dr. Semenza, dell'alta dirigenza aziendale e delle rappresentanze del Sindacato Unitario e del SINDIFER, sono stati recentemente inaugurati i locali di Via Marsala 9, siti nell'ambito dell'Ufficio Lavori Comp.le di Roma, che diverranno sede del Collegio Medici Italiani dei Trasporti.
Nel corso della cerimonia inaugurale, il Segretario Generale, Dr. Pafi, dopo aver partecipato ai presenti il saluto del Ministro Balzamo, del Direttore Generale della Motorizzazione Civile Ing. Danese e del Dr. Amerio, Direttore del Servizio Affari Generali, ha tracciato un breve profilo storico del sodalizio dalla sua costituzione ad oggi, soffermandosi in particolare sulle specificità di alcuni studi e ricerche, condotti nel campo della medicina dei Trasporti e che risultano di considerevole rilevanza scientifica e sociale.

FABRIANO

Cronaca di un'estemporanea

Il XVII Concorso Esposizione Nazionale di Pittura Estemporanea, valido per l'assegnazione del X premio "Gentile da Fabriano" ha avuto inizio il 3 settembre con la timbratura delle tele degli oltre cento concorrenti convenuti a Fabriano da ogni parte della penisola e delle isole. Gli artisti si sono poi disseminati in ogni angolo delle città per ritrarne gli aspetti più suggestivi: per le vie di Fabriano c'è stato così un incrociarsi di dialetti, un simpatico ritrovarsi tra amici e colleghi che hanno trovato nella pittura un modo di esprimersi e comunicare. È con questo spirito sereno che sono stati ritratti i più diversi squarci della bella cittadina.

Il 4 settembre le opere realizzate sono state consegnate all'organizzazione e sono quindi sfilate davanti alla giuria composta da: Prof. Angelini, Prof. Buglini, Dott. Ciambricco, Prof. Falconi, Padre Troiani. Dopo attento esame e scrupoloso giudizio, la Commissione ha concordemente stabilito l'ordine di merito, puntualizzando che: «La Giuria esprime il proprio compiacimento per l'opportuna iniziativa, nonché la più viva soddisfazione per il notevole livello delle opere presentate. Ringrazia sentitamente l'Ufficio Centrale 7° DLF Roma e il DLF di Fabriano per l'incarico affidatole ed auspica sempre maggiori successi per le prossime edizioni. La Commissione elogia gli organizzatori per la felice riuscita della manifestazione pittorica in tutti i suoi aspetti artistici e culturali».

La manifestazione si è conclusa il giorno successivo, il 5 settembre, nella splendida cornice dell'ex Convento di S. Domenico con la premiazione dei vincitori. Erano presenti, tra le altre Autorità, l'Assessore alla Cultura del Comune di Fabriano, Dr. Carrubba, l'Ing. La Rosa, in rapresentanza del Direttore Compartimentale di Ancona e il Dott. Ciambricco, Responsabile delle Relazioni Aziendali F.S.

Ed ecco, infine, i nomi dei pittori premiati: Alfredo Sereni, Nicola De Benedictis, Elio Carnevali, Tarcisio Mecchia, Calogero Urso, Mario Manetti, Roberto Della Lunga, Giuseppe Greco, Norberto Rossi, Ernesto Belloni, Maceo De Lorenzi, Nino Fiorelli, Sergio Timi, Antonio Marona.

Un particolare successo è stato registrato anche dalla Sezione Ragazzi: una iniziativa nuova, giustamente molto apprezzata.

Fabrizio Romagnoli

UDINE

Salvata un'altra vaporiera

Fatta oggetto delle cure e delle attenzioni solitamente riservate ad importanti personaggi, una vecchia vaporiera è partita nei giorni scorsi da Udine per quello che è stato il suo ultimo viaggio sulla strada ferrata. La locomotiva a vapore, costruita nel lontano 1916 e recante il numero 880.010, dopo una lunga ed intensa attività al traino di convogli merci e viaggiatori anche sulle linee ferroviarie della nostra regione, era stata abbandonata su un binario del Deposito Locomotive di Udine prima di essere acquistata da un amatore di cimeli ferroviari di Castelnovo di Sotto, cittadina in provincia di Reggio Emilia.

La "880" in attesa di essere portata a destinazione

L'acquirente, il signor Umberto Poli, ha destinato la vaporiera al parco dell'albergo di sua proprietà e che è stato ricavato nell'ex stazione ferroviaria del paese: la vecchia locomotiva potrà continuare così a "vivere" in un ambiente che profuma ancora di ferrovia e sarà motivo di richiamo per curiosi e appassionati del vapore, ma anche testimonianza di come il progresso non può cancellare il ricordo di quelle che furono le gloriose loco-tender del gruppo 880 e di cui rimangono ancora pochi esemplari, sparsi nei depositi della rete ferroviaria.

Certamente l'iniziativa di questo amatore di cimeli spronerà altri "mecenati" nell'opera di salvezza dalla demolizione dei vecchie esemplari di mezzi di trazione delle ferrovie che rappresentano, pur sempre, una pagina importante della nostra storia.

Giorgio Bellini

Il cinema, si dice, è la fabbrica dei sogni e, quando serve, anche di sorprendenti mistificazioni. Una ulteriore riprova è data da questa immagine. È la stazione di Greccio, sulla linea Terni/Sulmona, così come apparirà, opportunamente "truccata", nel teleromanzo "L'amante dell'Orsa Maggiore", prodotto dalla RAI TV, le cui riprese in esterni si sono concluse nei giorni scorsi

Intervista De Chiara

continuazione da pag. 8

Vdr: *Il traffico merci è tradizionalmente un tasto dolente del servizio ferroviario. L'acquisto di nuovi carri, il traffico combinato strada-rotaia, i treni-blocco, sono alcuni dei rimedi di cui si parla più spesso. Come si inserisce il Servizio Movimento in questo quadro di riqualificazione del settore merci?*

De Chiara: Va sempre più delineandosi, sia all'estero che da noi, una maggiore spinta verso l'utilizzo dei treni completi e l'uso delle più moderne tecniche di trasporto, quali quelle dei containers e del combinato strada-rotaia, che certamente presentano aspetti produttivistici più efficaci rispetto al trasporto di tipo tradizionale.
Una diminuzione delle operazioni di manovra, una più spinta utilizzazione dei mezzi di trazione, una maggiore velocità commerciale dei treni ed un ridotto ciclo del carro offrono all'Azienda un vantaggio non indifferente sul piano dell'economia gestionale e soddisfano più puntualmente le richieste della clientela.
Il Servizio Movimento, d'intesa con i Servizi Commerciale e Trazione, si sta adoperando e per lo sviluppo di traffici di tale tipo e per la costruzione del relativo parco carri.
Per quanto riguarda il traffico di containers forse sarà bene evidenziare che le FS effettuano il 19% del traffico in partenza ed il 22% di quello in arrivo svolto dalla Società Intercontainers, figurando al primo posto tra le reti ferroviarie membri della Società stessa.
I trasporti a treno completo, a loro volta, in termini di treno/km e di peso, sono rispettivamente dell'ordine del 15% della percorrenza complessiva dei treni merci sulla rete FS e del 30% delle tonn/km trasportate.
Altra notazione utile, riguardante il parco destinato al traffico combinato, è quella che con il Programma Integrativo saranno approvvigionati circa 2100 carri a carrelli e 1900 ad assi specializzati o adatti al trasporto di containers ed 800 carri per il trasporto di semirimorchi e camions.

Vdr: *Nuovi stanziamenti finanziari, la prevista riforma istituzionale dell'Azienda, una maggiore attenzione verso le ferrovie da parte della classe politica e dell'opinione pubblica. Sono tutti segnali che indicano in qualche modo una seria prospettiva del rilancio del trasporto ferroviario. Tuttavia, anche a medio termine, un problema di immagine (ma pure di contenuto) delle Ferrovie rimane la puntualità dei treni e, più in generale, l'affidabilità del servizio.*
Quali sono le cause che attualmente ancora ostacolano il raggiungimento di tali obiettivi e, secondo la Sua esperienza, quanto tempo dovrà passare e quali condizioni dovranno realizzarsi per raggiungere il risultato di un servizio effettivamente all'altezza delle attese dell'utenza?

De Chiara: Le cause che rendono non del tutto affidabile il servizio ferroviario sono troppo note per essere qui ripetute.
È difficile fare previsioni sul tempo che dovrà passare perché le FS possano svolgere un servizio all'altezza dell'attesa della utenza e d'altro canto non esiste la bacchetta magica che risolve tutto e subito.
Alla sua domanda mi sembra di aver dato la risposta nel corso di questo nostro colloquio.
Ritengo comunque di precisare che se non verranno completati i lavori del Programma Integrativo e non si potrà disporre del materiale rotabile nello stesso previsto, non sarà possibile "dare" alla clientela ciò che essa giustamente si "attende" dalle FS.
Ciò non significa che staremo ad aspettare che le strutture ed il materiale rotabile si adeguino alle necessità di trasporto.
Noi del Movimento continueremo ad operare, impegnandoci ancora di più — se possibile — per far sì che i disagi ai viaggiatori nel periodo dei lavori siano ridotti al minimo indispensabile. E ci preoccuperemo anche, come stiamo facendo con risultati più che apprezzabili, di ridurre gli oneri finanziari verso le reti estere per noli dovuti per l'utilizzazione dei carri esteri in Italia.
Occorre però che si sappia che non tutti i ritardi hanno una motivazione tecnica, ossia interna alle FS.
Vi sono cause esterne che influenzano, e come, la circolazione dei treni, creando talvolta situazioni estremamente gravi.
Abbiamo già accennato alle occupazioni di impianti e di linee da parte di estranei alla ferrovia; aggiungiamo ora — e l'elenco potrebbe essere ben più consistente — le segnalazioni anonime per presunti ordigni esplosivi, le inosservanze degli utenti dei passaggi a livello alle norme del codice della strada, ed addirittura la scelta della sede ferroviaria per suicidarsi.
L'eliminazione di questi gravi inconvenienti non dipende dai ferrovieri, ma da un riequilibrio dei valori morali e sociali che elimini le tensioni e riaffermi la dignità dell'uomo in una società moderna e rasserenata.

Vdr: *Adesso una domanda personale. Assumendo qualche mese fa la direzione del Servizio Movimento quale sono gli obiettivi minimi e massimi che Lei si è prefisso di raggiungere nel corso della Sua gestione?*

De Chiara: L'obiettivo che mi sono posto nell'assumere la direzione del Servizio è quello di consolidare il ruolo di un Servizio Movimento non solo utilizzatore delle risorse, ma al tempo stesso progettista di "sistemi", con numerose variabili interagenti e connesse in modi non sempre univocamente definibili.
Punteremo quindi — alla individuazione sempre più stretta dei legami che regolano i diversi fattori del servizio ferroviario attraverso la quotidiana esperienza dell'esercizio, — all'affinamento delle tecniche di programmazione utilizzando, nel caso, metodi e modelli che tengano convenientemente conto della complessità dei sistemi allo studio — all'applicazione sempre più spinta dell'informatica in queste due fasi "conoscitiva" e "decisionale" per la realizzazione ottimale dell'efficacia.
In sintesi l'obiettivo che il Servizio Movimento ha intenzione di raggiungere è quello di conferire la massima efficacia possibile alla efficienza aziendale nei vari stadi evolutivi. Ed è in questa ottica che ci stiamo tutti adoperando per realizzare, almeno, un miglioramento quantitativo e qualitativo del trasporto viaggiatori e merci.
È ovvio che ogni risultato potrà essere conseguito soltanto se — a tutti i livelli — gli operatori del Movimento daranno, come nella loro tradizione, il loro fattivo e qualificato contributo.

La torre di Monsieur Eiffel

di André Fonnet

Dice una canzone di Michèl Emer abbastanza recente:
"A Parigi c'è la Tour Eiffel / con la sua punta che si innalza verso il cielo. / Qualcuno la trova brutta, qualcuno bella, / non esiste Parigi senza la Tour Eiffel".
E infatti la Torre è diventata il simbolo della capitale, e, per estensione, di tutta la Francia. Ed è la sua storia che voglio brevemente tracciare in queste pagine. Ho pensato che sarebbe originale cederle la parola.
La Torre usa un tono imperioso, ma questo non è forse normale per una persona che ha una salute di ferro? Inoltre, parlando, gesticola. Soffre di reumatismi... l'aria umida della vicina Senna arrugginisce le sue articolazioni. Da gran dama, sa bene quando bisogna sorvolare sugli avvenimenti e trattare dall'alto quello su cui non vale la pena di soffermarsi. A volte usa persino una certa ironia... ma chi potrebbe mettere i puntini sulle i durante la conversazione, se non lei che ci domina con i suoi 320 metri e 75 di altezza?

— Vuole signora Torre, raccontarci le circostanze in cui è nata?

— Volentieri. Il 1889 era l'anno in cui si festeggiava il centenario della rivoluzione francese, un avvenimento la cui portata aveva largamente superato le nostre frontiere. Già cinque anni prima, Jules Ferry, Presidente del Consiglio, aveva deciso di accogliere a Parigi l'Esposizione Universale prevista per quell'anno. Egli voleva che l'anniversario della rivoluzione fosse ricordato con un gigantesco monumento di metallo da erigere sugli Champs de Mars. Fu dunque bandito un concorso e i partecipanti dovevano progettare una torre di ferro alta 300 metri. Oh, certamente non furono i progetti a mancare! Anzi, se ne contarono 700, ma fu quello dell'ing. Gustave Eiffel che si impose all'unanimità.

— Questo vuol dire che l'ing. Eiffel era famoso per i suoi progetti di costruzioni metalliche?

— Effettivamente. Gustave Eiffel era nato a Digione nel 1832 (150 anni fa) ed era venuto a Parigi nel 1850 per completare i suoi studi. Terminata l'Ecole Centrale, prima entrò come ingegnere in una società di costruzioni ferroviarie di cui divenne successivamente direttore e quindi fondò un ufficio di studi per la progettazione di costruzioni metalliche. Egli preferiva utilizzare il ferro al posto della ghisa, troppo pesante, e traforava le superfici che costruiva per farle resistere alla spinta del vento.
Nel 1858 eseguì un viadotto presso Bordeaux, poi portò a termine l'armatura in metallo del Bon Marché e un ponte sulla Sioule. Dopo la guerra del 1879, il suo nome si impose anche all'estero. Realizzò infatti, in Portogallo, il ponte sul Douro, poi l'armatura della Statua della Libertà a New-York e la stazione di Budapest-Ovest. In Francia realizzò il prodigioso viadotto di Garabit.
Era dunque un uomo abituato

Sopra, un busto di Gustave Eiffel, il progettista autore dell'omonima Torre. A sinistra, un manifesto che rievoca l'ormai storica Exposition Universelle di Parigi del 1889

Le 15.000 parti prefabbricate furono montate in soli 20 mesi

Le varie fasi della costruzione della Torre. Il primo colpo di piccone fu dato il 26 gennaio 1887, il primo piano fu terminato nell'aprile '88, il secondo nell'agosto e, infine, il terzo il 31 marzo 1889

alle strutture metalliche prefabbricate e ai lavori grandiosi quello che cominciava ad innalzare sugli Champs de Mars la sbalorditiva architettura che porterà il suo nome.

— Quali furono le reazioni dei parigini di fronte a questo progetto?

— C'erano quelli che erano favorevoli, quelli che erano contrari e quelli che ne ridevano. E perché tutti avrebbero dovuto essere d'accordo? Ancor oggi quanti pareri discordanti per il Centre Pompidou! Qualcuno mi trovava antiestetica e si lamentava che volessero massacrare Parigi. Alcuni intellettuali famosi firmarono addirittura una petizione dove si poteva leggere: "Noi, scrittori, pittori, scultori, architetti, amiamo appassionatamente la bellezza finora intatta di Parigi, e protestiamo con tutte le nostre forze, con tutta la nostra indignazione, in nome dell'arte e della storia, contro il progetto, in pieno centro della nostra capitale, dell'inutile e mostruosa Tour Eiffel che l'opinione pubblica, sovente impregnata di buon senso e di spirito di giustizia, ha già battezzato Torre di Babele.

Senza cadere nello sciovinismo, noi abbiamo il diritto di proclamare a voce alta che Parigi è una delle città più belle del mondo. Sulle sue strade, sui suoi boulevards, sui suoi Lungosenna, sorgono infatti i più bei monumenti che mai mente umana abbia concepito. Vogliamo ora lasciar profanare tutto questo? Parigi deve dunque uniformarsi alle mercantili fantasie di un costruttore di macchine per imbruttirsi e disonorarsi irreparabilmente? Sì, perché la Tour Eiffel sarà, non ne dubitiamo, il disonore di Parigi. Tutti lo sanno, tutti lo dicono, tutti si affliggono e noi non siamo che una flebile eco dell'opinione pubblica universale".

E questa lettera indirizzata al direttore generale dei lavori terminava con queste parole: "Rimettiamo a voi l'incarico di difendere la causa di Parigi, certi che la difenderete con tutta l'energia e l'eloquenza che deve ispirare a un artista come voi tutto ciò che è bello, che è grande, che è giusto. E se il nostro grido di allarme non sarà ascoltato, se le nostre ragioni non saranno accolte, se Parigi persisterà nell'idea di disonorarsi, almeno, noi e voi, ci saremo fatti promotori di una protesta che ci fa onore".

Tra le firme figuravano i nomi di Charles Gounod, Charles Garnier, Victorien Sardou, Alexandre Dumas figlio, François Coppée, Leconte de Lisle, Sully Prudhomme e Guy de Maupassant.

Tuttavia, il primo colpo di piccone fu dato il 26 gennaio 1887. Non si stupisca, io non poggio affatto, come certuni credono, su un dispositivo idraulico ma su 16 massi in muratura che poggiano a loro volta sullo strato di argilla del bacino parigino.

— E Lei è stata portata a termine per l'apertura dell'Esposizione Universale?

— Certamente. Il 30 giugno 1887, le fondamenta erano terminate. Il 1° luglio iniziò il montaggio degli elementi prefabbricati. M'innalzavo rapidamente perché le travi arrivavano dal cantiere pronte per l'uso e venivano saldate sul posto. Ciascuna delle parti già montate serviva come punto di appoggio per le successive e il punto di saldatura era esattamente nel centro. un vero miracolo di precisione. Niente era lasciato al caso, si figuri che erano state eseguite ben 5300 piante di varia grandezza, piante di un rigore esemplare per cui ogni pilastro in ferro veniva ad incontrarsi e a saldarsi con gli altri senza problemi.

Il mio primo piano fu terminato il 1° aprile 1888, il secondo il 14 agosto e il terzo il 31 marzo 1889.

Torre Eiffel

Quando, proprio il 31 marzo, Gustave Eiffel salì i 1672 gradini che portavano alla mia cima, aveva il cuore che batteva, certo per lo sforzo, ma di più per l'emozione.
È stato lui a innalzare la bandiera su cui era scritto: "Ecco l'unica bandiera al mondo con un'asta di 300 metri".
Ma si rendeva conto di essere ormai giunto all'apice della gloria. Il 4 luglio l'ing. Eiffel dichiarò che io ero "il trionfo dell'industria francese per eccellenza, quella del ferro, la glorificazione delle forze nazionali e, nello stesso tempo una realizzazione a carattere prevalentemente letterario, un'opera di creatività resa possibile dal progresso della scienza".

— E ora come sta?

— Molto bene. Posso dire che i miei 15.000 pezzi metallici tenuti insieme da 2.500.000 chiodi, sono ancora in ottimo stato. Ringrazio tutti gli spazzacamini che hanno contribuito alla mia nascita".

— Spazzacamini?

— "Sì, è questo il nome dato a quanti lavoravano in aria, reclutati tra carpentieri e marinai, gente poco soggetta alle vertigini e abituata a tutti i climi. Certo, hanno dovuto lavorare in condizioni ben difficili, in pieno vento e circondati dal vuoto. Fortunatamente non si è verificato alcun incidente mortale. Quanto agli operai che lavoravano a terra, questi erano chiamati "giovanotti di terraferma". Erano loro che fabbricavano, nelle officine Eiffel a Levallois-Perret, i vari elementi da saldare.
In totale, lavorarono alla mia costruzione, 50 tra ingegneri, architetti e disegnatori e 250 operai.

— E quanto pesa?

— Devo dire che sono molto leggera. Peso 7300 tonnellate. Forse le sembra molto, ma provi a immaginare un modellino di 30 centimetri di altezza. Non peserebbe che 7 grammi. Il mio carico al suolo è di 4 Kg. per cm^2, quello di un uomo seduto su una sedia.

— Il suo colore qual è?

— È bruno e viene rinfrescato ogni 7 anni, un maquillage che mi dà un aspetto fiero. Si tratta di una mistura di giallo cromo e ossido di ferro. Per verniciarmi sono necessarie 20.000 ore di lavoro. Del resto 45 tonnellate di colore non si stendono altrettanto facilmente di un fondotinta sul viso di una bella donna. Riconosco di essere un po' altina, ma la mia figura slanciata non manca di una certa eleganza. Peccato che Verlaine non l'abbia apprezzata, invece di chiamarmi "scheletro di torre" avrebbe fatto meglio a comporre per me un bel poema.

— Perdoni al poeta e mantenga la testa a posto!

— La mantengo, la mantengo, ma fa bene a credere che io reagisco come un essere umano. E del resto non reagisco forse agli elementi? A causa del vento violento la mia cima oscilla e descrive delle ellissi delle quali la più grande non supera i 18 centimetri. Sotto l'effetto del caldo, la faccia esposta ai raggi solari si dilata... e la mia cima descrive, nei giorni d'estate, una curva che si raddrizza solo la sera. Ma anche in questo caso lo spostamento massimo è di 18 centimetri. Quando sento dire che la Tour Eiffel ha paura del sole avrei voglia di alzare le spalle. Mi trattengo dal farlo solo perché ho paura di disturbare quelli che si trovano al 3° piano.
Pensi che mi avevano accordato una durata di vent'anni, quindi avrei già dovuto essere smontata nel 1910. Per fortuna mi sono rivelata un'eccellente antenna. Quando un giovane ufficiale deve far pervenire qualche messaggio a una nave che si trova in mare aperto, io divento uno strumento militare strategico... e poi ho anche contribuito all'arresto di Ma-

In alto, una delle piattaforme della Torre. A sinistra, il fonografo offerto a Gustave Eiffel da Edison. In basso, l'ascensore per il primo piano

ta-Hari, intercettando parecchi dei suoi messaggi. Pensi che alla fine della prima guerra mondiale avevo ricevuto e trasmesso 50.000.000 di frasi. Poi hanno cominciato a sfruttarmi a tempo pieno. Tutte le emissioni trasmesse nell'Ile-de-France passano, infatti, attraverso di me. Ho anche un'emittente al Ministero degli Interni che assicura le comunicazioni tra polizia e pompieri di Parigi... senza contare che vengo utilizzata dagli istituti di astronomia, di biologia, di metereologia. Ma io sono felice di rendermi utile.

— Lei costituisce anche un magnifico punto di osservazione.

— È vero. Chiunque salga sulla 3ª piattaforma, gode di uno splendido panorama. Quando il tempo è chiaro, si vede fino a 60 chilometri. Gustave Eiffel sosteneva di vedere le torri della cattedrale di Chartres. Ma chi sale lassù non creda di vedere così lontano, si accontenti di guardare Parigi. Io la vedo tutti i giorni e non mi stanco mai. A volte sento i turisti meravigliarsi di vedere il Sacro Cuore, l'Arco di Trionfo, la Madaleine, l'Opéra, il palazzo di Chaillot, la torre di Montparnasse, la mia rivale in vetro e cemento. E poi c'è la Senna, su cui si trova uno dei miei antenati, il ponte delle Arti, costruito interamente in ferro nel 1803. Ha avuto delle noie, è stato ferito da una grossa chiatta ma poi si è ripreso e ha recuperato il posto che gli spetta di diritto davanti all'Istituto di Francia.

— Quanti visitatori ha?

— Aperta al pubblico il 15 maggio 1889, ho avuto solo quell'anno 1.968.287 visitatori. L'incasso ottenuto con i biglietti d'ingresso è servito a rimborsare il prestito chiesto per finanziare la mia costruzione. Non so se lo sa, ma io sono costata la sciocchezza di 7.800.000 franchi-oro.

Il sig. Eiffel ha fatto le cose bene. Quando è morto, nel 1923, sapeva che gli sarei sopravvissuta e che sarei stata accettata. Così è stato. Anzi, adesso sono più celebre di lui. Lui è stato un po' dimenticato... è come se mi fossi costruita da sola. Io sono ben contenta che si possa visitare il suo ufficio che è situato sulla 3ª piattaforma. Lì si può vedere un quadro dove è raffigurato Eiffel che accoglie Edison, l'inventore del fonografo, e, naturalmente, il fonografo che egli ha offerto all'ingegnere figura tra il mobilio. Ma parliamo di visitatori... le posso dire che dal giorno dell'inaugurazione fino al 1979 ne ho contati più di 87.000.000. Ora come ora ci avviciniamo ai 100.000.000. Tanti no? E le segnalo che sono stata concepita per accogliere contemporaneamente 10.416 persone.

Il patrimonio culturale che io oggi rappresento è stato affidato, nel gennaio 1980, a la Société nouvelle d'exploitation de la Tour Eiffel, ed è lei che, sapendo che io valgo molto di più di un semplice oggetto di curiosità, decide il programma dei lavori destinati a valorizzarmi.

Oggi si possono visitare i macchinari di uno degli ascensori del 1899, è stata messa a disposizione del pubblico una vasta documentazione e si sta pensando a un Museo Eiffel.

— Lei figura in tanti quadri, fotografie, disegni, manifesti... Lei ha l'eterna giovinezza del capolavoro.

— Ben detto. Ma non è del tutto così. È vero che René Clair ha fatto di me l'eroina del suo film "Paris qui dort", che Cocteau ha scritto per il teatro "Les mariés de la Tour Eiffel" e Guillaume Hanoteau "La Tour Eiffel qui tue", è vero che tanti pittori mi hanno dipinta con mille colori in quadri divenuti celebri. Con loro io mi integro tra le testimonianze del passato, dando l'idea dello spazio che c'è sopra Parigi.

Delaunay invece mi ha deformata portando avanti un discorso sempre meno figurativo. Anche Chagall, Utrillo, Gromaire, Seurat, Dufy, mi hanno dipinta e recentemente Dali mi ha raffigurata in un manifesto della S.N.C.F., ma io ho un debole per un verso di Guillaume Apollinaire che fa di me una pastorella...

— Una pastorella di nuvole?

— No! Una pastorella di ponti sulla Senna. Ecco, ascolti questo verso così musicale: "Pastorella, Tour Eiffel, le tue greggi di ponti belano stamattina".

Ho lasciato la Torre immersa nel suo poetico sogno che niente può disturbare... neanche il ritornello della famosa canzone: "Parigi non sarebbe Parigi senza di lei / Parigi è la Tour Eiffel". □

(Traduzione di Marina Delli Colli)

Murillo, il pittore delle Madonne

di Pedro J. Lavado Paradinas

Bartolomé Esteban Murillo di cui cade quest'anno l'anniversario della morte

Ammirato e valorizzato più di ogni altro pittore spagnolo, quotato il doppio di Velasquez appena cento anni dopo la sua morte, ma in seguito sottovalutato e ingiustamente dimenticato, Murillo torna ora alla ribalta, recuperando il suo giusto valore e la sua autentica valutazione.

L'anniversario della morte di Murillo è forse il momento opportuno per tornare a riflettere sulla vita e sull'opera di questo colosso della pittura: colorista eccezionale, creatore di immagini molto popolari, pittore della grazia e della dolcezza, precursore del rococò e, soprattutto, pittore religioso per eccellenza.

Il 3 aprile 1682, Bartolomé Esteban Murillo moriva nella sua casa di Via Santa Teresa, verso le cinque della sera, a seguito di un'ernia di cui soffriva da tempo, e che si era strangolata dopo la caduta da un'impalcatura utilizzata per dipingere l'altare dei Cappuccini di Cadice. Al suo capezzale c'erano suo figlio Gaspar Esteban e il suo discepolo Pedro Nùnez de Villavicencio, successori nel cognome e nell'opera del pittore, la cui eredità però non sarebbe durata molti anni, al contrario della sua fama.

Il pittore, che morì all'età di 64 anni, era nato a Siviglia, ultimo di ben 14 fratelli. All'età di dieci anni aveva perduto entrambi i genitori nello spazio di pochi mesi e dovette, insieme ai fratelli, andare a vivere con parenti diversi. Murillo apprese a 13 anni il mestiere di pittore con Juan del Castillo e con Alonso Cano, ma, poco più che adolescente, decise di emigrare in America in cerca di fortuna.

Siviglia era allora il centro commerciale e la porta delle Indie, privilegio che avrebbe per-

duto pochi anni dopo con il trasferimento del monopolio commerciale a Cadice e con la peste che distrusse la città nel 1649.
Non c'è da meravigliarsi perciò se il giovane Murillo visse quel viaggio come la concretizzazione di un sogno: in realtà si ignora, però, se arrivò a realizzarlo o se tornò poco tempo dopo, dato che nel 1638 già è impegnato ad esercitare il mestiere che gli avrebbe dato fama ed onori. Da allora la sua opera cominciò a diffondersi in lungo e in largo per le province andaluse sotto la protezione di diversi mecenati e soprattutto degli ordini ecclesiastici che lo avrebbero fatto diventare il pittore religioso più richiesto dell'Andalusia.
A poco a poco il giovane pittore si stava creando uno stile, e chissà che non lo abbiano influenzato certe incisioni che si compravano facilmente a Siviglia e che, provenienti dal centro Europa e dalle Fiandre, erano utilizzate dai pittori dell'epoca per tracciare i loro motivi.
A 40 anni compiuti l'affermazione di Murillo era definitiva ed egli era ufficialmente riconosciuto come il gran maestro del colore. C'era solo un rivale davanti a lui, che comunque non gli avrebbe mai dato ombra: Valdés Leal. Nella lotta tra la luce e il colore, contro il tenebrismo e l'espressionismo più violento, Murillo avrebbe vinto la battaglia con le sue vergini e i suoi santi.
Non era molto lontana dalla mentalità e dal modo di vivere della società spagnola la figura del "picaro", quel personaggio che riempì mezzo Secolo d'Oro della letteratura spagnola, con il suo carattere divertente e contraddittorio. Forse il gran successo dell'opera di Murillo si deve anche al fatto di aver riscattato questa figura tipicamente spagnola, collocandola in una posizione centrale nella pittura di genere. Non passò molto tempo e l'opera del pittore raggiunse anche i templi più importanti, che si videro improvvisamente invasi da tutti quei monelli, quei mendicanti e da quella teppaglia infantile che poi, trasfigurati dalla mano dell'artista, sarebbero diventate le immagini ultraconosciute del Buon Pastore, di S. Giovannino o di Gesù Bambino.
Quelli che prima rubavano frutta, scavalcavano muriccioli o giocavano nelle strade di Siviglia, furono trasformati in figure classiche di una iconografia religiosa che sarebbe durata fino al nostro secolo. Questi temi infantili sono l'immagine e il simbolo di un paese che "sente" la religione cattolica più che credere in essa, ed è, d'altro canto, la visione più propriamente spagnola del rococò.
La Controriforma aveva manifestato il suo gusto per le immagini religiose che offrivano al credente un'indicazione al cammino più facile per la sua fede. Inoltre era stata rinnovata tutta la pittura e la scultura di immagini sacre del momento con un nuovo tipo di santi, che ora erano giovani e dovevano invitare i credenti alla loro emulazione e alla loro contemplazione. Santi e immagini di aspetto angelico, che con la loro dolcezza e la tenerezza inducessero alla devozione. Era il momento delle vergini adolescenti dai colori soavi e sfumati che non dovevano urtare la sensibilità dello spettatore, sorridenti, senza attributi pesanti, che dovevano esprimere tutta la gloria della loro assunzione. E, infine, c'era il trionfo di Maria, l'imposizione cioè di un'immagine criticata dal protestantesimo. Murillo avrebbe fatto di questa immagine quasi la sua firma di pittore. Da allora, in pittura, si sarebbe parlato di "Immacolate murillesche".
A solo pochi anni dalla sua morte il nome del pittore sivigliano era conosciuto in tutta Europa. Il secolo XVIII riprendeva il gusto per questa pittura di bambini e di immagini dolciastre. I quadri di Murillo si sarebbero rivalutati, quotati anche più di quelli di altri grandi maestri. Si pagava in media per un'opera di Murillo il doppio di una di Velasquez e, all'estero, le poche opere che uscivano dalle frontiere spagnole in seguito a vendite o ad eredità, venivano addirittura disputate.
Doveva arrivare la disastrosa guerra d'Indipendenza perché non solo Napoleone, ma anche i suoi generali e gli inglesi di fazione nemica, potessero appagare i loro desideri insoddisfatti: Soult, Wellington, gli Zar russi e perfino l'ultimo membro della nobiltà europea, tutti avrebbero avuto finalmente l'opportunità di appendere un Murillo nelle loro case.
La diffusione dell'opera di Murillo avrebbe raggiunto l'America solo dopo le due guerre mondiali, e soltanto la straordinaria fecondità dell'artista riuscì a soddisfare le richieste di tanti collezionisti.
È anche a causa di questa eccessiva valorizzazione, che la figura del pittore venne prima innalzata come nessun'altra e poi, con il successivo cambiare del gusto, venne del tutto sottovalutata, fino al punto di far considerare Murillo come l'autore di un'arte dolciastra e priva di carattere.
È anche vero che tanto Murillo quanto Velasquez furono contrapposti a lungo dai critici, e per quanto la loro pittura fosse molto diversa, rappresentavano effettivamente una tappa di cultura e di storia che non può essere separata. A tale proposito, forse ha ragione Curtis quando afferma che: "Velasquez riscalda il cervello, Murillo commuove il cuore". Non bisogna dimenticare che Murillo è un autentico simbolo della mentalità religiosa del XVII secolo, e con lui bisogna mettere in relazione tutta l'alluvione di

In alto, "L'Immacolata". In basso, piccoli mendicanti che giocano a dadi. Nella pagina accanto, "La Sacra Famiglia", uno dei dipinti più noti di Murillo. La sua pittura religiosa è oggetto di controversie e critiche.

pittura naturalista che, di origine italiana o indirettamente ripresa dalle immagini dei pittori fiamminghi, andò ad arricchire tutti i repertori religiosi o mitologici. Nel caso di Murillo si nota una maggiore attenzione agli oggetti di uso quotidiano rispetto ai grandi fasti.

Le pitture realizzate per il convento di San Francesco a partire dal 1646, sono quadri da considerarsi ancora legati all'estetica di Zurbaràn, delimitate molto chiaramente dai due spazi luminosi che rappresentano la separazione degli spazi terreni da quelli celesti.

Il fatto stesso di dilettarsi nella descrizione minuta dei mille utensili di cucina adoperati dagli angeli, invece che del San Diego in estasi, è l'esempio più evidente del significato di questa particolare teologia delle cose terrene e dell'incontro con la divinità per loro tramite.

C'è però qualcosa nell'opera di Murillo che molto presto lo allontanerà dall'area di influenza di Zurbaràn, superandolo di gran lunga. È il suo interesse per i bambini, tema a cui il pittore dedicò il suo tratto migliore.

A poco a poco si individua la linea direttrice in cui Murillo cominciò a definirsi, creando un suo stile molto personale.

Sono quelle immagini religiose che traggono ispirazione dai suoi bambini, dalle sue giovani vergini e dalla gente della strada, in seguito riprodotte in stampe e in figurine così diffuse da arrivare perfino negli angoli più remoti ed oscuri di Spagna.

Con il pittore sivigliano comincia uno stile di pittura che, per quanto fosse già latente in numerose immagini classiche dei pittori fiamminghi, come nel caso della Vergine col Bambino e come in quello di Maria e S. Anna, ora acquista ben diverse caratteristiche.

Le sue vergini perderanno la rigidità dei mantelli e degli immensi vestiti che nascondevano le forme e la bellezza giovanile, e i bambini la loro inquietante immobilità di giudici e di salvatori.

Questi, invece, sono bambini che si arrampicano sulle gonne della Madre, giocano o nascondono il viso con timore, causato probabilmente dallo sguardo dello spettatore, fanno intravedere la loro nudità e si mettono seduti con una certa aria di curiosità. E così giocherellano ugualmente mille angeli o santi, raffigurati spesso dal pittore in veste di bambini: Santa Caterina, San Giovannino, Santa Rosa, la Vergine Bambina...

Le figure di Murillo suscitano sempre dolcezza e tenerezza, e a questo modello di pittura il suo nome è legato con una fama universalmente riconosciuta.

Però queste caratteristiche della sua opera, come le sfumature commoventi che risvegliano sentimenti di carità cristiana nella maniera stucchevole e dolciastra del rococò, sarebbero state causa del disprezzo e della totale dimenticanza riservati di recente a Murillo. Il pittore sivigliano, infatti, passava per un pittore di stampine riprodotte ad uso familiare. Bisogna dunque dimenticare tutta la quantità enorme di queste immagini da calendarietti, santini stampati da pie congregazioni, inviti a cresime, battesimi e prime comunioni, partecipazioni di nozze e di morte, per arrivare a comprendere l'apporto che questo sivigliano ha dato alla pittura spagnola e a quella del suo tempo.

Bisogna dire che Murillo fu un artista abile nel disegno, sebbene non sia mai stato un gran maestro. Per quanto dominasse molto bene la tecnica della linea, non era davvero Raffaello. Ciononostante è soprattutto nell'uso del colore che si può cogliere la sua genialità. Murillo amava i colori soavi e le sfumature più delicate, i toni freschi, tenui, risolti con un grande equilibrio di gradazioni. È anche vero che non fu sempre all'altezza per quanto riguarda gli studi di composizione dei suoi quadri — alcuni dei quali eccessivamente grandi per il tema rappresentato — ma si può dedurre facilmente che tali proporzioni dovevano essere dettate da esigenze di committenza e dal luogo cui erano destinate: una chiesa, un chiostro, un altare, comunque un ambiente dalle misure fisse.

D'altra parte, il problema della luce arrivava in Murillo con anni di ritardo. I tempi del rifiuto verso la luce caravaggesca e il tenebrismo napoletano erano trascorsi. Ora Murillo cercava di coniugare sia le luci dell'esterno che le luci interiori, e le visioni notturne con un'ottica spesso bifocale, a cui si aggiungeva la luce diffusa da qualche personaggio, generalmente il Bambino o il Santo, verso i quali si dirigeva tutta la tensione del quadro.

Dopo la morte di sua moglie, c'è un periodo in cui la pittura di Murillo matura, arricchendosi di sfumature e di gradazioni. È il momento dei dipinti di S. Maria Bianca e dell'Ospedale della Carità di Siviglia, dove, di fronte alle ultime opere cui si ispira Valdés Leal, Murillo offre una visione più vicina alle opere di misericordia, usando temi biblici o tratti dalla vita dei santi.

Non è possibile dimenticare la pittura di questo artista sivigliano che morì tre secoli fa lasciando un'opera determinante per comprendere il gusto e l'estetica del barocco spagnolo.

Se anche è facile che la sua pittura religiosa sia oggi criticata e oggetto di controversie, ben poco si può dire contro di lui sui temi della gente della strada e dei bambini che non solo seppe ritrarre ma che oltretutto trasformò in soggetti degni di ammirazione e di devozione.

Doveva ancora passare un altro secolo prima che l'altro pittore spagnolo di fama universale, Francisco Goya, arrivasse a recuperare quei monelli e quei mendicanti facendone un simbolo d'arte.

È certo, però, che Goya si trovava nell'epoca finale dell'estetica rococò, mentre Murillo ne era stato il precursore.

□

(Traduzione di Angela Redini)

Biondo era, alto e di gentile aspetto

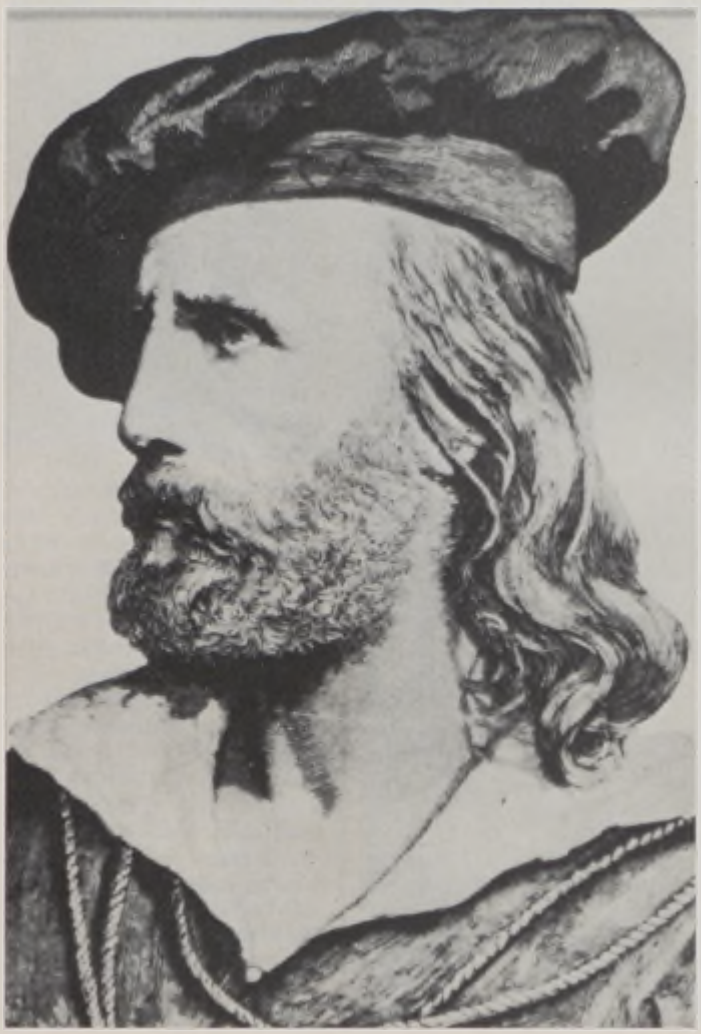
di Marina Delli Colli

Biondo, Garibaldi, lo era davvero, alto senza dubbio no visto che arrivava appena a 1 metro e 67, se fosse o meno di gentile aspetto è cosa opinabile e controversa. Indubbiamente, i suoi occhi marroni — che tutti si sono sempre ostinati a credere cerulei — sprizzavano simpatia, la fronte era alta, il naso classico, i lineamenti regolari. Nel complesso, dunque, un bel viso che indicava un'origine nordica, come nordico risulta il suo cognome composto da *garo* e da *bald* che in tedesco arcaico significano rispettivamente *guerriero* e *audace*.

Ma, a parte il viso, di gentile Garibaldi non aveva molto. Sempre vestito con una camicia rossa e un poncho grigio — alla garibaldina appunto — camminava con passo pesante, parlava a scatti e non troppo forbitamente.

Ma il fascino, si sa, è qualcosa che non si misura a centimetri di altezza, qualcosa che non viene creato da un vestito più o meno elegante e che una bestemmia pronunciata al momento giusto non può certo distruggere. E Giuseppe Garibaldi, nel bene e nel male, di fascino ne aveva da vendere. Anzi più che di fascino per lui si può parlare, senza timore di essere smentiti, di autentico e genuino carisma. Un carisma che è passato indenne attraverso lo scorrere degli anni, senza mai appannarsi.

Eroe mitico o avventuriero di pochi scrupoli, romantico libertadòr o aspirante caudillo, tattico fortunato o straordinario stratega, rivoluzionario confuso affetto da maniacale inclinazione al "beau geste" o appassionato leader democratico, sia quello che sia, Garibaldi è comunque, oggi più che mai, un mito. Quel biondo capobanda elevatosi al ruolo di "padre della patria", al di fuori di ogni stucchevole oleografia è infatti entrato, a pieno diritto e definitivamente, nella leggenda del nostro Risorgimento.



In alto, Rosa Raimondi, madre di Garibaldi. A sinistra, una delle prime raffigurazioni che si conoscono dell'eroe all'epoca in cui era capitano mercantile. Nella pagina accanto, Garibaldi si incontra per la prima volta con Giuseppe Mazzini, in una stampa dell'epoca

Il marinaio

Poco si sa dell'infanzia di Garibaldi, nato a Nizza nel 1807 quando la città faceva ancora parte dell'impero napoleonico. Suo padre era un marinaio figlio di marinai, sua madre una donna dolce per cui il figlio ebbe sempre una specie di venerazione.

Della famiglia facevano parte altri tre fratelli e una sorellina, Teresita, morta in un incendio. Di tutti i figli quello che dava più preoccupazioni ai genitori era proprio Giuseppe, o meglio Peppino. Di carattere inquieto, non voleva diventare prete, come ardentemente sperava sua madre, né indirizzarsi a nessuna regolare carriera laica. Le uniche cose che amava avevano a che fare con il mare: arrampicarsi sulle sartie, sciogliere le vele, guidare le barche tra gli scogli in mezzo alle burrasche e, all'occorrenza, buttarsi in acqua e raggiungere a nuoto la riva da qualunque distanza.

Con queste premesse la sua via era dunque segnata. E nel '22, a soli 15 anni, Peppino si imbarcò come mozzo su un brigantino diretto a Odessa. Da allora, per 11 anni, la sua vita fu il mare.

Di questo periodo si hanno poche notizie perché i biografi, a cominciare da lui stesso, hanno saltato a pie' pari questi anni che pure devono aver avuto una così decisiva importanza non solo nella formazione del suo carattere ma anche nei pretesti che gli fornirono per certe scelte. Comunque, i viaggi gli insegnarono a contare soltanto su se stesso e a sentirsi libero da tutti i governi, svilupparono la sua mentalità cosmopolita e gli assicurarono degli amici in molti paesi.

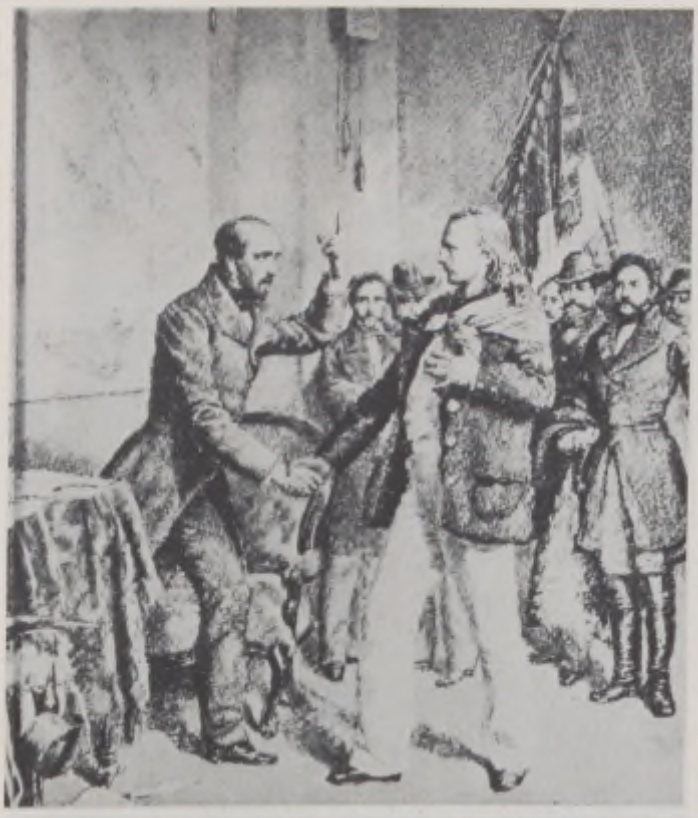
Nel 1832 prese il diploma di capitano di lungo corso e questo ci dice che nel suo mestiere era diventato un autentico competente. Le sue idee però rimanevano molto confuse, ondeggianti tra ideali vaghi e aspirazioni imprecise. Qualcosa dei suoi tempi però Garibaldi l'aveva capito, e cioè che nel mondo c'era un grande anelito di libertà. L'aveva annusato toccando i porti greci e russi e parlando con la gente che vi incontrava. L'idea della libertà e dell'unificazione d'Italia cominciò a poco a poco a farsi strada nel suo cervello. Fu probabilmente durante un viaggio a Taganrog che egli si imbattè in alcuni tra i primi discepoli mazziniani e ne rimase affascinato. Sempre nel '33, nei sobborghi di Marsiglia, fu presentato a Mazzini in esilio e si iscrisse alla Giovane Italia.

Anche questo purtroppo è un periodo oscuro nella storia di Garibaldi, specie perché si servì di tre o quattro nomi falsi. Del resto non era ancora un grand'uomo, le cui azioni sono notizia per tutti. Si sa soltanto che nel '34 ebbe luogo a Genova un debole tentativo insurrezionale che servì solo a dimostrare che nessuno aveva la minima idea di come si organizzi una cospirazione efficiente.

Garibaldi fu condannato a morte in contumacia per alto tradimento ed ebbe così termine, non molto eroicamente per la verità, il suo primo incontro con la politica rivoluzionaria.

Il guerriero

A 28 anni Garibaldi era dunque un fuorilegge condannato all'esilio, quale soluzione migliore poteva esserci per lui se non raggiungere il Sud America tagliando i ponti con l'Europa? Detto e fatto. La decisione fu presa e nel 1835 Garibaldi si imbarcò su una nave francese diretta in Brasile. Non tornò in Italia che nel 1848 quando ormai aveva passato metà della sua vita adulta in Sud America. Fu soprattutto in questo periodo che il suo carattere si formò. Imparò a vivere duramente, libero come l'aria, in un paese dove la natura era crudele e la vita valeva poco. Era quello un mondo di pirateria e banditismo dove profughi di tutte le nazioni europee cozzavano tra



loro in un'atmosfera di delittuose rivalità e di superstizioni primitive. Combattere era un'occupazione normale. Apparentemente tutti esibivano un amore appassionato per la libertà, ma si trattava di una libertà anarcoide che facilmente sfumava in faziosità e in spietata dittatura.

Fra i 28 e i 40 anni Garibaldi visse dunque per lo più come un soldato di ventura, ma questa fu per lui un'ottima scuola di guerra e quando infine tornò in Italia, questi atteggiamenti ispano-americani furono spesso un fattore decisivo dei suoi trionfi.

Comunque combattè per la Repubblica di Rio Grande, raggiunse Montevideo, assunse il comando della marina da guerra dell'Uruguay, tornò di nuovo a Montevideo che questa volta doveva essergli fatale in quanto vi conobbe la sua prima moglie, Anita.

Nelle sue memorie Garibaldi racconta che un giorno, mentre guardava con un cannocchiale il via vai del porto, scorse sulla banchina una splendida creola, alta, formosa, con grandi occhi neri e il volto cosparso di lentiggini. Fu il classico coup de foudre. Con una scialuppa si fece portare a riva e si mise a cercare la donna in un gruppo di case tra le quali l'aveva vista sparire. Un passante gli propose di bere un caffè, Garibaldi accettò e, varcata la soglia, si trovò di fronte a lei. Estatico la guardò e le disse (sempre secondo il suo racconto): "Vergine, devi essere mia". Anita di certo vergine non era, visto che sei anni prima aveva sposato un pescatore del luogo, però fu sua ugualmente. Garibaldi se ne innamorò, e la condusse con sè in Italia. Sì, perché ormai, a 40 anni, era stanco del Sud America e aveva nostalgia della patria.

Durante gli anni dell'esilio Garibaldi non aveva dimenticato l'Italia. Si era sempre tenuto in contatto con Mazzini e gli aveva anche promesso di portare 600 uomini in Europa per la guerra rivoluzionaria se egli avesse trovato i mezzi necessari.

Fu un grande giorno quando finalmente sbarcò a Nizza perché Carlo Alberto aveva appena dichiarato guerra all'Austria e la tanto attesa ora della redenzione nazionale sembrava infine scoccata. Ma il re piemontese non volle i servigi di "quel tale venuto da Montevideo" e Garibaldi si trovò a dover agire da solo.

La campagna di Carlo Alberto ebbe l'esito che ebbe e si chiuse il 4 agosto con un armistizio. Dalla Svizzera intanto Mazzini lanciava il suo famoso proclama agli italiani: "La guerra regia è finita. La guerra del paese incomincia".

E Garibaldi la cominciò. Da solo, con pochi fedelissimi "l'eroe dei due mondi", come tutti iniziavano a chiamarlo, tenne in scacco gli austriaci sul lago Maggiore. Scese quindi a Roma dove Mazzini aveva proclamato la Repubblica Romana e la città gli riservò accoglienze entusiastiche. Ma la Repubblica aveva le ore contate e nonostante i successi di Garibaldi contro il generale francese Oudinot e contro i borboni che avanzavano dal sud, nonostante l'eroismo dei patrioti, il 30 giugno Roma era di nuovo in mano al papa e ai francesi.

Garibaldi fuggì verso S. Marino con la speranza di imbarcarsi per Venezia. Nelle desolate pianure di Romagna morì Anita. Ormai, fallite le speranze rivoluzionarie, perduta la donna che amava, più nulla lo tratteneva in Italia. Si imbarcò, infatti, prima per Tunisi, poi per New York.

Il 30 luglio 1850 il New York Tribune uscì con questa notizia: "Stamani è giunta da Liverpool la nave Waterloo con a bordo Garibaldi, l'eroe dei due mondi, difensore di Montevideo e di Roma. Egli sarà accolto come si conviene al suo carattere cavalleresco e ai suoi servigi in favore della libertà".

Viaggiò quindi incessantemente, Cina, Australia, ancora America del Sud, ma il pensiero per l'Italia era costante.

Il conquistatore

Le cose in patria stavano lentamente cambiando, capo del governo era diventato il severo e autorevole conte di Cavour, i fermenti anti austriaci si facevano sempre più forti e Garibaldi capiva che avevano di nuovo bisogno di lui. Così, a cinquant'anni suonati, prese di nuovo la via di casa.

Ma a casa le cose non andavano di certo troppo bene.

L'insoddisfacente armistizio che aveva chiuso la seconda guerra di indipendenza era stato il segnale per lo scoppio della rivoluzione nei ducati dell'Italia centrale, Cavour si barcamenava tra Austria, Francia,

rivoluzionari, e ancor più si barcamenava re Vittorio, Mazzini, da parte sua, contribuiva a intorbidire le acque già torbide con una sequela di proclami che alla base avevano una sola parola: libertà. Non che avesse torto, anzi, ma il popolo soggiaceva agli avvenimenti in modo abbastanza passivo. Nessun tentativo insurrezionale si verificò infatti negli stati pontifici, nessuno nel meridione. O almeno nessuno finché Garibaldi non riapparve clamorosamente sulla scena.

Sulla spedizione dei Mille sono state scritte pagine e pagine, non c'è storico che non si sia cimentato ad analizzare l'eroica impresa che in verità, e fuori di ogni retorica, eroica fu davvero. Con mille uomini, per la precisione 1089, Garibaldi salpò da Quarto la notte tra il 5 e il 6 maggio 1860 e sbarcò a Marsala l'11. Gli abitanti del luogo non capirono bene chi fosse ma capirono benissimo quello che prometteva e che mise in atto: abolizione delle tasse sul sale e sul pane, divisione dei latifondi, distribuzione della terra ai contadini. Erano concetti questi chiarissimi e "i mille" cominciarono ad aumentare.

Le vittorie intanto si succedevano alle vittorie: Salemi, Calatafimi, Palermo, Milazzo. Garibaldi a questo punto non era più un uomo ma già una leggenda.

Dopo l'occupazione di Messina, "i mille" passarono lo Stretto e sbarcarono a Melito, entrarono a Napoli e il 30 settembre sgominarono i borboni sul Volturno.

La battaglia del Volturno resta la più grande e complessa vittoria di Garibaldi. Era questo uno scontro nuovo in quanto difensivo mentre lui era abituato a rapide e semplici schermaglie. Ora invece doveva tenere una linea lunga circa 20 chilometri con forze inferiori e contro un nemico deciso a riprendersi Napoli prima dell'arrivo dei piemontesi. La lotta durò due giorni, molti furono i morti ma i garibaldini tennero duro. Il sud era così conquistato e pronto per essere offerto a Vittorio Emanuele che non tardò certo ad andarselo a prendere.

Così terminava la spedizione dei Mille e l'oleografia classica ci ha tramandato un Garibaldi, ormai assurto al grado di generale, che con in mano un sacco di sementi come unico premio per la sua impresa, saliva su una nave diretto verso Caprera.

Scoglio di Quarto. Da qui partirono, la notte del 5 maggio 1860, le due navi Lombardo e Piemonte con a bordo i 1089 uomini della spedizione

Il padre della patria

Vero o non vero che avesse le sementi in mano, a Caprera ci andò sul serio e ci andò per rimanerci. A poco a poco l'isola divenne una specie di santuario, meta di un pellegrinaggio incessante.

Scriveva Jessie White nel gennaio del '61: "Garibaldi a Caprera è come un ragazzo in vacanza. Sembra affatto dimentico di aver liberato dieci milioni di italiani, non parla di politica e ha nettamente dichiarato di non voler essere membro del parlamento".

E così piaceva a tutti immaginare il padre della patria, modesto in tanta gloria, semplice e senza sussiego.

La realtà naturalmente era assai diversa. L'unità d'Italia non era certo compiuta, Venezia era ancora in mano agli austriaci, Roma al papa e ai francesi. Inoltre gli inizi del giovane regno erano quanto mai difficili, l'unità era un evento talmente nuovo nella storia della penisola che gli italiani stessi stentavano ad adattarvisi. I problemi erano molteplici e, morto Cavour, andavano sempre più acuendosi i dissidi tra moderati e democratici.

Illudendosi di ripetere l'abile politica del conte di Cavour che consisteva nel lasciare mano libera ai garibaldini per avere, in caso di successo, un pretesto per fare intervenire nello stato pontificio l'esercito regolare, il re e il suo primo ministro, Rattazzi, permisero gli episodi di Aspromonte e Mentana. Ad Aspromonte Garibaldi venne infatti ferito dai soldati italiani, a Mentana da quelli francesi.

Il fatto era che ormai Garibaldi si era trasformato in una semplice pedina di un gioco tanto più grande di lui. Del resto la politica non lo interessava neanche più. Interveniva di rado negli avvenimenti, con lettere agli amici o articoli ai giornali, e per ripetere sempre le stesse cose: che gli uomini di governo facevano a gara a chi governava peggio, che bisognava mettere al bando la guerra, che gli italiani dovevano essere educati alla libertà.

In realtà l'unica preoccupazione che lo assillava in quegli anni era l'annullamento del suo secondo matrimonio, quello con la marchesa Giuseppina Raimondi. Un annullamento indispensabile, che gli avrebbe consentito di sposare, come poi fece nel 1880, la giovanissima Francesca Armosino e di riconoscere, prima di morire, i figli che lei gli aveva dato.

Ormai anche la sua salute iniziava a declinare, l'artrosi gli impediva di camminare e di scrivere, il catarro bronchiale minacciava a volte di soffocarlo. E la notte del 1° giugno 1882 fu proprio il catarro, a cui fece seguito una paralisi della faringe, a spegnere la sua vita.

La moglie assicurò più tardi che le sue ultime parole furono: "Muoio col dolore di non vedere redente Trento e Trieste".

* * *

"Chi si è spento? Una popolazione, un regno? No. Cesare, Tommaso, Dante? No. Si è spento il verbo, l'energia della sovranità della nazione. Ora il senso del mondo è cenere...".

Così Garibaldi venne commemorato in Campidoglio, così entrò nella leggenda e perse ogni misura umana.

È chiaro per tutti che il Risorgimento si sarebbe fatto anche senza di lui, ma non c'è dubbio che egli vi portò un palpito popolare che né Cavour con la sua gelida diplomazia, né Mazzini con il suo aristocratico rigore ideologico, avrebbero mai suscitato.

E se la lotta per l'unità nazionale finì per acquistare un senso per la plebe italiana, il merito fu soprattutto suo.

L'Italia dell'ottocento, dilaniata e lacerata com'era, aveva un disperato bisogno di eroi e Garibaldi incarnò alla perfezione, fisicamente e moralmente, quel bisogno. Tanto bene che ancor oggi, a cento anni di distanza, il mito del biondo condottiero è quanto mai vivo e attuale.

Realtà e leggenda, trionfi e delusioni, si mescolano nel palcoscenico della sua vita e della storia. E su quel palcoscenico la parte di primo attore è sempre e ancora sua. □

LETTERE A VOCI

La legge del diritto

Egregio Direttore,
con F.D. Compartimentale n. 72 del 29-6-1982, la Direzione Compartimentale di Ancona, come in tutta Italia, comunica che il Servizio Personale ripristina il diritto alle assenze dal servizio con trattamento giuridico ed economico (annullato con telegramma P. 5.1/2.2 n. 1659 del 14-4-1982) per cure idrotermali per i dipendenti FS, mutilati o invalidi per infermità dipendente da cause di servizio o da malattia professionale, *escludendo da tale diritto gli Invalidi di Guerra.*
Se tale decisione è stata messa in atto per contenere la "spesa pubblica", penso che si risolverà ben poco in quanto di Invalidi per causa di Guerra tutt'ora in servizio siamo rimasti ben pochi.
Io mi domando perché allora infierire così su una categoria di ferrovieri, per lo più anziani, togliendo loro un beneficio del quale per tanti anni hanno usufruito?
Sarà forse perché essendo rimasti in pochi non possiamo fare la voce grossa, e perché in questa Italia vale la legge del più forte e non del diritto?

Marcello Rombini
Ancona

È proprio la legge del diritto e non quella del più forte che ha stabilito quanto segue.
Il diritto alle assenze giustificate per cura — già riconosciuto agli invalidi di guerra, per servizio e civili — è stato purtroppo abolito per effetto del decreto-legge 25 gennaio 1982, n. 16 convertito, con modificazioni, nella legge 25 marzo 1982, n. 98. Il telegramma P.5.1/2.2 n. 1659 del 14.4.1982 è stato diramato dall'Azienda per l'esecuzione delle predette disposizioni di legge.
Nel telegramma non è peraltro precisato — trattandosi di materia diversa da quella che ci occupa — che continuano a trovare applicazione le disposizioni del Capitolo 5° dell'Ordine di servizio n. 57/1974, concernente la sola categoria degli invalidi per servizio (cioè di coloro che hanno riportato lesioni od infermità in conseguenza di infortunio sul lavoro, malattia professionale o malattia riconosciuta dipendente da cause di servizio). Per questi ultimi le leggi in vigore — espressamente conformate dallo stesso decreto-legge n. 16/1982 — garantiscono il trattamento previsto dall'art. 91 dello Stato Giuridico qualora debbano assentarsi in conseguenza dell'infermità o della lesione derivante da cause di servizio.
È appena il caso di sottolineare che, tra le svariate cause di assenza connesse con i citati eventi di servizio, non possono non rientrare anche quelle dovute a cure particolari balneo-termali, idropiniche, elioterapiche e sabbiature, quando le stesse siano prescritte espressamente dai Sanitari delle FS in quanto ritenute "necessarie" per l'invalido.
Nessuna discriminazione è stata pertanto posta in essere dall'Azienda nei confronti delle altre categorie di invalidi (i cui diritti sono semmai ridotti per effetto esplicito delle disposizioni di legge che le FS sono tenute a rispettare), né è appropriato parlare di "ripristino" quando ci si riferisce all'altro tipo di prestazione, riservato dalla legge ai dipendenti invalidi per servizio e che il legislatore non ha mai voluto eliminare, confermandone anzi la validità.

A proposito di Pietrarsa

Cari amici,
sono affezionato lettore di "Voci" e di tutto ciò che si pubblica in argomento ferroviario e modellistico.
Da sincero appassionato ho seguito le vicende che hanno portato all'allestimento del Museo Ferroviario di Pietrarsa e, al riguardo, desidero esprime alcune mie perplessità.
Noto che sono state acquisite per il Museo, tra le altre macchine, la M.M.O. 22, che non entrò mai a far parte del parco FS, e la 477 011 che non è una vaporiera tipicamente italiana perché di provenienza estera ed entrata in Italia come preda bellica.
Brillano invece per assenza le 685 e le 625 con distribuzione Walschaert, che hanno avuto grande parte nella storia del vapore italiano e che insieme alle 691, forniscono l'immagine più completa e storicamente valida delle nostre ferrovie al tempo della trazione a vapore.
Io ho 16 anni e non ho avuto la gioia di vederle in funzione, ma questo mio grande rimpianto è ora superato dalla delusione di vedere estromesse e ingiustamente dimenticate due macchine di grande valore documentaristico e affettivo.
Mi auguro che il numero di 25 esemplari fissato per il Museo non sia chiuso e definitivo, ma lasci spazio, in futuro, anche a possibili e necessari ampliamenti dei quali potrebbero usufruire le macchine sopracitate. Esse sono ben vive nella memoria e nel cuore di noi appassionati, perché non a Pietrarsa?

Enrico Nigrelli

Le sue affermazioni non sono completamente esatte e vorremmo, in parte, rettificarle.
Innanzitutto, per quanto riguarda la M.M.O. 22, non è vero che non entrò mai a far parte del parco FS, vi entrò invece e precisamente con il passaggio alle FS della linea Monza-Molteno-Oggiono.
La 477 non è in effetti una macchina italiana, però è stata scelta ugualmente per le sue particolari caratteristiche tecniche che la differenziano da tutte le altre e ne fanno una locomotiva assolutamente atipica.
Per quanto concerne le 685 e le 625 Walschaert, insieme con la 875, non c'è stata alcuna esclusione, anzi, proprio per la loro importanza, queste macchine sono destinate ad essere esposte in composizione a treni completi in un altro capannone. In quanto alle 691, l'unico esemplare ancora esistente è attualmente esposto al museo "Leonardo da Vinci" di Milano.
Infine, il numero di 25 esemplari fissato per il museo di Pietrarsa non è di certo definitivo, sono stati infatti previsti nel progetto di allestimento appositi spazi che permetteranno eventuali, futuri inserimenti.

Quando un amico ci saluta

Caro Ciambricco,
ho letto delle dimissioni di Mario Casacci e, sulle prime, me la sono presa: come, ho detto, un amico lascia il servizio ed io lo leggo su "Voci" invece di venirne a conoscenza in modo più diretto? Non dico che il direttore avrebbe dovuto scrivermi una lettera, ché altrimenti avrebbe dovuto passare giorni e giorni al tavolino, tanti sono gli amici, ma qualcuno avrebbe potuto darmene notizia con un po' di anticipo sugli altri.
Poi ci ho ripensato ed ho convenuto che è giusto che sia così.
Per tanto tempo, da sempre, abbiamo sostenuto che "Voci della Rotaia" dovesse essere il veicolo di informazione ferroviaria per eccellenza, il nostro personale mezzo di comunicazione. Avere quindi la notizia in altro modo sarebbe stato un nonsenso, una stonatura. Immagina Filippide che invece di farsi quel po pò di corsa avesse inviato un telex ad Atene per annunciare la vittoria su Serse... che tristezza!
Per certe cose si deve rispettare

LETTERE A VOCI

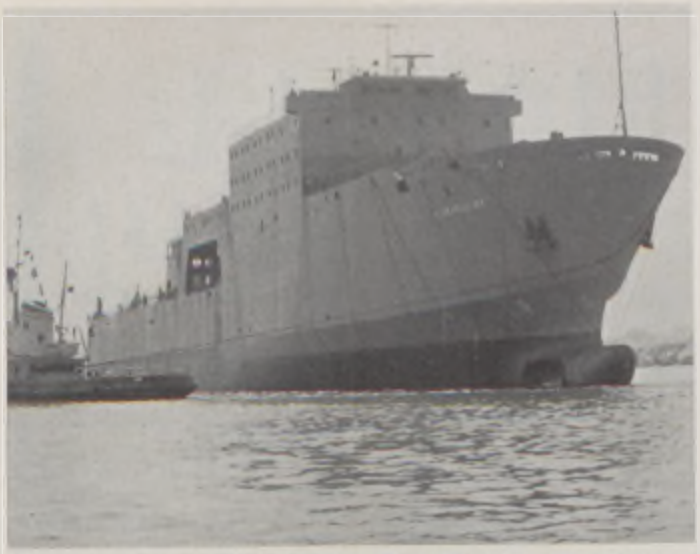
una particolare forma, una tradizione e per conto mio, fa parte della mia tradizione personale aspettare "Voci" e leggervi degli amici e delle loro vicende legate alla ferrovia.
Ed ora, caro direttore, ti prego di concedermi lo spazio strettamente necessario per fare tanti auguri a Mario Casacci e per congratularmi con Piero Spila per la nuova "dignità".
A te un caro saluto.

Vittorino Sermarini

Questa è solo una delle tante lettere giunte alla redazione di "Voci" dopo le dimissioni di Mario Casacci. Come lo stesso Casacci ha scritto nel suo saluto, di questo giornale lui era stato "figlio, fratello e — ahimé — padre". Ne aveva insomma seguito, nel corso degli anni, ogni vicissitudine, aveva collaborato alla sua "crescita" e alla sua "buona salute". Indubbiamente, lascia tra noi un grosso vuoto. In questi casi si rischia sempre di cadere nella retorica ma io adesso vorrei proprio evitarla, sicuro anche di interpretare, in questo modo, un preciso desiderio di Mario Casacci che della retorica non era poi molto amico.
Lui stesso aveva scelto il nostro giornale come mezzo per comunicare a tutti le sue dimissioni. Gli era sembrato infatti il veicolo più adatto e, francamente, ritengo abbia avuto ragione.
Comunque, ringrazio Vittorino Sermarini che con la sua lettera mi dà ancora una volta l'occasione di salutare un uomo che per "Voci" ha fatto molto. Mi auguro e ci auguriamo tutti che "questo figlio" gli dia ancora, negli anni a venire, tante soddisfazioni.

La "Garibaldi" tutta-merci

Egregio Direttore,
su "Voci" n. 5/1982, ho letto l'interessante servizio di A. Gargiulo e C. Vitiello, che annuncia il varo della NT Garibaldi e tante notizie che la riguardano.



La nuova nave traghetto "Garibaldi" che entrerà in servizio entro l'anno

Si tratta senza dubbio di un avvenimento eccezionale che potenzia la flotta FS e migliora il servizio, per cui ritengo che è risultato gradito ad un'altissima percentuale di lettori.
Ma la NT Garibaldi, con i suoi tre ponti di carico, montacarichi per carri, carrelli trasbordatori, paracarri mobili, e chissà quant'altre novità, è senza dubbio un gioiello di tecnica moderna. Perciò ritengo, a mio giudizio, che meriterebbe un altro servizio che descriva la nave in modo molto più approfondito, dettagliato e corredato da fotografie particolari sui tipi di congegni, loro ubicazione, funzionamento, successione e coordinamento delle operazioni di imbarco e sbarco, controllo, ecc.
Non ritiene anche Lei?

Salvatore Cormaci
Macchinista a riposo

Entro l'anno la nuova nave traghetto "Garibaldi" entrerà in servizio. Per ora "Voci" l'ha soltanto presentata ai suoi lettori e ha riportato la cronaca della cerimonia del varo.
Naturalmente, torneremo sull'argomento in modo più circostanziato quando la "Garibaldi" entrerà effettivamente in servizio.
L'ultima nata della flotta FS, la nostra nave "tutta merci", lo merita davvero perché svolgerà un compito di primaria importanza, anche in vista di un previsto ulteriore incremento del traffico merci, per l'economia della Sardegna e del Continente.

Dal centro agli estremi, eppure...

Cara "Voci",
circa due anni orsono ho scritto una lettera che è stata subito pubblicata sul n. 10 del nostro periodico del mese di Ottobre 1979, con la quale lamentavo la deficienza (considerata tale a seconda del mio giudizio di utente), che si verifica nell'assegnazione dei posti di riposo in scompartimenti di 1ª classe (per quelli di 2ª classe tutto risulta regolare), data l'attuale progressione della numerazione, avente inizio, nelle carrozze con posti promiscui, dal primo scompartimento di 1ª classe e quindi, anziché premiare il solerte prenotatore, lo punisce relegandolo negli scompartimenti sopra al carrello, molto rumorosi rispetto a quelli centrali.
Da allora ho avuto altre occasioni di viaggiare di notte a lungo percorso ed ho potuto constatare con rammarico, che nessun provvedimento era stato preso onde ovviare alla lamentata deficienza, e penso che, ancora oggi tutto sia rimasto allo stato originario, stante i tempi che corrono ed anche il tempo che occorre alle Ferrovie per eseguire dei lavori.
A mio avviso, volendo ovviare a ciò, senza alcun bisogno di fare degli studi particolari, si potrebbero invertire le targhette indicatrici dei posti, situate all'entrata degli scompartimeni e quelle all'interno in corrispondenza dei sedili, iniziando dallo scompartimento di centro in modo che la numerazione progredisca verso la testata della carrozza, così da far risultare i più bassi nei posti migliori, ferme restando le impostazioni del calcolatore.
Analogamente si dovrebbe operare sulle carrozze con posti di riposo tutti di 1ª classe e tutte di 2ª classe.
Anche l'onere non dovrebbe risultare elevato a carico delle Ferrovie in quanto, trattandosi di lavoro di facilissima esecuzione, bastano due ore di lavoro ordinario per la modifica da apportare in ogni mezza carrozza.
Qualora nel frattempo la modifica in questione fosse stata eseguita, in qualsiasi modo essa sia, vi prego di volerne dare avviso su "Voci", affinché si possa tranquillamente, senza dover fare il surplass affrettarsi a chiedere le prenotazioni, al fine di godere di un beneficio concesso dalle Ferrovie.

Antonio Caputo
Foligno

Sulla questione abbiamo interessato gli organi competenti del Servizio Commerciale. Ecco la risposta.
«Le assegnazioni dei posti di qualsiasi tipo messi a prenotazione, sia a sedere che a cuccetta, sia in prima che in seconda classe, avvengono sempre partendo dal centro della vettura e procedendo via via verso i compartimenti periferici.
Tale sistemazione è vincolata tuttavia dai requisiti che il posto o la cuccetta deve avere: in compartimento fumatori o non fumatori, e in questo ambito, vicino al finestrino, mediano o di corridoio se trattasi di posti a sedere, oppure alta, mediana o bassa, se trattasi di cuccetta.
Si può quindi verificare che pervenendo richieste di posti tutte dello stesso tipo (per esempio cuccette tutte alte), si abbia una sistemazione nel compartimento n. 1, mentre i posti di altro tipo (cuccette basse o mediane) dei compartimenti centrali risultino ancora liberi perché non richiesti.
La regola succintamente indicata è applicata ovviamente anche al caso, prospettato dal lettore, della carrozza a cuccette con compartimenti di 1ª e 2ª classe, con le assegnazioni che iniziano dal 4° compartimento e procedono verso il 1°.

Nicola Sansone
"La ferrovia che attraversa la città"

Negli anni del dopoguerra, quando con il consolidamento delle strutture democratiche si vanno delineando anche i nuovi quadri della cultura e dell'informazione, un piccolo gruppo di fotografi napoletani si trasferisce a Roma dove decide di stabilire una specie di "campo base" da cui muovere per spedizioni diverse. Nella storia della fotografia italiana questo particolare episodio è conosciuto con il nome di "scuola napoletana", un modo peraltro non del tutto corretto di definire un "movimento" che pur avendo in comune idee, ideologia e prospettive, era tuttavia completamente sguarnito nella difesa del proprio prodotto dal meccanismo di mercato.

In questo gruppo ci sono, tra gli altri, i fratelli Nicola e Antonio Sansone ed è appunto di Nicola questa "Ferrovia che attraversa la città", scattata a Lagos, in Nigeria, nel 1960, anno dell'Indipendenza nazionale.

Nicola Sansone è nato a Napoli il 9 giugno 1921. Le prime fotografie le scatta intorno al 1947 aggirandosi nel mercato americano degli stracci di Resina. "Non erano tanto gli stracci che attiravano la mia curiosità, confessa oggi l'autore, ma un urgente bisogno di ritrovare un paese che, una volta disperso, andava di nuovo esplodendo".

Sansone e compagni si muovono, dunque, in un momento storico di grande interesse e di importanti novità ma non trovano nelle aziende editoriali del tempo il terreno adatto perché il loro lavoro di ricerca e di inchiesta venga dignitosamente valorizzato. In genere viaggiano a loro spese, fotografando a rischio e pericolo personali e senza la minima garanzia che le immagini riportate dai loro lunghi viaggi saranno poi pubblicate. Il giornalismo fotografico vive infatti in quegli anni il suo momento di incertezza: da una parte c'è un pubblico di lettori avido di notizie e di immagini, dall'altro manca invece una precisa regolamentazione che tuteli la dignità professionale dell'autore e la sua libertà d'espressione.

È per tali motivi che questa "scuola napoletana", vista ripetutamente sotto la luce stimolante di una stagione forse irripetibile per gli entusiasmi profusi, si trova tuttavia, ancora oggi, a fare i conti più con il ricordo di una dimensione certamente avventurosa e romantica della professione che con la legittima consapevolezza dei propri diritti.

Corrispondenze giornalistiche e fotografie di Nicola Sansone si trovano, negli anni 60, in molte pagine de "Il mondo", il settimanale fondato e diretto da Mario Pannunzio, ultima spiaggia, per lungo tempo, di questo drappello di fotografi intelligenti ma disperati.

a cura di
Piero Berengo Gardin

Con la nostra assicurazione auto:

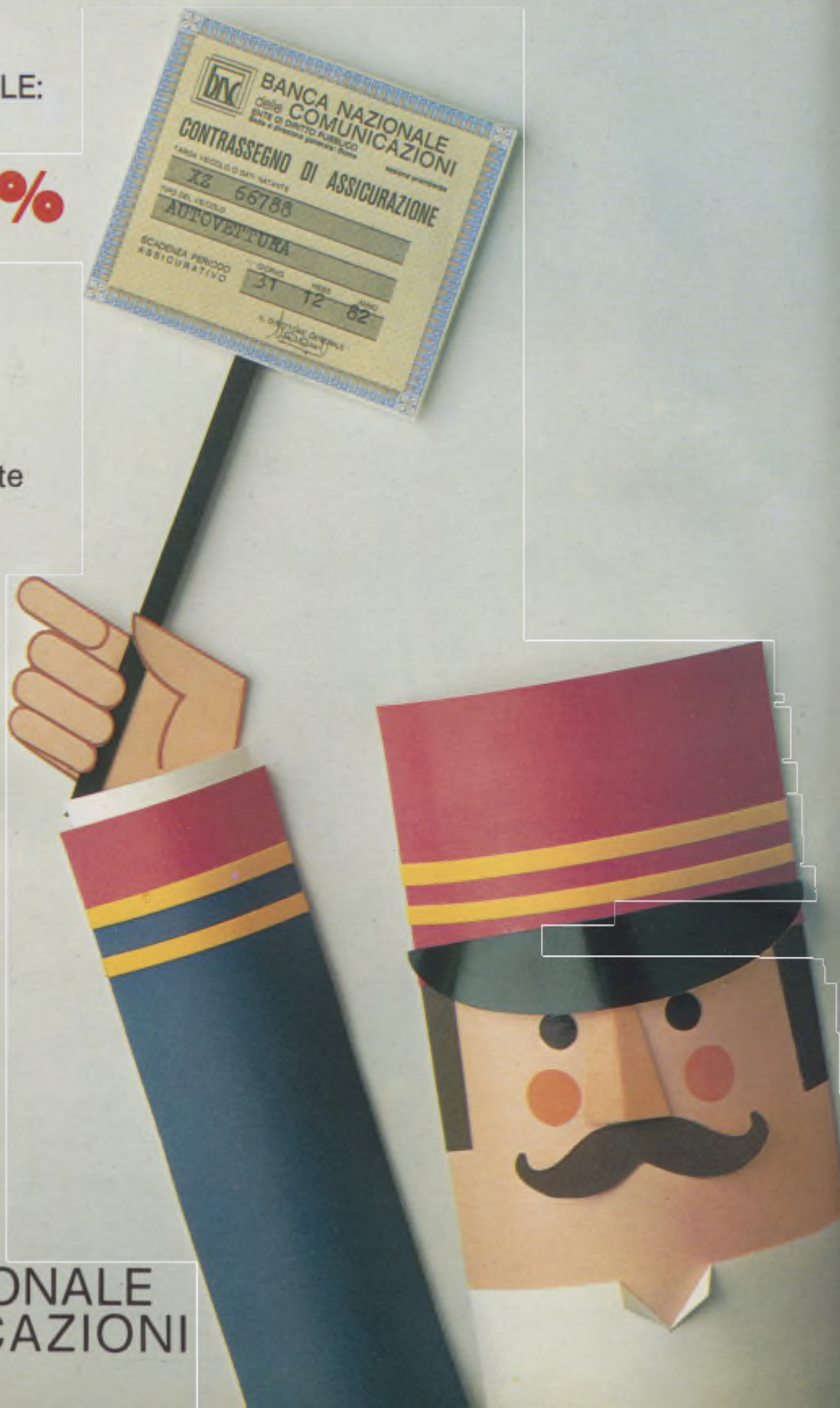
RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente
ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con
trattenute sullo
stipendio



*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

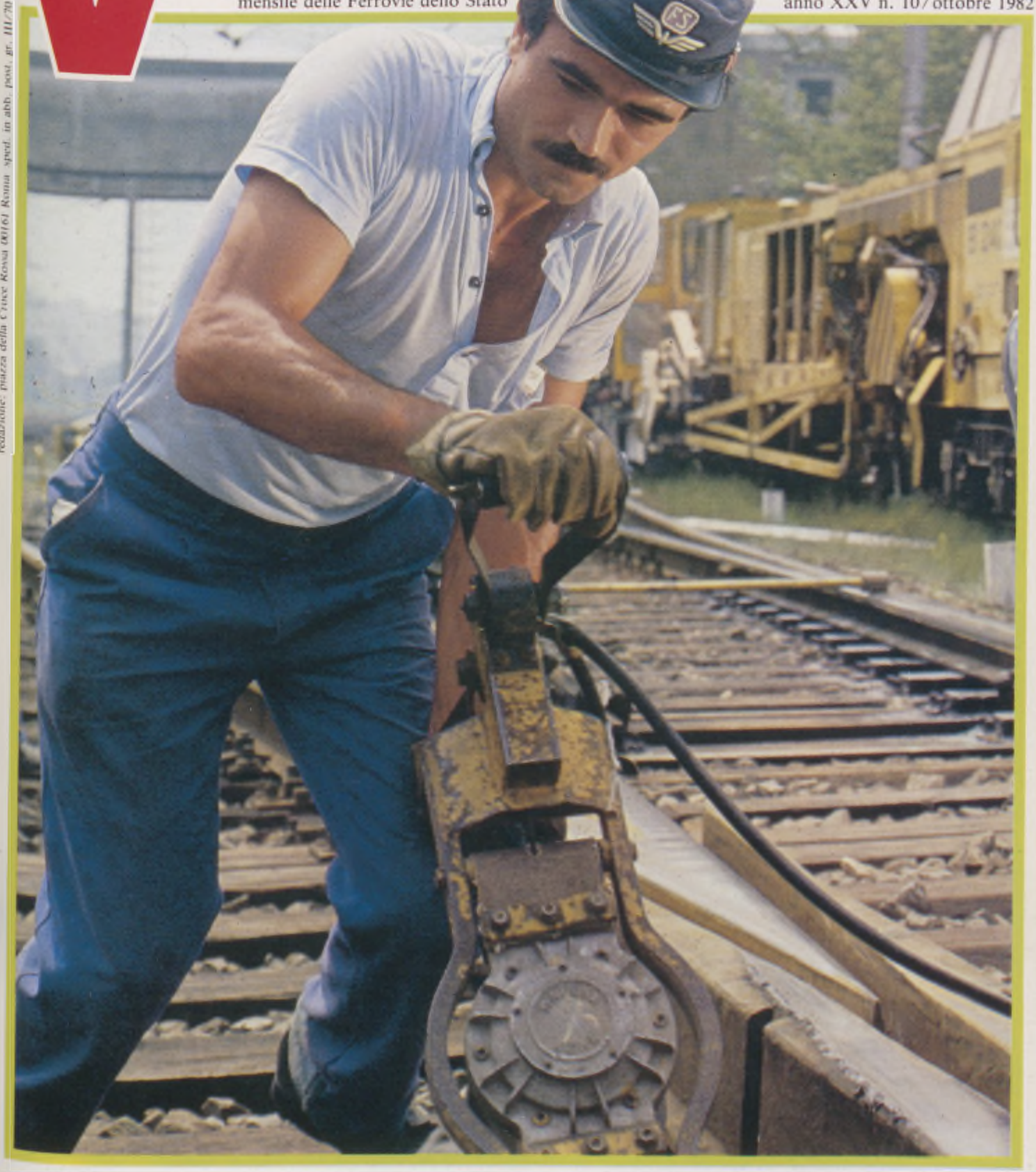
BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato

anno XXV n. 10/ottobre 1982



La visita del Ministro Balzamo in Sicilia

A pagina 6

Con la nostra assicurazione auto:

RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con trattenute sullo stipendio

*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXV n. 10/ottobre 1982

La visita del Ministro Balzamo in Sicilia

Un ferroviere al lavoro lungo la linea. Le opere previste dal Programma Integrativo interesseranno presto gran parte della rete ferroviaria italiana (Foto di Anastasio Grillini)

In primo piano il lavoro. Questo il senso della nostra copertina di ottobre. E non a caso. In primo piano il lavoro, ma per lavorare, oggi, le FS hanno bisogno non solo dell'impegno e della capacità professionale dei ferrovieri (se bastasse questo, la gran parte dei problemi della nostra Azienda sarebbe risolta), ma anche dei fondi da tempo previsti per la realizzazione del Programma Integrativo. Ed è anche di tale problema — la legge votata dal Parlamento purtroppo incontra ancora ostacoli e difficoltà nella sua attuazione — che il Ministro Balzamo ha parlato durante la sua recente visita ad alcuni impianti della Sicilia (articolo a pag. 6).
Il lavoro in primo piano anche nel caso del futuro del nodo di Bologna. Una stazione per gli anni duemila, dice il servizio di pag. 9. Per viaggiare e lavorare meglio, e insieme per aiutare la città nella sua crescita urbanistica, sarà presto bandito un apposito concorso di idee per il nodo bolognese.
Ma in questo numero proviamo a lanciare uno sguardo anche sul lavoro degli altri. Con due servizi siamo andati alla scoperta della linea internazionale più breve del mondo, quella della Città del Vaticano (pag. 14), e della rete ferroviaria d'Israele, un Paese che in questi ultimi tempi è spesso alla ribalta delle cronache, ma che resta ancora un grande sconosciuto (pag. 33).

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	IL MINISTRO BALZAMO IN SICILIA	*Gabriele Sciacca*
9	BOLOGNA CENTRALE: UNA STAZIONE PER GLI ANNI DUEMILA	*Renzo Pocaterra*
14	LA FERROVIA DEL VATICANO	*Ubaldo Pacella*
16	FERROVIE IN TERRA DI BARI	*Armando Noya*
18	LA FERVET DI CASTELFRANCO	*Laura Facchinelli*
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Ricordi / Amici in pensione / Il treno nel cassetto / Ferletture / Notizie per il personale / Modi di dire / Cronache del DLF / Tuttarete	
33	FERROVIE D'ISRAELE	*L. Garbagnati Bianchi*
38	PANORAMARETE	
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Dischi / Televisione / Per voi ragazzi / Filatelia	
47	IL MESTIERE DI PADRE	*Marcello Buzzoli*
49	LETTERE A "VOCI"	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore
Alberto Ciambricco

Redattore Capo *(Responsabile)*
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Francesco Causarano

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Armando Noya, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Andrea Melloni, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Più passeggeri e meno merci

Secondo i dati Istat sul traffico ferroviario del 1981, le merci trasportate dalla nostra Azienda sono state poco meno di 51 milioni di tonnellate, mentre nel 1980 le tonnellate furono oltre 56 milioni.
Un calo dunque di circa il 10%, al quale si affianca una diminuzione delle tonnellate/chilometro del 7%.
Il traffico passeggeri, invece, ha registrato un incremento. Nel 1981 la nostra Azienda ha trasportato 380 milioni di passeggeri, contro i 366 milioni del 1980. Per i viaggiatori, 3,6% in più.

Fibre ottiche tra Palo e Maccarese

È iniziata l'installazione di un impianto ottico sperimentale sul tratto ferroviario tra Maccarese e Palo Laziale. Partecipano alla sperimentazione la Società Cavi Pirelli con la fornitura del cavo a fibre ottiche, la Sirti con l'installazione, l'Italtel e la Telettra con la fornitura di sistemi rispettivamente a 8 e a 2 Mbit/s.
Scopo dell'esperimento, che è coordinato dalla Fondazione Marconi (Pontecchio Marconi), è quello di verificare il comportamento dei portanti ottici in applicazioni di tipo ferroviario. Saranno utilizzati 8 Km di cavo armato a sei fibre ottiche, per posa in canaletta.

Decisione importante per la «Direttissima»

La proposta tecnica per la realizzazione dell'ultimo tronco della Direttissima Roma-Firenze, nel tratto Arezzo sud-Figline Valdarno, è stata recentemente approvata dal Consiglio di Amministrazione, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, Balzamo. Nella stessa seduta è stata anche autorizzata la spesa di 219 miliardi di lire per una prima fase funzionale dei relativi lavori da imputare in conto spese per il Piano Integrativo.

La scomparsa del Sottosegretario Sen. Tiriolo

Il Sen. Elio Tiriolo

Il Sen. Spadolini e il Ministro Balzamo escono dalla camera ardente

Un grave lutto ha colpito il Ministero dei Trasporti. Il Sen. Elio Tiriolo, Sottosegretario al Dicastero, è improvvisamente deceduto il 13 ottobre scorso per emorragia cerebrale, mentre si trovava al suo posto di lavoro.
Nato a Simeri Crichi, in provincia di Catanzaro, il 26 aprile 1927, era stato eletto Senatore DC nel 1972 nel collegio di Catanzaro. Riconfermato Senatore nel 1976 e nel 1979, è stato Sottosegretario alle Poste e telecomunicazioni nel terzo e quinto Governo Andreotti e in quello presieduto da Cossiga. Sottosegretario ai Trasporti nel governo Forlani, era stato riconfermato nell'incarico nel primo e secondo governo Spadolini.
La camera ardente, per disposizione del Ministro Balzamo, è stata allestita nello stesso Ministero dei Trasporti. Numerose Personalità politiche e del Governo, tra cui il Presidente del Consiglio, Sen. Spadolini, hanno reso omaggio alla salma.

«Con questo ultimo lotto — ha detto Balzamo — si avvia a compimento la più grande delle infrastrutture ferroviarie realizzate in questi ultimi 50 anni. È un'opera che qualifica altamente la strategia proposta dalle Ferrovie».

Contratti e raddoppi dal C.d.A.

Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda, presieduto dal Ministro Balzamo, nel quadro di attuazione degli interventi previsti dal Programma Integrativo nel settore del materiale rotabile, ha approvato due contratti per la fornitura complessiva di 800 carri ad alte sponde, per un importo globale di circa 35 miliardi di lire e tre contratti per la fornitura di parti meccaniche per locomotive elettriche tipo E656, per un importo di circa 88 miliardi di lire.
Nel corso della seduta, sono stati anche approvati interventi per il raddoppio della sede ferroviaria sulle tratte della Palermo-Messina che sono ancora a semplice binario, con una previsione di spesa di 400 miliardi di lire. Sono infine stati approvati interventi per una prima fase di lavori per il raddoppio e l'elettrificazione del tratto di linea Reggio Calabria e Melito P.S., della linea Metaponto-Reggio Calabria e per il raddoppio del binario nel tratto Priolo-Siracusa.

Un convoglio lungo la "direttissima" Roma-Firenze

IN BREVE DALL'ESTERO

Francia

Il "Concorde della rotaia" come viene ormai comunemente definito dai francesi il Tgv (che vuol dire esattamente treno ad alta velocità) fa un altro balzo di avvicinamento verso la "sorella latina" Italia.
Un nuovo tratto della velocissima linea (200 Km di velocità di crociera, 260 di punte più veloci, 380 di record, per ora, mondiale toccato in un tratto il 26 febbraio 1981) è stato recentemente aperto tra Parigi e Chambery. E tuttavia le "cinque ore di viaggio" che i superpatiti dei record già sognano ad occhi aperti per andare dalla Senna alla Mole dovranno ancora per un po' di tempo restare nel limbo dei sogni proibiti. Questioni tecniche, ma che poi si traducono in questioni di soldi. Perché il Tgv può raggiungere qualsiasi punto della Francia, ma poi, per entrare in Italia occorre attrezzare le linee del nostro Paese al complesso "meccanismo" che il supertreno richiede, ed in mancanza del quale torna ad essere un semplice treno bello e comodo quanto vi pare, ma non più veloce degli altri.
Per ora, sfruttando il nuovo tratto aperto fino a Chambery si potrà andare a Parigi, partendo da Torino, in otto ore circa, che, al ritorno si riducono a sette ore e dieci minuti. Ma in questo caso la velocità non c'entra: è tutta questione di coincidenze. A proposito: otto carrozze e due motrici del Tgv ci verrebbero a costare sugli 8 miliardi...

Africa

Un gruppo austro-italiano è stato incaricato di effettuare studi preliminari in vista della realizzazione di una ferrovia della lunghezza di 2.000 Kilometri che dovrebbe congiungere l'Uganda all'Oceano Indiano, attraverso il Rowanda, il Burundi e la Tanzania.
Il costo della nuova linea, prevista a doppio binario, è stato valutato nell'ordine di 1,8 miliardi di dollari, all'incirca 2.600 miliardi di lire, se il dollaro decide di fermarsi.

URSS

Dalla fine del mese di giugno ha preso il via il primo treno sulla nuova linea di 770 Km che congiunge Surgut (a nord est di Mosca) a Novy-Urengoy. La linea serve un giacimento di gas naturale.

Viet-Nam

Le ferrovie vietnamite hanno iniziato i lavori per introdurre lo scartamento normale nei 150 Km di ferrovia che uniscono Hanoi al grande porto di Haipong. Nel quadro di questi lavori saranno ricostruite tutte le stazioni, ed una segnalazione semi-automatica servirà tutta la linea ed il nodo ferroviario di Hanoi.

Un'immagine dello stand FS-CIT all'Asta Convention di Miami Beach. In primo piano spicca il modellino dell'ETR 250, che ha richiamato l'interesse e la curiosità dei visitatori. All'importantissima manifestazione internazionale hanno partecipato circa 7.000 operatori turistici provenienti da tutto il mondo

Il nuovo Presidente della RENFE

Il Consiglio dei Ministri spagnolo ha recentemente nominato il nuovo Presidente del Consiglio di Amministrazione della RENFE: Antonio Carbonell Romero.
Carbonell Romero è un ingegnere appartenente al Corpo degli Ingegneri del Ministero dei Lavori Pubblici. Nel 1950 entrò nella RENFE, dove ha sempre lavorato, raggiungendo i massimi vertici della responsabilità. Nel 1976 è entrato a far parte del Consiglio di Amministrazione e fino al 1978 è stato Consigliere Delegato. Nel 1980 è stato infine nominato Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione, carica che ha occupato fino ad ora. È anche Presidente dell'UIC ed è il primo spagnolo a ricoprire questo incarico. Nel corso della sua carriera ferroviaria ha realizzato numerosi studi e lavori dedicati in particolare alla sicurezza della circolazione ferroviaria, alla frenatura automatica dei treni, all'alta velocità e alla razionalizzazione delle linee secondarie.

Marocco

Le ferrovie del Marocco hanno commissionato 21 locomotive Diesel alla General Motors: la commessa ammonta a circa 30 miliardi.
Queste locomotive sono destinate a trainare i convogli che trasportano fosfati, prodotto del quale il Marocco vanta la più alta produzione mondiale.

Mongolia Esterna

E dai fosfati al carbon fossile, sempre mediante il treno. Una nuova linea ferroviaria è in costruzione tra Baganur e Hanghaj, in Mongolia Esterna, per un tratto di 82 Km, onde servire un importante giacimento di carbon fossile capace di produrre ben 6 milioni di tonnellate l'anno.

Canada-Brasile

La Società Bombardier sta riattrezzando e ricostruendo 84 locomotive diesel-elettriche per conto delle ferrovie federali del Brasile. Questa commessa, la più importante del genere realizzata dalla grande ditta di Quebec, ammonta a 52 milioni di dollari canadesi (circa 60 miliardi di lire), ed è stata finanziata per l'85% dalla Società per l'incremento delle esportazioni e per il 15% dalla Banca del Canada. La Bombardier costruirà nelle sue officine di Montreal motori e parti componibili ed il montaggio avverrà poi in Brasile con la collaborazione dei tecnici canadesi.

Giappone

Il tunnel più lungo del mondo è quasi finito. Unisce le isole di Hokkaido e Jonshu, in Giappone, passando sotto lo stretto di Tsugaru, e si sviluppa per 54 Kilometri. C'è voluta la proverbiale tenacia dei giapponesi per poterlo realizzare: per costruire la galleria i minatori del Sol Levante hanno dovuto lavorare venti anni a duecentoquaranta metri sotto il livello del mare (roba che fa assomigliare la metropolitana di Roma ad un villino a due piani...). Il terreno peraltro è particolarmente difficile da trattare essendo la zona spesso sconvolta da maremoti e da terremoti. Ma dovrebbe esserne valsa la pena: quando nel 1984 i primi treni (naturalmente) velocissimi, cominceranno a sfrecciare nel tunnel, essi trasporteranno viaggiatori da una sponda all'altra in soli tredici minuti. Oggi, in traghetto, la traversata dura quasi quattro ore.

(a cura di *Camillo Benevento*)

Il Ministro Balzamo in Sicilia

di Gabriele Sciacca

Grande entusiasmo tra i ferrovieri a Catania per la visita del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo. L'accoglienza che i lavoratori del complesso ferroviario di Catania Acquicella gli hanno riservato non poteva davvero essere più calda e sentita. All'Officina Grandi Riparazioni, Balzamo è stato ricevuto dal Direttore Compartimentale di Palermo, Ing. Colombo, e dall'Ing. La Rocca, Direttore dell'Officina.

Nel suo discorso di benvenuto l'Ing. Colombo ha dato atto al Ministro di aver sottolineato in precedenti interventi — Balzamo ne aveva già parlato il giorno prima nel corso della sua partecipazione alla "Giornata del Ferroviere" a Brescia (vedi articolo in Panoramarete) —, la sua posizione critica nei confronti dei ventilati tagli al Piano Integrativo.

L'Ing. La Rocca, dal canto suo, ha rilevato come l'officina di Catania sia una delle più importanti d'Italia e ha sottolineato che in essa vengono effettuate riparazioni esclusive per il meridione.

Il Ministro Balzamo, che nella mattinata aveva presenziato insieme all'On. Andò alla cerimonia ufficiale della consegna alla A.S.A.C. (Azienda Speciale Aeroporto Catania) dei beni aeroportuali, nel quadro della concessione governativa presso lo scalo catanese di Fontanarossa, ha ribadito nel corso del suo intervento, l'impegno proprio e del governo a mantenere le spese previste per la Sicilia nel Piano Integrativo varato al Parlamento.

In particolare la visita del Ministro dei Trasporti ha riguardato, come si è detto, l'Officina Grandi Riparazioni del "Servizio Materiale e Trazione". Si tratta di un impianto ferroviario che gode della particolarità di essere l'unico riparatore di "carri" nella rete e di essere quindi considerato come significativo elemento di raffronto con il lavoro ancora oggi affidato alle industrie private.

Nel corso dell'incontro svoltosi all'interno dei reparti di lavorazione, è stato posto in rilievo il problema fondamentale di questa Officina: quello dell'ammodernamento strutturale. Esso si pone in termini di aumento della capacità operativa in rapporto ad una più completa utilizzazione della forza lavorativa che consta di 300 unità.

Nelle strutture attuali che pure mostrano elementi di grande modernità inseriti però in un contesto di vetustà e limitatezza degli spazi e delle attrezzature, si prevedono interventi radicali sia per rendere più vivibili gli "ambienti di lavoro" sia per la realizzazione delle altre opere previste nel Piano Integrativo per le Officine F.S.

In particolare si sta redigendo una perizia per "l'ingrandimento" del carrello trasbordatore, onde poter introdurre nell'officina i più moderni carri a passo lungo ed a carrelli. Altre importanti opere di ampliamento riguarderanno le attrezzature e le zone di ufficio e di esecuzione.

La maggiore preoccupazione, per la quale è stato richiesto al più presto l'intervento del Ministro, riguarda una consistente integrazione del finanziamento di 1630 milioni già assegnato.

Ad oggi, con esso non potrebbero infatti aver corso tutte le opere a suo tempo programmate ed in specie il nuovo capannone lungo 110 metri, il cui costo assorbirebbe gran parte dello stanziamento, con gravissime conseguenze e ritardi nell'esecuzione delle altre opere.

La dirigenza dell'officina, in piena sintonia con il Direttore Compartimentale, con i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali locali e regionali, con le aspettative delle maestranze, ha assicurato il massimo impegno per la rea-

Il Ministro Balzamo, accompagnato dal Direttore Compartimentale di Palermo, Ing. Colombo, visita l'Officina Grandi Riparazioni di Catania. Nella pagina accanto, il Ministro accolto festosamente dai lavoratori dell'impianto.

lizzazione di quanto programmato, ma ha chiesto al Ministro un interessamento in tempi rapidi per questo impianto che, per la capacità di lavoro, merita di essere rivalutato ampiamente nel contesto della rete.
È stata posta anche in rilievo dall'Ing. La Rocca la necessità di adeguare l'organico alle esigenze dell'impianto stesso.
Conclusa la visita alle "Grandi Officine" il Ministro Balzamo ha consumato il pasto nella mensa aziendale con i ferrovieri dell'impianto. Poi nel primo pomeriggio, si è recato in visita alla stazione di Bicocca. Quindi ha preso posto sulla Circumetnea, la ferrovia che collega, attraversando 20 piccoli centri, Catania al Comune di Randazzo. E nell'occasione non ha saputo resistere alla tentazione di condurre egli stesso, per un certo tratto, la motrice che si inerpica per oltre mille metri di altitudine lungo le pendici dell'Etna. Ad ognuna delle stazioni una piccola folla era in attesa del passaggio del treno. Dappertutto applausi e testimonianze di simpatia.
L'ultima tappa della visita è stata Randazzo, una cittadina di 14 mila abitanti che, per quanto duramente colpita dai bombardamenti del '43, conserva ampie tracce dello splendore dei secoli passati.
Ha accolto il Ministro Balzamo — che era accompagnato dall'On. Andò e dai deputati regionali Leanza e Petralia — il Sindaco di Randazzo, Dr. Agati, che ha tenuto a segnalare l'esigenza, per l'economia della zona, del prolungamento fino a Dittaino della linea ferroviaria Alcantara-Randazzo. □

Il discorso del Ministro

Nel corso della sua visita a Catania, il 5 ottobre scorso, il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, ha pronunciato tra l'altro un importante discorso, sia per le tematiche affrontate, sia per il riferimento diretto alle polemiche sollevate nei giorni precedenti circa l'eventualità di apportare dei tagli ai finanziamenti previsti per il Programma Integrativo delle ferrovie.
Proponiamo ai lettori di "Voci" un'ampia sintesi del discorso.

Intervenendo oggi presso lo scalo di Catania, in occasione dell'inserimento della nuova Società di gestione, ho accennato, tra l'altro, alla essenzialità che un moderno sistema di trasporti costituisce per una seria e duratura organizzazione economica e ho sottolineato come uno dei nodi più stretti che ha finora impedito il decollo razionale dell'economia meridionale sia appunto rappresentato da un sistema dei trasporti antiquato, abbandonato per troppi anni a se stesso.

Perché questa è la verità di fondo per le popolazioni meridionali, travagliate dagli strappi di una endemica emigrazione, lasciate in condizioni di isolamento conte a suo tempo denunciarono Giustino Fortunato e il compianto Compagna insieme con gli altri illustri meridionalisti che pure hanno dato un sì alto grado di qualificazione alla cultura italiana ed europea: e in questa verità una forte incidenza è appunto da individuarsi in un sistema di trasporti che non contribuisce certamente alla rapida crescita dell'industrializzazione, lasciando gli insediamenti in un deserto non solo strutturale ma infrastrutturale.

Oggi si è finalmente capito che una rete di trasporti efficiente e ben penetrata nel tes-

Il Ministro Balzamo

suto socio-economico di una regione, di una collettività, contribuisce in modo essenziale alla crescita generale delle attività siano esse agricole, industriali, commerciali, riducendo gli oneri generali, partecipando insomma allo sviluppo del Paese.

La Sicilia è un esempio di questa scelta che il Governo ha fatto. Infatti, per l'Isola sono stati stanziati, ai fini dell'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie, oltre 681 miliardi, il più alto stanziamento regionale previsto dal piano. E non va dimenticato che per legge oltre il 40% di tutto l'impegno finanziario, 12.450 miliardi, è destinato al Mezzogiorno, con tutto quello che ne consegue in termini di lavoro alle industrie del settore e in termini di difesa dell'occupazione alle maestranze meridionali. Oggi si tenta di ridurre questo sforzo essenziale per la nostra economia e fondamentale per il Mezzogiorno, mettendolo alla pari con altri investimenti che non sono certamente così produttivi nell'immediato e nelle prospettive della ripresa economica.

Credo di poter affermare che si tratta di un tentativo privo di giustificazioni economiche e politiche, come dimostra il largo schieramento di forze democratiche e sindacali che stanno facendo quadrato per difendere da ogni aggressione il piano di ammodernamento delle ferrovie.

Il Piano è stato approvato con una legge. Il Presidente del Consiglio lo ha sostenuto in Parlamento nel programma di governo sul quale ha ottenuto la fiducia. Nessun tipo di stralci o di riduzioni di opere è possibile perché ne vanificherebbe le finalità globali. Di più, una sua riduzione porterebbe ad una riduzione delle possibilità operative di centinaia di imprese che hanno già programmato, in relazione al Piano, la loro attività e i loro livelli occupazionali. Comunque, qualsiasi ritocco può essere deciso soltanto dal governo, nel suo insieme, e approvato dal Parlamento con una nuova legge.

Se ciò non dovesse accadere temo che sarebbero proprio le popolazioni meridionali e siciliane a pagare un nuovo prezzo in termini di ulteriori ritardi nello sviluppo economico e di nuova disoccupazione.

Ho ritenuto necessario dire chiaramente queste cose, perché io sono convinto che ognuno in questo momento deve assumersi le proprie responsabilità e la mia responsabilità di Ministro dei Trasporti è quella di difendere il piano delle ferrovie, non già per una sorta di patriottismo ministeriale, ma perché sono fermamente convinto della necessità di giungere al più presto ad un moderno assetto delle ferrovie italiane, se veramente vogliamo competere con le forze mercantili estere e se vogliamo far crescere quella che è l'industria di base del nostro paese: il turismo.

Qui siamo in una terra che trae dal turismo un largo apporto, perché ha saputo mantenere intatto il fascino naturale e culturale che la sua antica storia ha costruito nei secoli. E siamo anche in una terra dove lo sviluppo industriale è stato rapido e diffuso. Catania è chiamata nel nord la Milano della Sicilia. Ed è in questa dimensione largamente positiva che noi dobbiamo collocare i nostri interventi.

Uno dei problemi più sentiti è quello della Circumetnea, in gestione governativa dal 1948. E le sue particolari caratteristiche, il collegamento che realizza tra la città di Catania e l'Etna, attraversando 20 località lungo 114 chilometri e inerpicandosi a mille metri di altezza, ne fanno un miracolo della tecnica e un elemento di integrazione dello stupendo paesaggio, oltre che uno strumento validissimo per l'attività turistica. Purtroppo qualche volta l'Etna la colpisce, come è avvenuto il 13 marzo dell'anno scorso, danneggiandola. Ma ogni volta l'impegno delle maestranze l'ha riportata alla normale utilizzazione in tempi brevissimi.

Stiamo esaminando ora, con una Commissione Stato-Regione Siciliana, la questione del disavanzo, che è di circa dieci miliardi.

Un'immagine della stazione di Catania. Il piano di ammodernamento delle ferrovie prevede uno stanziamento di 681 miliardi per la Sicilia

Dopo i lavori di ammodernamento predisposti dal Ministero dei Trasporti per una spesa di 25 miliardi, la ferrovia sarà trasferita alla Regione.

Un altro problema, sul quale ha più volte richiamato la mia attenzione l'on. Andò, è quello relativo al raddoppio del binario sui tratti Calatabiano-Guardia Mangano-Catania Centrale e al passaggio a livello di via Zurria-Catania Acquicella.

Posso al riguardo ricordare che dopo essere stato completato nel 1978 il raddoppio sul tratto Contesse-Giampilieri, sono ora iniziati i lavori per la costruzione della sede ferroviaria tra Catania Ognina e Guardia Mangano, il cui costo si aggirerà sui 120 miliardi, cui si aggiungeranno altri 40 miliardi per la messa in opera del binario e degli impianti tecnologici. L'ultimazione dei lavori dovrebbe avvenire entro il 1983, tranne per il tratto compreso nel comune di Acicastello, per il quale sono sorte difficoltà connesse ad alcuni espropri. Inoltre sono già stati finanziati per 20 miliardi ed appaltati i lavori di costruzione della sede ferroviaria tra Guardia Mangano e Muscali ed è stato progettato il raddoppio della Catania Centrale-Catania Ognina. Infine, sono stati costruiti ad Acireale 4 fabbricati per complessivi 24 alloggi destinati ai ferrovieri, e presto si procederà alla loro consegna.

Per quanto riguarda il prolungamento della linea Alcantara-Randazzo fino ad Enna vi sono alcune difficoltà. Assicuro però che il problema è all'esame degli uffici tecnici del Ministero per essere incluso nel Piano Poliennale.

Unica condizione è che l'opera sia inserita organicamente anche in un piano regionale dei trasporti, che ancora non è stato presentato. Un'ultima questione: il recupero del tratto di linea ferroviaria tra Moio e Randazzo sepolto da una colata lavica nel marzo del 1981. Gli studi compiuti hanno evidenziato notevoli difficoltà di ordine tecnico per il ripristino totale sul tracciato originario, per cui ci si è orientati per la realizzazione di un tratto di variante. I lavori sono già stati finanziati e appaltati e il loro inizio è previsto entro la fine di questo mese. Anche in questo caso ci si è scontrati, come purtroppo spesso succede, con problemi di esproprio.

Le opere delle quali vi ho parlato non risolvono certamente tutti i problemi del trasporto ferroviario per la vostra città e la zona etnea. Sono però una base di partenza a mio giudizio valida per passare dall'ammodernamento allo sviluppo, secondo la filosofia del Piano Integrativo delle ferrovie.

Con la collaborazione dei lavoratori e delle loro Organizzazioni Sindacali, delle Amministrazioni locali, della Regione, non c'è dubbio che si potrà andare più avanti.

Ho letto recentemente un libro dal titolo "Sud Italia chiama Europa". Prima che risponda l'Europa deve rispondere Roma. Io sono qui con voi, non solo per portarvi il mio saluto, ma per rispondere al vostro appello. □

Bologna Centrale: una stazione-ponte per gli anni duemila

di Renzo Pocaterra

Fra le iniziative che hanno avuto origine dalla strage della stazione (risposte di civiltà alla follia della violenza) vi è anche la ricerca di una soluzione per la sistemazione del nodo ferroviario bolognese e la ristrutturazione complessiva della stazione.

Lo squarcio prodotto dalla bomba ha messo in tragica evidenza anche l'esiguità del vecchio fabbricato ottocentesco, forse il più antico fra le stazioni di una certa importanza, certo non più adeguato alle esigenze odierne, per non dire di quelle future.

Ma non è solo il fabbricato a essere insufficiente. I ferrovieri bolognesi sono ogni giorno alle prese con le limitazioni "fisiche" dello scalo: 13 binari passanti, cinque binari tronchi per servizi di testa al piazzale ovest e tre al piazzale est, pochissimi marciapiedi di lunghezza adeguata ai treni con massima composizione.

Con poche varianti è rimasta la stazione di cinquanta anni fa ma deve sopportare punte di 600 treni al giorno e lo spazio che ognuno di questi trova a fatica nel grafico teorico deve ogni giorno fare i conti con la realtà dei ritardi dei comporti, delle coincidenze.

Ma non si può certo parlare di Bologna Centrale senza ricordare i problemi del nodo intero, quelli di Bologna Ravone e di San Donato, legati fra loro e legati alla costruzione dell'Interporto che sta faticosamente sorgendo fra Bologna e Ferrara e di cui abbiamo già parlato nel numero scorso.

Una situazione già di per se stessa irta di difficoltà a cui bisogna aggiungere gli ostacoli che la presenza della ferrovia crea nel tessuto cittadino, specialmente fra i quartieri settentrionali e il centro storico. Gli specialisti affermano che la separazione, con poche comunicazioni al limite della saturazione, ha portato al degrado delle zone immediatamente a nord della stazione.

BOLOGNA ANNI 2000

Aggiungiamo ancora la riscoperta del mezzo ferroviario anche nelle comunicazioni suburbane e la valorizzazione che gli Enti Locali intendono attuare delle due ferrovie concesse ancora esistenti nella Provincia: la Casalecchio-Vignola e la Bologna-Portomaggiore. (vedi articolo a parte).

La complessità della materia, l'opportunità di ricercare soluzioni radicali o, almeno, di largo respiro, hanno dato luogo ad una serie di convegni e dibattiti, promossi da enti culturali, partiti politici, dallo stesso D.L.F. di Bologna e dalla rivista cittadina "Bologna Incontri".

Sono intervenuti urbanisti, intellettuali, pubblici amministratori, ma anche ferrovieri, tutti con calore perché l'argomento è ancora capace di risvegliare passioni come cento anni fa, quando la stazione era l'insostituibile premessa di ogni possibilità di sviluppo. Il momento è particolarmente adatto anche perché Bologna sta vivendo una fase importante della sua storia urbanistica: sta per essere presentato il nuovo Piano Regolatore Generale, vengono prospettate nuove concezioni. Il recupero delle vecchie strutture del centro storico per consentire il mantenimento del tessuto cittadino tradizionale (abitazioni, piccoli laboratori artigianali, negozi) — iniziativa che pure ha destato interesse in tutto il mondo — viene accantonato a favore della ricerca di un più razionale sviluppo delle zone periferiche, tanto da eliminare le attuali divisioni, causate da ragioni storiche, culturali e funzionali, fra centro e periferia.

Non a caso si è tenuto recentemente a Bologna un corso di studi superiori, della durata di cinque mesi, organizzato dall'OIKOS (Centro internazionale di studio, ricerca e documentazione dell'ambiente) con la partecipazione di Centri ed Università di valore mondiale, per amministratori pubblici, docenti e professionisti del settore. Tema: la rinascita della città.

La proposta di avvio è partita dal Prof. Tomas Maldonado, Assessore del Comune di Bologna e docente universitario di progettazione ambientale. Partendo dalla constatazione dell'effetto "barriera" costituito dagli impianti ferroviari fra il centro storico ed i quartieri settentrionali, Maldonado ha avanzato l'idea di una "stazione-ponte", una struttura, posta sopra il fascio dei binari di transito, che presenti identiche possibilità di accesso sia da nord che da sud costituendo, invece che una separazione, una vera e propria cerniera, una stazione che non sia più "un posto dove si prendono solo treni" ma "un punto d'incontro attraverso altri servizi che non siano solo ferroviari". Un concetto di stazione del tutto nuovo rispetto a quello tradizionale, un polo di attrazione anche per attività culturali, ricreative e spor-

Una panoramica del piazzale di Bologna Centrale. Attualmente sopporta punte di 600 treni al giorno. In alto, un'immagine anni trenta della stazione

UN INTERVENTO DEL DIRETTORE GENERALE

«Sì alla stazione polifunzionale, no alla stazione "mitica"»

Quasi tutte le stazioni ferroviarie della rete nazionale, che furono ubicate inizialmente in posizione periferica, con lo sviluppo delle città sono venute a trovarsi incorporate nel tessuto urbano, nel perimetro se non addirittura nell'ambito del centro storico cittadino. Insieme alle linee di collegamento, o di cintura, le stazioni, al servizio dei maggiori centri urbani, formano un sistema che viene definito il "nodo ferroviario" e che è ovviamente condizionato dal territorio e dagli insediamenti ivi esistenti.

L'esigenza di accrescere la potenzialità operativa della stazione principale e dell'annesso sistema si ripropone anche nel caso di Bologna, sebbene si tratti già di una stazione passante. È però opportuno, specialmente per le esigenze dei trasporti regionali, collegare la realizzazione della nuova stazione ad un progetto più vasto di ristrutturazione dell'intero nodo che comporterà, tra l'altro, la costruzione di nuovi binari passanti sotterranei.

Che tale progetto costituisca il tema di un concorso internazionale di idee ad alto livello dimostra fino a qual punto il mondo del treno e delle stazioni sia penetrato nella coscienza collettiva e venga giustamente percepito come fattore determinante di progresso economico, sociale e anche culturale.

Oggi certo non è possibile, e non sarebbe nemmeno auspicabile, una rivoluzione degli insediamenti urbani come quella provocata dalle strade ferrate nei primi quaranta anni del Novecento. Il potenziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie deve inserirsi armoniosamente nella realtà territoriale circostante e favorirne la migliore evoluzione. E il costante dialogo che l'Azienda F.S. intrattiene con le Regioni dimostra la volontà di non fermarsi alle enunciazioni di principio, ma di tradurle in atto.

Naturalmente vi sono esigenze dell'esercizio ferroviario che vanno salvaguardate, nell'interesse della collettività e non in ossequio alla volontà dell'Azienda. Questa è una delle ragioni del contributo delle F.S. alla preparazione del concorso di idee per la nuova stazione di Bologna.

L'Azienda ha aderito al progetto della stazione polifunzionale, conglobante una serie di strutture commerciali, culturali, ricreative che non debbono però pregiudicare la funzione fondamentale. Per dirla in breve, siamo favorevoli alla grande stazione-ponte con carattere polifunzionale, ma non alla stazione mitica, "parafrasi cosmologica" ecc. Questa preferiamo ammirarla nei quadri di Duchamp, di De Chirico, di Sironi e di altri maestri. Su questa linea di modernità e di realismo continueremo a dare il nostro apporto e contributo.

ERCOLE SEMENZA

tive sull'esempio di iniziative già avviate in alcuni Paesi europei ed americani.
Molto interessante e vivace l'intervento di Giovanni Klaus Koenig, ordinario di architettura all'Università di Firenze, apparso su "Bologna Incontri".
Koenig esordisce con un giudizio molto severo sull'attuale stazione, dimenticando quasi, nel confronto con altri impianti, che si tratta di un'opera di oltre un secolo fa che, malgrado tutto, "tiene" ancora.
Apprendiamo così, che la stazione di Bologna «più che nella categoria del brutto-brutto pomposo (cugino del kitsch) è la capoclassifica del girone particolare del brutto-squallido. Infatti la caratteristica della stazione bolognese è di avere un'ubicazione tutto sommato non infelice, con un bel piazzale antistante; ma di stare ad una vera stazione come un villino sta ad una villa.
La sua struttura formale (o Gestaltung che dir si voglia) è uguale a quella della stazione di Imola, di Cesena, di Forlì e via dicendo fino a Riccione. Non è un vero organismo, ma solo un "fabbricato viaggiatori", cioè uno scatolotto che corre lungo il primo binario di transito con tutte le sue funzioni messe in fila, come le Ferrovie comandano».
«Per esempio le toilettes debbono sempre stare all'estremità; per cui gli stranieri, sbirciando dai finestrini del treno e vedendo per prima cosa quel cartello, spesso si domandano se, invece che a Bologna, siano arrivati a Gabinetti (ma non ci eravamo già passati? ed invece era Rovigo). Questo tipo semplicistico di stazione parallela alla via di corsa funzionava e funziona tuttora bene quando i binari sono al massimo quattro, ed i convogli sono composti da cinque-sei vagoni. Ma con quindici binari, tutti pieni, ed i treni di diciassette carrozze, la strada da fare per infilare i sottopassaggi ed uscire, o viceversa, diventa una maratona. Se poi si vuol fare pipì, prendere un cappuccino, acquistare un giornale o dare un'occhiata al tabellone dei treni, il footing è d'obbligo».
L'argomentazione prosegue affermando l'inattuabilità di una stazione di testa definendola "un impaccio al movimento" dimenticando però che, specialmente per i treni pendolari, anche le F.S. sono giunte da tempo ai treni bidirezionali.
Inevitabile conclusione quindi, secondo il prof. Koenig, la stazione-ponte come già è stata fatta a Toronto: una piastra che copra tutto il fascio preesistente dei binari e che possa collegare le due parti di Bologna che attualmente taglia.
Questa potrà essere "una stazione-stazione" oppure un organismo polifunzionale (come la nuova stazione di Cosenza, per es., nella quale — ironia della sorte — non circola ancora nessun treno). Se si decidesse per la pura stazione, cioè dovesse rimanere da terra al tetto proprietà delle F.S., negli anni 80 è totalmente improbabile che le forze politiche ed amministrative trovino i finanziamenti necessari. Tutt'al più se ne riparlerebbe nel prossimo Piano decennale, ma è assai dubbio anche questo.
Un'operazione complessa di autofinanziamento è possibile accettando la commistione, nella stessa area, con edifici a carattere commerciale e speculativo. Per ora, tutto ciò ha significato togliere alle stazioni, così ristrutturate, il loro volto, ed il loro ruolo simbolico nella città.
Concludendo, Koenig mette in guardia contro il rischio di creare un contenitore anonimo di simboli del consumismo, espressione di quella che egli definisce assai efficacemente "Flipper-Kultur".
Dopo il tempo delle stazioni monu-

mentali e di quelle polifunzionali ma legate a standard anonimi è dunque ora di arrivare ad una stazione che, nelle sue strutture, si integri a tal punto con la vita della città da poter a sua volta costituirne elemento caratterizzante.

Non tutti però sono d'accordo sulla stazione-ponte.

Il prof. Renato Barilli (Università di Bologna) partendo proprio dalla diagnosi avanzata da tante parti, che la separazione prodotta dalla ferrovia fra i quartieri settentrionali ed il restante tessuto urbano sia fra le cause prime del degrado della zona nord, propone una soluzione radicale per non dire rivoluzionaria.

Non basta — dice il prof. Barilli — la stazione-ponte con il doppio accesso per colmare la spaccatura esistente fra il centro storico, che "si crogiola nel passato, nel culto della sua dimensione umanistica e della sua puntigliosa conservazione" e le cattedrali nel deserto del quartiere fieristico costruite ad esaltazione dei fasti del modernismo; torri e grattacieli destinati a spopolarsi di sera e comunque a non essere irrorati dal sangue dell'affluenza pubblica date le strettoie del sistema circolatorio".

Nelle foto, la stazione-ponte di Toronto (Canada) prima e dopo la sua realizzazione. Si tratta di una grande piastra che copre interamente il fascio preesistente dei binari

"Occorre ipotizzare una soluzione ben più drastica: spostare la cintura ferroviaria fino a farla scorrere in parallelo con la tangenziale autostradale" (circa tre chilometri più a nord; n.d.r.).

"Naturalmente non si tratterebbe di abolire l'attuale stazione centrale, così comoda per la sua prossimità ai quartieri storici, ma di sottrarla al ruolo di stazione di transito, per cui non è adatta, e di avviarla, in conformità di una più corretta tipologia, ad un compito di stazione di penetrazione e cioè, nel caso specifico, alla funzione di un terminal, predisposto in modo da raccogliere gli utenti al centro e di smistarli con un sistema di navettes verso la stazione di transito o viceversa. Si smobiliterebbe il nefasto cordone che oggi scinde in due la città, liberando un'area enorme per infittire gli scambi fra centro e periferia..."

«Tutto questo è chimerico, utopico, irrealizzabile? — si chiede il prof. Barilli. Può darsi che si debba concludere in tal senso, purché l'irrealizzabilità risulti da una mole di dati di fatto, di accertamenti, di rilevamenti tecnici.

Sarebbe grave che a far cadere l'ipotesi di uno spostamento della cintura ferroviaria giocassero solo pigrizia, mancanza di fantasia, amore di quieto vivere, fuga dal rischio, vale a dire gli atteggiamenti psicologici che rischiano di frenare per sempre ogni possibilità di sviluppo nella nostra città».

Naturalmente non mancano nel dibattito opinioni di ferrovieri. Anche se data la presenza, nella Commissione incaricata di emanare il bando di concorso, di alti funzionari della Direzione Generale, sarebbero certamente inopportune prese di posizione da parte di chi nell'Azienda riveste compiti di dirigenza.

Remo Maccaferri e Odoardo Menotti, rispettivamente Capo Gestione e Capo Stazione Sovrintendente, sono intervenuti a titolo personale ma con piena cognizione di causa data la loro esperienza di servizio e di milizia sindacale. È stato così messo in evidenza, riprendendo in parte il Piano Regolatore fer-

Progetto "metropolitana di superficie"

Soltanto due sono rimaste le ferrovie concesse in provincia di Bologna delle tante che si contavano in un passato, ahimé, assai lontano: la Bologna-Portomaggiore e la Casalecchio-Vignola.
La prima, lunga 46 km., partendo da una propria stazione nei pressi di Porta S. Vitale raggiunge la stazione FS di Portomaggiore (linea Ferrara-Rimini) e nel primo tratto (fino a Budrio) attraversa zone densamente popolate in parte appartenenti allo stesso comune di Bologna.
Questa ferrovia, a semplice binario e non elettrificata (10 fra stazioni e fermate) trasporta circa mezzo milione di viaggiatori l'anno e si avvale di un notevole servizio su gomma, integrativo all'infrastruttura ferroviaria. Svolge anche servizio merci in misura apprezzabile (50.000 tonn/annue). È collegata con Bologna Centrale anche se si tratta di una comunicazione che non può essere utilizzata per un trasporto passeggeri veloce e frequente.
Recentemente la Regione Emilia-Romagna ha allestito una mostra molto interessante sulla sua storia e sulle sue prospettive di utilizzazione, accompagnata da una altrettanto completa, documentata ed illustratissima pubblicazione alla quale rimandiamo chi fosse interessato a maggiori notizie.
La Casalecchio-Vignola misura 24 km, è a semplice binario, elettrificata a 3.000 V., serve 7 stazioni. Nel 1967 venne disabilitata al traffico viaggiatori e da allora svolge esclusivamente servizio merci, peraltro in continua diminuzione (35.000 tonn/annue).
Il servizio viaggiatori, svolto su gomma, si svolge su strade al limite della saturazione. Ciò induce numerosi utenti a servirsi del mezzo privato con ulteriori conseguenze di appesantimento della circolazione.
Il suo maggiore problema è costituito da ben 87 passaggi a livello di cui uno solo protetto da semibarriere, 26 con segnalazione ottico-acustica e 60 aperti e incustoditi.
La ferrovia è collegata direttamente con la stazione FS di Casalecchio di Reno sulla linea Porrettana.

Tenendo presenti le condizioni in cui versano ed il contributo che possono dare ai problemi di viabilità generale, la Provincia di Bologna ha affidato alla Società Ansaldo uno studio di fattibilità sull'ammodernamento delle due linee e la loro utilizzazione, quale asse ferroviario metropolitano per gli spostamenti est-ovest nel bacino bolognese.
Punto qualificante del progetto il collegamento dei due tronchi attraverso le infrastrutture FS e la stazione di Bologna Centrale in particolare in modo da consentire un servizio "passante" e l'utilizzazione comune del materiale.
Lo studio dell'Ansaldo è stato presentato a tecnici, stampa e pubblici amministratori con una cerimonia che ha visto la partecipazione delle F.S., con un viaggio dimostrativo da Bologna C.le a Ponte Ronca (sulla Casalecchio-Vignola), di un elettrotreno prototipo del tipo GAI che l'Azienda sta sperimentando per i servizi pendolari sulle distanze medio-brevi. Il progetto prevede un investimento di 153 miliardi per il trasporto di 30.000 passeggeri al giorno con una periodicità di 15 minuti nelle ore di punta.
La difficoltà maggiore è stata individuata nell'attraversamento di Bologna C.le dato lo stato di saturazione di cui l'impianto soffre in permanenza. È stata prevista una prima fase nella quale i treni potrebbero venire attestati ai piazzali est ed ovest in attesa di un collegamento diretto che potrebbe scaturire dai lavori di ammodernamento e di ampliamento della stazione. Da registrare anche una originale proposta di collegamento con un "passante" sottostante i binari F.S.
Lo studio molto particolareggiato indica i benefici immediati ed a lungo termine e preventiva le economie che l'opera consentirà: complessivamente due miliardi e mezzo l'anno.
Si tratta quindi di sciogliere i due nodi, non si sa quale più complesso, del reperimento dei finanziamenti e dell'attraversamento del nodo bolognese.

R. P.

roviario elaborato dal Compartimento negli anni 60, che i problemi di Bologna Centrale non sono limitati al fabbricato viaggiatori ma sono in primo luogo dovuti alle limitazioni tecniche dello scalo, di binari, di marciapiedi, di spazi.
Queste insufficienze potranno essere colmate soltanto ricorrendo a nuovi spazi dove far sorgere una stazione satellite per attestarvi il traffico pendolare senza dimenticare gli indispensabili binari di servizio per il deposito vetture, lavaggio, squadra rialzo, ecc.
La soluzione può essere quindi solo Bologna Ravone che attualmente funge da terminal container, scalo merci al servizio della città e scalo di smistamento per le derrate in transito.
Per il servizio derrate è previsto il passaggio a San Donato dove il nuovo fascio derrate attende da troppi anni di essere ultimato. I traffici merci rimanenti verranno trasferiti all'Interporto che sta sorgendo a nord di Bologna.
Per Remo Maccaferri, in particolare, la soluzione della sola stazione ponte non può essere la risposta giusta ai problemi ferroviari dello scalo.
"L'idea della stazione-ponte indubbiamente offrirebbe dei grossi vantaggi sia per i viaggiatori in transito sia per gli utenti che risiedono nella parte nord della città; però va tenuto presente che vi sono opere già in corso come l'apertura e la costruzione di strutture lato Carracci, ma sopratutto non si può dimenticare che la funzione primaria delle Ferrovie è quella di far circolare i treni, possibilmente in orario, creando il massimo di funzionalità e razionalità per tutte le operazioni che tale funzione comporta e mi pare di poter dire che la stazione viaggiatori nell'area sopracitata (Bologna Ravone) sarebbe l'ideale dal punto di vista dell'esercizio ferroviario in quanto possiede le caratteristiche necessarie per poter essere inserita nell'attuale sistema ferroviario del nodo senza provocare lo squilibrio del traffico che vi si svolge".
Molte delle idee che abbiamo riportato sono state accolte dalla Commissione incaricata della stesura del bando ed armonizzate in un rapporto preliminare al bando sui lavori eseguiti.
Il Comune di Bologna ha annunciato che il bando per un concorso di idee relativo al nodo ferroviario bolognese è di imminente pubblicazione. Avrà allora inizio un cammino certamente non facile né breve, per la risoluzione di questi grossi ed annosi problemi.
Qualcuno però si chiede se non sia il caso di fare qualcosa già adesso per migliorare la funzionalità di Bologna Centrale.
Ad esempio utilizzare gli spazi ancora disponibili a Bologna Ravone (altri ve ne saranno quando sarà spostato a San Donato il servizio derrate) per trasferirvi fin d'ora alcuni servizi come la pulizia delle vetture. Ciò consentirebbe, ad esempio, di portare ad una stessa lunghezza (500/600 metri) tutti i binari di stazione con grandi vantaggi per la circolazione.
Un provvedimento che non contrasterebbe affatto con i programmi che si stanno delineando.
Non possiamo dimenticare che il problema è in primo luogo dell'oggi, poi degli anni duemila. □

La Ferrovia del Vaticano

di Ubaldo Pacella

La linea ferroviaria internazionale più breve del mondo si trova nel cuore di Roma, ma pochi la conoscono e certamente la ignorano le migliaia di turisti che quotidianamente invadono le strade e i musei della Capitale. Si tratta, naturalmente, della ferrovia che collega l'Italia alla Città del Vaticano, la prima e unica ferrovia dello Stato Vaticano (o, se volessimo guardare la storia da un'altra angolazione, l'ultima dello Stato Pontificio). Questa brevissima linea — 626 metri appena — singolare e suggestiva, ricca di storia e dotata di un fascino inconsueto, fu fortemente voluta da Pio XI, più per ribadire l'assoluta libertà d'azione e la pari dignità del minuscolo Stato che per effettive necessità tecniche o economiche.

Tuttavia una punta di orgoglio e di compiacimento dovette animare Papa Ratti e forse anche Mussolini quando si volle che la costruzione di questa linea fosse addirittura prevista dal Trattato del Laterano. L'art. 6 dei Patti Lateranensi (firmati l'11 febbraio 1929 tra la Santa Sede e il Regno d'Italia) stabiliva, infatti, che l'Italia avrebbe dovuto costruire una stazione ferroviaria all'interno della Città del Vaticano e raccordarla, poi, alla rete FS, con un tratto di linea che la unisse alla vicina stazione di Roma San Pietro. Si stabiliva, inoltre, che tutti i lavori dovessero avere termine entro un anno. L'incarico di progettare e realizzare l'opera venne affidato alla Direzione dei Lavori Pubblici. Per la verità i lavori procedettero assai più a rilento, anche per le difficoltà di ordine tecnico incontrate, in particolare per la costruzione dell'impegnativo viadotto del Gelsomino e la sistemazione dei due piazzali di stazione. Insomma la linea, a semplice binario e non elettrificata, fu consegnata alla Santa Sede e alle FS solo il 2 ottobre 1934, giorno in cui entrò in regolare esercizio. L'opera richiese un costo complessivo di L. 23.857.000 (lire del 1934!) e 142.500 giornate lavorative.

Fin qui i dati della costruzione. Per quanto riguarda, invece, l'esercizio, la linea si dimostrò ben presto per quello che era: una linea di rappresentanza, un simbolo storico-politico e poco più. Tuttavia, sia pure tra alti e bassi, fra periodi di entusiasmo e di abbandono, la linea ha trovato infine una sua dimensione, soprattutto nel settore del trasporto merci.

Ma a parte le merci, ci sono stati anche viaggiatori — pochi ma spesso d'eccezione — che hanno percorso questa particolarissima ferrovia; e per una volta ho voluto provare anch'io l'eccitante sensazione di un viaggio internazionale lungo 626 metri.

La tradotta che giornalmente trasporta carri e merci varie in Vaticano, lascia Roma San Pietro alle ore 10, all'estremità dei binari di corsa, in direzione Viterbo. Di lì il treno si immette immediatamente sulle linee vaticane. Pochi metri e si è subito sul grande viadotto del Gelsomino: sotto le arcate a otto grandi luci di 15,30 metri ciascuna, si vede sfilare, come da un aereo, il caoti-

Una facciata della stazione vaticana. Sòtto, il massiccio portone scorrevole si apre per lasciar passare il convoglio. Nella pagina accanto, uno scorcio della cupola di S. Pietro vista dal viadotto ferroviario

co traffico cittadino. Si supera il Viale Vaticano e sullo sfondo ecco apparire un massiccio portale scorrevole dalle spesse ante d'acciaio, sormontato da un arco in mattoni e travertino (m. 16,70 di luce) ornato in chiave con un grande stemma di Papa Pio XI. Il treno rallenta e lancia al cielo un fischio acuto e prolungato. Quasi contemporaneamente i due pesanti battenti cominciano ad aprirsi (per l'operazione occorre circa un minuto) scorrendo su un piccolo binario, grazie ai comandi di un apparato elettrico sistemato in una minuscola cabina di manovra situata nell'intercapedine del muro di cinta. Il portone, aprendosi completamente, lascia intravvedere un bell'edificio bianco che si staglia sul verde dei giardini a terrazze che sfumano in digradanti macchie di colore. Il convoglio attraversa senza indugio la linea di confine, percorre tutto il binario che fiancheggia il Fabbricato Viaggiatori e si arresta, infine, a poca distanza da una galleria, costruita appositamente per consentire tutte le manovre connesse all'esercizio della stazione. Il piazzale, ovviamente, si estende su spazi alquanto ristretti, e ben si armonizza con l'esiguità territoriale del minuscolo Stato. La stazione, progettata dall'Ing. Giuseppe Momo, non è molto grande: m 61×21,50; il corpo centrale è alto m 16,85 e le due ali laterali m 5,95. Il frontale del fabbricato è rivestito in travertino e presenta alcune sculture di gusto neoclassico, opera di Edoardo Rubino: uno stemma di Pio XI, sorretto da due figure virili simboleggianti il Pensiero e l'Azione, collocato nella sommità del corpo avanzato, e da due grandi bassorilievi, ai lati, raffiguranti la "Barca di San Pietro" e il "profeta Elia sul carro di fuoco", cioè ispirati significativamente al più antico e al più moderno mezzo di trasporto usato per la predicazione della fede.

Nel fabbricato della stazione attende il Dott. Leonardi, responsabile dell'Ufficio Merci del Vaticano, 37 anni di attività in questo impianto. Molto gentilmente si offre di farmi da guida per visitare l'interno della stazione, sebbene, mi avverte, il salone principale è da molti anni usato come vero e proprio magazzino, stante la grave penuria di spazi. L'ambiente è insolito, come del resto tutto ciò che ho visto in questo brevissimo viaggio: un soffitto con cassettonato in stucco, una zoccolatura in marmo policromo, vetrate e decorazioni di stampo neoclassico, otto colonne monolitiche in cipollino, e in mezzo a tutto questo, sul pavimento, si innalzano sacchi di varia foggia e colore, casse e imballaggi provenienti e destinati ai più disparati paesi del mondo.

C'è uno strano contrasto fra queste vecchie strutture un po' impolverate dal tempo — sembra di sfogliare un album di famiglia, pieno di piccole e grandi storie, di speranze e delusioni, di testimonianze e tensioni — e il brusco contatto della realtà, rappresentata qui da queste merci accatastate che ci parlano di fenomeni apparentemente lontani (ma, poi, quanto?): i commerci, l'export-import, il consumismo ecc. Intorno al treno che mi ha portato alla stazione vaticana lavorano di lena gli addetti alle operazioni di carico e scarico. La ferrovia è una cosa viva e queste poche centinaia di metri di binario assolvono una funzione di cerniera del traffico, da e per la Santa Sede, assolutamente insospettata data la cornice. Il movimento merci, sulla linea vaticana, ha subito un rilevante incremento negli ultimi anni. Anzi, se volessimo fare delle stime comparate dovremmo porre questi pochi metri di linea ad uno dei primi posti per capacità di merci trasportate.

Nel 1981 sono state movimentate dalla stazione di S. Pietro 4.643 tonnellate in entrata e 843 in uscita, con l'utilizzazione di 81 carri per il traffico verso il Vaticano e 291 per quello verso l'Italia. A tali cifre vanno aggiunte quelle relative alle spedizioni di piccole partite, assicurate tramite l'effettuazione giornaliera di una tradotta da Roma S. Pietro alla Città del Vaticano.

Sentiamo cosa ci dice al riguardo il Dott. Leonardi.

D. Quali sono gli inconvenienti maggiori che si incontrano per questo servizio?

R. Il neo più grande è rappresentato dai furti, una piaga che colpisce purtroppo tutta la rete ma che qui coinvolge spesso carichi particolarmente pregiati.

D. Il servizio è competitivo e regolare?

R. Direi senz'altro di sì; in media le

spedizioni per l'Europa occidentale e l'Inghilterra impiegano 2-3 giorni al massimo, per la Spagna 5 o 6.

D. Qual è la relazione più lunga per cui avete usato la ferrovia?

R. Noi facciamo delle spedizioni cicliche verso l'URSS, ma ricordo di un carro ferroviario inviato nel 1978 a Bagdad, contenente mosaici pregiatissimi che sono andati ad ornare la piazza del Municipio.

D. Secondo Lei questa stazione potrà avere un futuro come traffico viaggiatori? Ad esempio, si potranno realizzare collegamenti regolari con le maggiori stazioni di Roma per decongestionare il traffico dei turisti nell'area limitrofa alla Città del Vaticano?

R. Sinceramente non credo. Sarebbero troppi i problemi di ordine tecnico, non ultimi quelli legati alla disciplina degli accessi; per non parlare della sicurezza e di tutta la gamma di servizi che una stazione deve essere in grado di garantire e che le nostre attrezzature difficilmente potrebbero sopportare. Bisogna ricordarsi che i sistemi d'esercizio vaticani sono alquanto antiquati e a totale carico delle Ferrovie dello Stato.

Mi accomiato dal Dott. Leonardi e prendo il treno che mi riporta in Italia. Non si può non pensare al futuro di questa linea.

Indubbiamente appare inadeguata se solo si pensa alle masse di turisti che si riversano ogni giorno a San Pietro, e, più in generale, anche in confronto alle esigenze di uno Stato che, per quanto piccolo, è tra i più importanti del mondo. Uscendo dalla stazione di Roma San Pietro, ascolto il solito beninformato: "Macché treno, che stazione — dice sicuro — vedrete che in Vaticano finiranno per costruire un eliporto utilizzando i loro giardini e i turisti li faranno arrivare direttamente dal cielo". Non ci giurerei. Tuttavia, tra le utopie più ardite e le concrete prospettive, rimane la realtà di una piccola linea ferroviaria che svolge al meglio il modesto servizio per cui è stata realizzata. Servizio modesto solo per la qualità delle merci trasportate, ma assai significativo per il valore simbolico che rappresenta. Come la Radio vaticana, che continua a scandire la sua celebre sigla e a trasmettere la sua voce ai cattolici di tutto il mondo, anche il treno continua a svolgere la sua importante funzione, con modestia e discrezione, secondo le regole della "vaticanità". □

Una rete ferroviaria per la Terra di Bari

di Armando Noya

Per comprendere meglio lo spirito di questa nota è bene riandare un po' ai tempi passati e cioè all'epoca in cui la ferrovia era ai primordi; questo anche per poter meglio apprezzare l'efficienza e la ... chiaroveggenza dei nostri avi, perlomeno di quelli che operarono concretamente per evitare che lo sviluppo della "strada ferrata" continuasse ad avere un carattere disorganico e frazionato.

Si sa che la prima linea ferroviaria costruita in Italia fu il tronco Napoli-Granatello (Portici) di circa otto chilometri. Il decreto che riconosceva di pubblica utilità la costruzione della linea Napoli-Nocera, con diramazioni per Castellammare, venne firmato nel 1836 da Ferdinando II di Borbone e quello storico primo tronco fu inaugurato qualche anno dopo, il 3 ottobre 1839.

FERDINANDO II.

PER LA GRAZIA DI DIO

RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE,

DI GERUSALEMME &c.

Firmato, FERDINANDO.

L'editto di grazia emanato da Ferdinando II di Borbone, in occasione della nascita del successore al trono

Influì sull'approvazione del decreto anche la nascita del figlio di Ferdinando, Francesco II? È molto probabile, considerando con quanta ansia Ferdinando attendesse un figlio maschio, successore al trono.

Un'attesa appagata e la gioia di padre possono far fare anche questo!

Comunque non doveva essere un'idea peregrina se per molti la prima ferrovia d'Italia fu sempre reputata una specie di "trastullo" di re Ferdinando. Ma, trastullo o no, quella piccola linea segnò l'ingresso ufficiale del nostro Paese nella storia della ferrovia.

Poco tempo dopo, nel 1840, Cesare Cantù, in uno di quei meravigliosi congressi scientifici promossi per merito dei toscani, propose per la prima volta una rete ferroviaria italiana, come mezzo di unificazione geografica della Penisola, primo passo per raggiungere, poi, anche l'unità politica nazionale. Ma i fatti, purtroppo, procedettero molto più lentamente delle idee. Infatti, solo dopo la proclamazione del Regno d'Italia si verificò un consistente progresso delle ferrovie italiane. Si organizzarono nuovi congressi scientifici, si cercò di correggere le deviazioni e gli errori, di collegare fra loro le piccole società del settore. Si tentò, insomma, di eliminare i circoscritti fini regionali a favore di ferrovie che fossero finalmente italiane, politicamente e geograficamente. Ingenti mezzi furono impiegati con rilevante sacrificio di uomini, tanto da far dire a Giustino Fortunato: "Gli ingegneri, i costruttori e gli operai valsero, per l'unità della Patria, non meno dei martiri, degli statisti e dei soldati".

È in questa dimensione che va inquadrato il progetto ferroviario di cui vogliamo parlare.

Nel 1870 il Ministro dei Lavori Pubblici sollecitò un progetto per una rete ferroviaria nella Provincia di Terra di Bari. Tale Provincia era anche allora una fra le più importanti del Mezzogiorno per l'abbondanza di ricche e

In una pianta d'epoca il progetto della rete ferroviaria per la Terra di Bari. Sotto, la stazione del capoluogo pugliese

popolose città, i cui prodotti numerosi e di gran pregio avevano necessità di essere trasportati celermente e con poca spesa in altre province e regioni. Mentre sul litorale adriatico, città come Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano, Monopoli erano ormai collegate fra loro e con il resto d'Italia (1865), nell'interno, su una linea quasi parallela al litorale, altre città, come Canosa, Adria, Corato, Ruvo, Terlizzi, Bitonto, Palo, Medugno, Canneto-Montrone, Rutigliano, Conversano ed altre circostanti — Capurso, Bitetto e Noja — pur avendo identiche esigenze commerciali, erano del tutto prive di comunicazioni ferroviarie, così come ne erano prive anche Minervino, Spinazzola, Gravina, Altamura, poste quasi ai confini con la Basilicata. Occorreva quindi, assolutamente, una ferrovia che allacciasse questi Comuni con le reti ordinarie adriatica e della Basilicata. Inoltre, questa rete di linee che copriva quasi tutti i paesi della Provincia di Terra di Bari, mettendo in comunicazione il capoluogo con Potenza, avrebbe giovato anche al commercio barese che si apriva così ai contatti con il retroterra lucano. Di qui la decisione di realizzare una rete finalizzata a tali esigenze. Fu previsto tutto: gli innesti, gli aspetti ordinari ed economici, i trasbordi, le trasversali. Il risultato, si può dire, fu più che soddisfacente. Tanto è vero che, attualmente, la rete ferroviaria esistente corrisponde quasi integralmente a quella del progetto presentato in quel lontano 1871.

Le linee Barletta-Spinazzola e Rocchetta S.A.L.-Gioia del Colle sono diventate FS; l'Adria-Bitonto è della Ferrotranviaria (Ferrovia Bari-Nord), l'interna Canneto/Montrone-Conversano fa parte delle Ferrovie del Sud-Est; il tratto Palo-Gioia del Colle-Altamura-Matera è sotto la gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Calabro-Lucane.

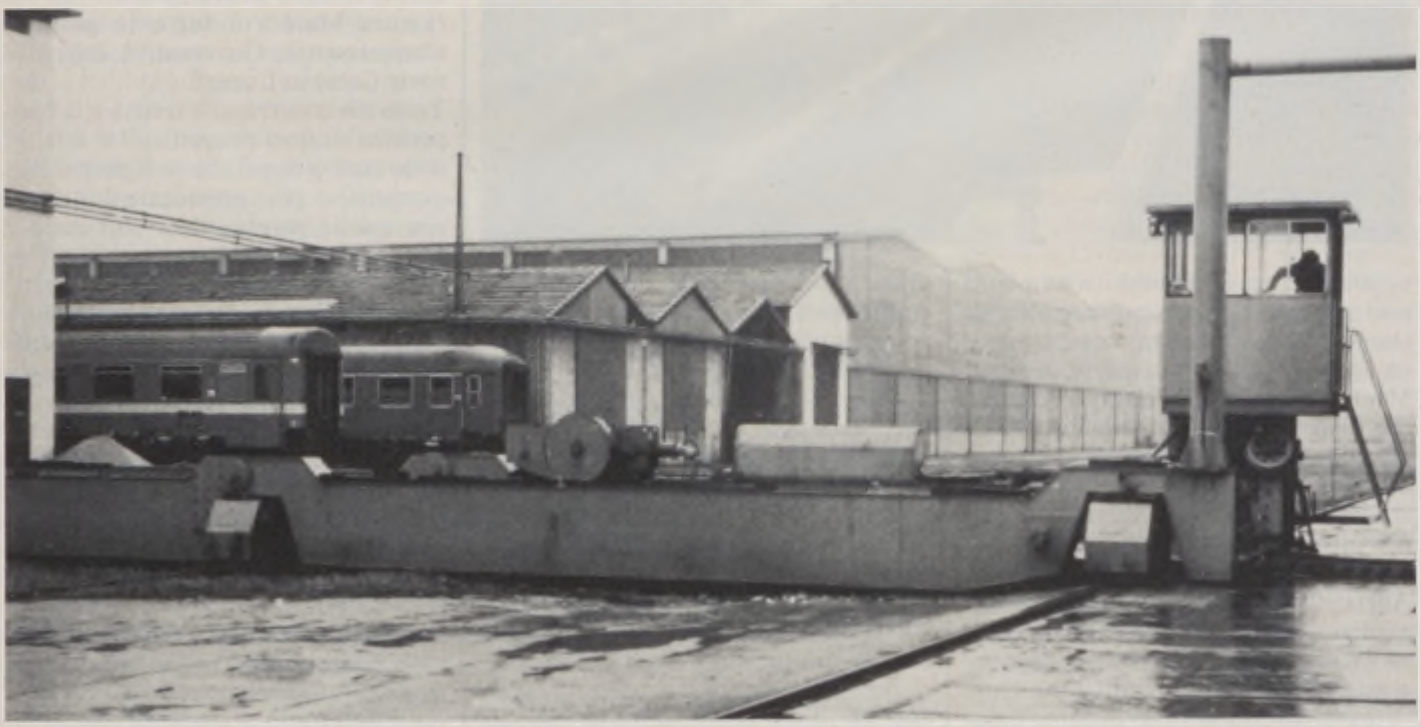
Tutto ciò conferma la serietà e la competenza di quei progettisti. Il relatore dello studio in parola — Roberto Sangiovanni — poté presentare il progetto con queste parole: "Noi non dubitiamo punto che le colte popolazioni del Barese, ed i loro egregi amministratori, vorranno fare qualche sacrificio per goderne il frutto dopo non molto nella cresciuta prosperità delle belle contrade ove dimorano. E sia loro conforto il pensare che eglino i primi nell'Italia risorta costruirebbero una rete completa di comunicazioni ferroviarie nella loro provincia; sicché sarebbero bellamente citati ad esempio, suscitando una lodevolissima emulazione nelle altre provincie sorelle".

Tale esortazione non risultò del tutto vana, anche se per iniziare la costruzione di quasi tutte le linee previste è stato necessario attendere circa 20 anni. □

La Fervet di Castelfranco dal 1907 al servizio delle ferrovie

di Laura Facchinelli

Lo stabilimento della FERVET di Castelfranco è nascosto allo sguardo da un muro alto, che reca l'impronta di molti anni.
Nel moderno fabbricato che ospita gli uffici ci accolgono l'ing. Giuseppe Della Latta, Vicedirettore dello stabilimento, e l'ing. Marcello Bozza, Direttore Tecnico centrale della FERVET a Bergamo.
Fondata nel 1907 proprio a Bergamo, la S.p.A FERVET (Fabbricazione e Riparazione Vetture e Tranvai) esplicò a lungo la propria attività, oltre che nell'operosa città lombarda, in due altre sedi dislocate nell'Italia settentrionale: Castelfranco e Bologna.
Furono le esigenze connesse con l'esercizio ferroviario, in rapporto all'enorme importanza che le ferrovie erano andate assumendo (quei primi anni del nuovo secolo avevano segnato il passaggio dell'esercizio ferroviario alla gestione statale) ad ispirare la costituzione di questa Società, che ebbe fin dall'inizio il carattere di industria per le operazioni su materiale ferroviario.
Nel 1917 la FERVET acquisì uno stabilimento a Carmagnola, da adibire anch'esso alla riparazione di veicoli ferroviari. Dopo qualche anno, però, questo venne espropriato dal Ministero della Guerra.
Nel frattempo, nello specifico settore operativo, si era manifestata una crisi di lavoro che aveva indotto la dirigenza FERVET a specializzare l'officina di Bologna nella produzione di serrande e chiusure in ferro, limitando il lavoro per le ferrovie agli altri tre stabilimenti. L'attività di tipo ferroviario, tuttavia, era sempre preminente. Nel '36, di fronte all'esigenza manifestata dall'Azienda FS di poter disporre di un'officina di riparazione nell'Italia centrale, la società rilevò lo stabilimento di Viareggio, che venne adattato allo scopo.
Si continuava a puntare, intanto, sul potenziamento delle produzioni alternative, che garantivano la continuità del lavoro anche nei periodi di riduzione delle commesse ferroviarie; ed ecco che presero avvio i settori della carpenteria in ferro, della fonderia in ghisa, delle lavorazioni meccaniche e si sviluppò quello dei serramenti, tutti ancor oggi efficientissimi.
Oggi la Società FERVET opera in quattro stabilimenti: a Bergamo (dove, come abbiamo detto, ha sede la Direzione Generale), Calstelfranco, Bologna e Viareggio. La produzione si è articolata secondo le molteplici direzioni intraprese nel corso degli anni. Mentre la costruzione-riparazione-trasformazione dei veicoli ferroviari è localizzata negli stabilimenti di Bergamo, Castelfranco e Viareggio, a Bergamo in par-



Piazzale esterno dell'Officina Fervet di Castelfranco. Lo stabilimento occupa 430 dipendenti e si estende su un'area di 150.000 mq

ticolare sono concentrate le multiformi produzioni di carpenteria pesante, di fonderia e meccanica, eseguite in parte sulla base di precise indicazioni fornite dai committenti, in parte invece su progetto dell'Ufficio Tecnico FERVET localizzato presso la Direzione Generale. Lo stabilimento di Bologna, infine, è specializzato nella produzione di infissi e serrande metallici e in plastica per l'edilizia.

Fra le tre diverse branche dell'attività (ferroviaria, carpenteria-fonderia-meccanica, edile) il fatturato si è suddiviso, negli anni più recenti, nelle percentuali rispettivamente del 65, 25 e 10 per cento.

I dipendenti che lavorano nell'Azienda sono attualmente circa mille.

Lo stabilimento di più grandi dimensioni è quello di Castelfranco che occupa circa 430 dipendenti e si estende su un'area di 150.000 mq, attualmente coperti per uno spazio di 35.000 mq. Le dimensioni del complesso sono destinate ad accrescersi rapidamente, dati gli ambiziosi progetti attualmente in fase di elaborazione.

A Castelfranco si opera esclusivamente nel settore ferroviario, con interventi non solo di riparazione ma anche di trasformazione e ricostruzione di locomotori, automotrici, elettromotrici, rimorchiate e carrozze viaggiatori (per la riparazione dei carri merci è attrezzato, invece, lo stabilimento di Viareggio).

Al suo arrivo nello stabilimento, ogni carrozza ferroviaria viene sottoposta per 48 ore a disinfestazione. Successivamente si procede alla preventivazione delle operazioni da compiere, in contraddittorio fra rappresentanti delle ferrovie e della ditta: si stabiliscono, in quell'occasione, le prime fasi dei lavori da eseguire, ponendo in evidenza eventuali interventi di carattere particolare, al di fuori dell'ordinaria e periodica revisione.

Per mezzo di un carrello trasbordatore a raso (progettato e costruito dalla stessa FERVET) la carrozza viene quindi trasferita all'interno di un capannone, dopo essere stata privata dei quattro carrelli e adagiata su appositi sostegni. All'interno del capannone vengono smontati gli accessori (arredamenti metallici, tappezzerie, ecc.) da riparare. A questo punto può presentarsi la necessità di ulteriori lavori prima non previsti: sempre in contraddittorio fra la ditta e le FS se ne determina, quindi, la consistenza.

Gli interventi di riparazione variano nella tipologia e nell'entità dell'impegno operativo. Le piccole riparazioni vengono effettuate normalmente in occasione delle periodiche revisioni finalizzate a garantire la sicurezza dell'esercizio; le riparazioni di più vasta portata si rendono necessarie, invece, in caso di danneggiamenti conseguenti a sinistri o ad atti di vandalismo, quest'ultimi, purtroppo, assai frequenti.

Un'automotrice AL 668 delle Ferrovie ISEO, sinistrata e, sotto, completamente ristrutturata. A sinistra, si lavora all'interno di un rimorchio per automotrice

Il ripristino del materiale rotabile ferroviario, a parte le revisioni di minore entità affidati alle Squadre Rialzo, viene suddiviso fra Officine Riparazione FS e ditte private in relazione al tipo di veicolo e alle attrezzature occorrenti. Gran parte dei veicoli danneggiati in seguito ad inconvenienti di esercizio vien fatta pervenire alle Officine FERVET, in quanto esse sono in grado di riparare qualsiasi tipo di veicolo, disponendo di apparecchiature e personale specializzato per gli interventi di tipo "globale" che in tali circostanze si rendono necessari.

Nei vasti padiglioni ci siamo soffermati su taluni settori particolarmente interessanti. Abbiamo visto una speciale attrezzatura per lo smontaggio e rimontaggio dei carrelli che consente, mediante un simulatore di carico, di regolarne la sospensione. Nella zona coloritura si svolgono le molteplici fasi di lavorazione di tipo tradizionale, che vanno dalla sabbiatura all'applicazione di uno strato antiruggine, dalla

stuccatura alla levigatura, per concludersi con la verniciatura a smalto in più strati. Prossimamente avranno inizio i lavori per la realizzazione di una nuova cabina di verniciatura, che sarà dotata di un moderno impianto di aspirazione.
Alla fine del trattamento il veicolo, rimontato in tutte le sue parti (dalla struttura portante agli accessori), viene sottoposto ad una serie di prove per accertare il regolare funzionamento dell'apparato di frenatura, del riscaldamento e condizionamento, degli impianti elettrici. Si tratta del collaudo finale, che fa seguito ad una serie di collaudi intermedi effettuati in precedenza sulle varie parti smontate: anche quest'ultimo atto viene eseguito sotto il controllo del Posto di Sorveglianza FS, dopodichè la vettura può lasciare l'officina ed essere rimessa in circolazione.
Analogo al lavoro di costruzione è l'intervento di trasformazione. In questo caso si parte da un certo numero di veicoli dello stesso tipo e se ne programma la ristrutturazione in serie per ottenere mezzi con funzioni diverse.
All'officina di Castelfranco è stata affidata la trasformazione di 80 carrozze serie Bz 30.000 in bagagliai del tipo Dz 9538; si stanno inoltre attrezzando 15 locomotive mod. 646 per il servizio sulle medie distanze, mediante inserimento di un collegamento elettrico per la trasmissione dei comandi a vettura di tipo semi-pilota. Fin qui abbiamo parlato delle lavorazioni per le Ferrovie dello Stato. Ma le Officine FERVET stanno effettuando riparazioni e ristrutturazioni anche per Ferrovie in concessione quali le Nord Milano, la "Ferrovia Italiana" di Arezzo e la "Società Nazionale Ferrovie d'Iseo".
Riguardo all'attività propriamente costruttiva, la FERVET lavora per le Ferrovie dello Stato prevalentemente nello stabilimento di Bergamo: dagli anni settanta in poi si sono alternate commesse per carri Habis (240 esemplari complessivamente), per carri pianali RGS (350 esemplari, in parte realizzati a Castelfranco) e per oltre 1.200 carrelli. Una collaborazione, quindi, di grande respiro, che ha tutte le prerogative per un ulteriore sviluppo. □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Il Programma Integrativo FS è ad un punto cruciale: deve fare i conti con la politica di austerità adottata dal Governo, basata su drastici tagli della spesa pubblica.
Le forbici del Ministero del Tesoro, ha scritto **Paese Sera**, hanno limitato le possibilità dell'Azienda FS di ricorrere al credito bancario internazionale per finanziare i lavori previsti, con conseguenze di portata incalcolabile: l'impossibilità per le FS di pagare gli avanzamenti delle commesse potrebbe comportare la soppressione di oltre 1.100 miliardi di investimenti per il materiale rotabile e di circa 4.100 miliardi di opere civili e impianti meccanici, elettrici ed elettronici per il 1982.
Come era prevedibile, una situazione del genere ha suscitato molte preoccupazioni e notevole fermento. In primo luogo il Ministro dei Trasporti, on. Balzamo, ha preso netta posizione in difesa del Programma Integrativo, affermando, come riferisce l'**Avanti**, che deve essere sventato qualsiasi tentativo di riduzione del piano di sviluppo delle FS per mantenere aperta una prospettiva di aumentata efficienza e quindi di sviluppo economico e sociale. Il piano di sviluppo costituisce, infatti, ha ricordato **Ore 12**, non solo un trampolino di lancio per il trasporto ferroviario, ma una fonte di lavoro per le industrie del settore, con l'assegnazione di un milione di giornate lavorative, il 40% delle quali destinate al Mezzogiorno.
Il Tempo ha scritto: «Balzamo respinge i tagli al piano delle ferrovie e mette in evidenza i danni che essi comporterebbero anche all'occupazione nel settore industriale che per le ferrovie lavora».
Il Ministro Balzamo, ha aggiunto **Il Messaggero**, non ha alcuna intenzione di vedersi tagliare il programma e in ogni caso precisa che nessun taglio potrà essere fatto senza una nuova legge approvata dal Parlamento, che è il solo a potersi prendere una responsabilità di questo genere.
Molto vivace è stata anche la reazione delle imprese e dei sindacati. «Distinti signori che rappresentano il gotha dell'industria ferroviaria nazionale, dalla Fiat all'Ansaldo, e i più qualificati rappresentanti dell'Associazione nazionale costruttori edili, ha riferito **La Repubblica**, si sono scagliati in maniera addirittura violenta contro chi pensa di bloccare il Piano delle Ferrovie, mentre il direttivo della FILT-CGIL prevede "iniziative di lotta unificate", se non saranno riviste le scelte che il governo sta facendo in materia di investimenti nei trasporti».
Il Sen. Libertini, responsabile della sezione trasporti, casa e territorio del PCI, si è fatto, tra l'altro, promotore di una serie di incontri a vari livelli per discutere il problema. «Le FS hanno lavorato con tempestività e impegno, ha commentato l'**Unità**, ma se il piano integrativo dovesse fallire sarebbe il degrado irreversibile delle FS. Prima si imputava all'apparato ferroviario di non essere in grado di spendere i soldi disponibili. Oggi che è in grado di farlo, non dispone dei mezzi».
Quella che sembra più assurda, ha rilevato **Il Sole 24 Ore**, è la pretesa che le FS provvedano a finanziarsi con i mezzi propri, aumentando intanto le tariffe. Il piano di potenziamento delle ferrovie, hanno ribadito **L'Umanità** e il **Popolo**, deve essere attuato nella sua interezza anche perché costituisce un supporto indispensabile per il turismo, che già quest'anno ha avuto segni di notevole ripresa nel nostro Paese.
In tutto questo fermento una lieve schiarita si è avuta verso la fine dello scorso mese, quando ha avuto luogo un incontro tra il Ministro del Tesoro Andreatta e il Ministro dei Trasporti Balzamo, accompagnati dai massimi dirigenti dei rispettivi Dicasteri. «Andreatta più morbido per il piano delle FS» ha subito scritto **Il Tempo**, esprimendo la speranza che al più presto possa essere dato il "via libera" al Piano Integrativo. «Sarà attuato per intero il piano delle ferrovie?» si è chiesto **Il Messaggero**, aggiungendo a sostegno di questo ottimismo che la delegazione dei trasporti, nel colloquio con il Ministro del Tesoro ha avuto l'impressione che egli sia disposto a fare tutti gli sforzi necessari per mettere i finanziamenti previsti a disposizione delle ferrovie, pur dovendo fare i conti con una politica di austerità basata proprio su tagli della spesa pubblica.
Un cauto ottimismo traspare anche dagli articoli apparsi sull'**Avanti**: il clima dell'incontro è stato più disteso e costruttivo di quanto verificatosi in precedenza. È stata costituita una commissione tecnica, formata da funzionari dei due dicasteri per mettere a fuoco i problemi finanziari e produttivi del piano. Si può ben dire, ha commentato Righetti su **Il Giornale**, che l'Azienda ferroviaria di Stato sta vivendo in queste settimane uno dei momenti più critici e drammatici della sua lunga e movimentata esistenza. Dall'esecuzione del piano, messo a punto dopo tre anni di studi e di discussioni con gli enti locali di tutta Italia e con le forze sindacali, dipende il futuro del sistema ferroviario italiano giunto ad un punto di degrado irreversibile qualora non si corra prontamente ai ripari.

Maria Guida

RICORDI

La ferrovia della Val Gardena / 2

Nel 1919, in base al trattato di pace con l'Austria, la Chiusa-Plan passò al Demanio dello Stato sotto la gestione diretta delle Ferrovie dello Stato. Il materiale allora esistente sulla linea era composto da 5 carrozze a due assi, 70 carri merci ed 11 locomotive di cui una con rodiggio 0-2-4, due con rodiggio 0-3-0 ed otto con rodiggio 0-4-0. Queste ultime erano le già citate Krauss, sette delle quali vennero poi adibite al servizio regolare che riprese (nel 1922) dopo l'esecuzione dei lavori di completamento del tracciato.

Si trattava in verità di un servizio del tutto particolare. Il trenino saliva col passo del montanaro fra prati e boschi, attraversava i paesi della valle, fermandosi davanti alle vecchie chiese parrocchiali, portava turisti e valligiani con eguale semplicità sui vagoncini con terrazzini belvedere, mancanti dei servizi igienici tanto che nelle stazioni c'era spesso da attendere il... giunto di qualche viaggiatore in emergenza.

Qualche volta i ragazzi del luogo cospargevano di sapone i tratti più ripidi del binario per far slittare le ruote della motrice costringendo i viaggiatori a scendere dal treno fino a quando i macchinisti, dopo aver sabbiato le rotaie, non avevano superato il tratto critico.

Il tracciato non venne più modificato, contrariamente a quanto è stato scritto da più parti, né per quanto riguarda le gallerie, i ponti o le stazioni, né per la lunghezza stessa della linea che rimase di 31 chilometri e 398 metri.

Vennero invece reperite altre venti vetture a due assi, probabilmente dalle ferrovie militari austriache del Veneto, integrate da cinque vetture a quattro assi di costruzione italiana.

Le locomotive subirono qualche modifica. Il fanale alto centrale, tipico delle ferrovie austriache, venne sostituito con i due fanali a olio centrali, regolamentari nelle F.S. Il parascintille venne sistemato nella camera a fumo e di conseguenza il fumaiolo venne ristrutturato. Successivamente i lumi ad olio, sia sulle locomotive che sulle vetture vennero sostituiti con illuminazione elettrica mediante accumulatori. A Chiusa c'era un'officina che provvedeva alla normale manutenzione.

Per le revisioni e le riparazioni più importanti il materiale rotabile veniva inviato a Firenze mediante un carro speciale, esemplare unico, atto al trasporto di veicoli con scartamento 0,76. Per le sue caratteristiche singolari e l'ambiente in cui era armoniosamente inserito, il trenino è stato molto fotografato. Sono però rarissime le foto che lo ritraggono mentre viaggia in discesa. La mancanza della piattaforma girevole costringeva infatti le locomotive a viaggiare in posizione normale solo nel tratto in salita mentre nel viaggio in discesa dovevano necessariamente viaggiare in posizione rovescia, quanto mai antiestetica per gli obiettivi fotografici. Durante il fascismo poi questo particolare creava una complicazione. Le locomotive infatti dovevano portare sempre in testata l'emblema del fascio littorio, sorte alla quale non sfuggì, naturalmente, nemmeno il nostro simpatico trenino. Nelle stazioni capotronco era stato severamente disposto che il fascio venisse ogni volta spostato da una testata all'altra in modo da potere sempre aprire la strada al convoglio.

Durante la seconda guerra mondiale due delle sette locomotive in servizio vennero inviate in Iugoslavia da dove non hanno più fatto ritorno, preda bellica per la seconda volta, sempre che non siano andate distrutte.

Le vetture a carrelli vennero in-

Foto ricordo dell'ultima corsa effettuata da Chiusa a Plan

vece trasformate in treno-ospedale negli anni 1943-44 per l'invio dei feriti dell'esercito germanico agli ospedali militari che erano stati costituiti nella valle.
Queste vetture vennero poi demolite nel dopoguerra.
Venne la pace, la ricostruzione, la ripresa del turismo, l'avvio della motorizzazione di massa. Il nostro trenino, con le sue due ore e quaranta di percorrenza e i quattordici passaggi a livello incustoditi sulla strada provinciale, faceva sempre più simpatia ma sempre meno riusciva a stare al passo coi tempi. Venne costituita nel 1949, con l'apporto di tutti i Comuni della valle, la «Società Ferroviaria Valgardena» che avanzò una proposta di ammodernamento: scartamento 0,95, trazione elettrica, eliminazione di nove passaggi a livello. Non se ne fece niente e forse fu meglio così. L'ecatombe di "rami secchi" voluta dalla motorizzazione trionfante non risparmiò neppure linee come la Dobbiaco-Cortina-Calalzo già ammodernate e al servizio di zone forse ancora più frequentate di questa. Certo è che i gardenesi non fecero passare la cosa sotto silenzio.
Le loro proteste si persero però nell'incomprensione e nell'indifferenza generale. I settanta milioni annui di disavanzo non lasciavano possibilità di scampo.
Il 29 maggio 1960 si svolse l'ultima corsa ufficiale, da Chiusa a Plan, passata alla storia per il saluto che tutti gli abitanti della valle portarono al loro trenino-giocattolo che pure, per tanti anni, era stato il loro unico, prezioso mezzo di trasporto.
La partecipazione fu totale. Il parroco di Ortisei dovette abbreviare la recita del rosario per consentire ai fedeli di essere in stazione in tempo. Tutte le bande della valle salutarono l'ultimo viaggio del treno addobbato con nastri, fiori e rami d'abete. C'era chi piangeva e non se ne vergognava. Per un vecchio trenino si può delirare. Giunto a Plan in ora assai avanzata il treno, fatta per l'ultima volta la manovra di inversione della locomotiva, riprese il viaggio di ritorno verso Chiusa con le vetture fuori servizio. Alla guida, il macchinista Italo Trevisson.
Dopo la soppressione la ferrovia ha continuato a rendersi utile. Il tracciato da Chiusa a Pontives è stato utilizzato per la costruzione di una strada di collegamento con l'autostrada del Brennero.
Da Ortisei a Plan molti tratti sono stati sistemati per piacevolissime passeggiate pedonali (grazie anche, a quanto si dice, all'autorevole interessamento del Presidente Pertini, di cui è nota la predilezione per la Val Gardena).
Ad Ortisei, dopo dieci anni di esilio al Museo di Roma Termini, è ritornata la R 410.004, unica locomotiva sopravvissuta.
Anche a Chiusa, in verità, in un angolo appartato della stazione, c'è una vecchia vaporiera che ricorda la ferrovia della Val Gardena. Si tratta però di una macchina che non ha mai viaggiato sulla linea, anzi viene da molto lontano.
Poiché anche i cittadini di Chiusa desideravano una locomotiva a ricordo del trenino, il pur vivo interessamento del Capo Stazione di Chiusa e dei funzionari delle Ferrovie non potè andare oltre questo esemplare proveniente dal Deposito Locomotive di Castelvetrano. Si tratta della R 370.024, atta a viaggiare su ferrovie a cremagliera con scartamento 0,95, costruita in Italia nel 1921.
Come si vede caratteristiche assai diverse dalle Krauss gardenesi ma, con buona pace dei pignoli, non manca di suggestione questa locomotiva, venuta dalla punta estrema della Sicilia a rappresentare la "categoria". Per gli abitanti di Chiusa ed i turisti è come se fosse quella giusta entrando, con cittadinanza onoraria, nelle cartoline e nel paesaggio locale. Sia dunque perdonato anche il sottoscritto che in un servizio di qualche tempo fa, cadde in errore inducendo altri a sbagliare.
Dei pochi ricordi che ancora è possibile osservare sulla linea è di particolare interesse una grande aquila in cemento, posta su un'altura a fianco del viadotto, ancora oggi esistente, al Km 3,856. Sul basamento, una scritta, corrosa dal tempo, non permette di risalire ai motivi dell'opera. È opinione diffusa fra gli abitanti della zona, anche se non mancano altre versioni, che si tratti di un monumento eretto dai prigionieri russi e serbi per ricordare i compagni caduti durante i lavori. Si dice che furono numerose le vittime fra i seimila prigionieri impiegati per i lavori e non si stenta a crederlo pensando alle condizioni in cui debbono aver operato: in pieno inverno, probabilmente con poche precauzioni o protezioni per l'urgenza di terminare in breve tempo, certamente in precarie condizioni di alloggio e vitto. Un altro motivo per non dimenticare quest'opera straordinaria, chi l'ha creata e chi vi ha lavorato con passione e sacrificio. □

La prima puntata è stata pubblicata su "Voci" n. 5/1982.

Un vivo ringraziamento, per le informazioni e i materiali ricevuti, a Walther Schaumann, Ferruccio Barazzutti, Carlo Rebasti e Arturo Strapazzon.

A sinistra, la locomotiva 370.024 esposta a Chiusa, in ricordo della Ferrovia. A destra, la locomotiva esposta a Ortisei. Quest'ultimo mezzo è stato conservato, per molto tempo, nel Museo di Roma Termini

Il monumento eretto probabilmente dai prigionieri russi e serbi nel corso della prima guerra mondiale

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

Sul tema dell'indennità integrativa speciale — diffusamente trattato lo scorso mese — sono ora in grado di aggiungere che il decreto ministeriale datato 31 luglio 1982, autorizzativo della nuova misura mensile relativa all'ultimo quadrimestre di quest'anno, è stato pubblicato sulla G.U. n. 217 del 9 agosto 1982.

Sul fronte della riliquidazione della tredicesima mensilità nel computo della indennità di buonuscita in favore degli esodati con le norme per gli ex combattenti ed assimilati, al fine d'includere nel calcolo l'aumento convenzionale di sette o dieci anni, di cui ho dato interlocutorie notizie nei numeri di ottobre e di dicembre 1981 e poi ancora nel febbraio scorso, finalmente vi sono notizie conclusive. Infatti, la definizione delle intese fra l'OPAFS e l'Azienda F.S. ha consentito a quest'ultima di diramare in data 12 agosto decorso le istruzioni operative agli Uffici preposti alla liquidazione di tale emolumento (Uffici Personali compartimentali per il personale già in forza alle unità periferiche e Divisione centrale 0.3 del Servizio Personale per quello appartenente ai Servizi della Direzione Generale). Pertanto, è da ritenere che entro un brevissimo tempo sarà dato inizio alla effettiva riliquidazione in favore degli aventi diritto (mediante l'adozione di un nuovo mod. P. 324), nella considerazione che le dette riforme di buonuscita dovrebbero essere portate a termine, secondo gli accordi intercorsi con l'OPAFS, entro il 31 dicembre del corrente anno. Sul rispetto di tale termine si possono fin d'ora sollevare alcune riserve, sulla scorta di quanto è avvenuto in precedenti occasioni, tuttavia questa volta ci si augura che i tempi risultino più riavvicinati evitando agli interessati lunghe e snervanti attese. Ricordo, ancora, che l'operazione riguarda un considerevole numero di pensionati (circa cinquantamila) e che il beneficio economico derivante dal futuro provvedimento di riliquidazione della buonuscita potrà oscillare da un minimo di 70 mila ad un massimo di 250 mila, in rapporto proporzionale alla maggiore o minore lontananza dalla data di cessazione dal servizio.

Alcuni amici hanno chiesto di conoscere se la norma contenuta nell'art. 6 della legge 26 febbraio 1982, n. 54 (di conversione del D.L. 22 dicembre 1981, n. 791, recante disposizioni in materia previdenziale), che prevede la possibilità di prorogare l'attività lavorativa entro e non oltre il compimento del 65° anno di età, qualora alla data di esonero l'interessato non abbia raggiunto la percentuale massima di pensionamento (nell'ipotesi ferroviaria 37 anni di servizio utile), possa essere invocata dai dipendenti delle F.S., nella considerazione che l'articolo succitato ha esteso la predetta facoltà agli iscritti alle gestioni "sostitutive, esclusive ed esonerative" dell'assicurazione generale obbligatoria e che il Fondo pensioni F.S. appartiene ad una forma di previdenza esclusiva. Astenendomi dal fare commenti esegetici sulla disposizione surriferita, informo gli interessati che sull'applicabilità ai dipendenti ferroviari dell'art. 6 della legge n. 54 del 1982 l'Azienda, fin dal giugno scorso, si è rivolta alla Presidenza del Consiglio dei ministri allo scopo di ottenere un autorevole parere in materia, tale che possa dissipare ogni dubbio interpretativo ed al problema ha fatto partecipi altri Dicasteri, ognuno per la parte relativa alla propria specifica competenza. Purtroppo, fino al momento di scrivere queste note, non è pervenuta alcuna risposta e, pertanto, l'unico rimedio esperibile — da coloro che si vorrebbero avvalere della disposizione in discorso e che ne abbiano chiesto tempestivamente l'applicazione nei propri confronti — è rappresentato dal ricorso giurisdizionale amministrativo avverso la deliberazione di esonero che non tenga conto della domanda all'uopo presentata, da proporsi nei termini prefissati al competente Tribunale amministrativo regionale.

Le notizie che seguono sono destinate ai numerosi pensionati, i quali, dopo aver conseguito la pensione ferroviaria ed aver compiuto il 60° anno di età, hanno chiesto ed ottenuto da parte dell'INPS una pensione cosiddetta "supplementare", in quanto potevano vantare una posizione assicurativa per contributi versati nell'assicurazione generale obbligatoria, anteriormente all'immissione nei ruoli organici delle F.S., in numero insufficiente per il diritto ad una pensione autonoma (invalidità, anzianità e vecchiaia). Al riguardo, la Corte costituzionale con la sentenza n. 101 del 1981 ha stabilito che anche le pensioni supplementari aventi decorrenza posteriore al 30 aprile 1968 ed al 31 dicembre 1968 devono beneficiare, rispettivamente, dell'aumento di lire 2.400 mensili e del 10 per cento, in difformità alle norme dell'epoca che avevano limitato gli aumenti predetti alle pensioni supplementari con decorrenza anteriore, rispettivamente, al 1° maggio 1968 ed al 1° gennaio 1969. Pertanto, dal 1° luglio 1981 — primo giorno del mese successivo a quello di pubblicazione della sentenza costituzionale sulla G.U. — tutte le pensioni supplementari liquidate con il sistema contributivo e con decorrenza a partire dalle due ultime date succitate hanno diritto agli aumenti indicati. Non vanno, quindi, ricomprese nell'ambito di appli-

Tradizioni nostre

ENCOMI

Per eccezionale comportamento in servizio il Direttore Generale ha conferito i seguenti encomi:
Manovale: Giuseppe Di Coste; *Manovratori:* Mauro Bombardi, Giorgio De Marchi, Salvatore La Rosa, Antonio Nerone, Gennaro Orlando, Pasquale Platerota, Vittorio Seita; *Deviatori:* Giovanni Diafano, Giorgio Ferraro, Carlo Magini; *Guardiano:* Camillo Faieta; *Verificatore:* Piero Lotti; *Ausiliari:* Mariano Paissan, Maurizio Tavella, Roberto Villani; *Ass. Stazione:* Alfredo Pescosolido; *Op. Qualificati:* Michele Spadavecchia, Nicola Trunfio, Franco Verardo; *Macchinisti:* Giuseppe Carrea, Beniamino De Chiara, Giorgio Massa; *Capo Tecnico:* Carmine La Faci; *Capo Stazione:* Guido Tassi.

RICOMPENSA AL VALORE CIVILE

Il Capo dello Stato ha conferito una medaglia di bronzo al V. C. al Macchinista a riposo Guido Tamantini.

ELOGI

Per aver compiuto atti di onestà sono stati elogiati dal Direttore Generale i seguenti agenti:
Manovale: Renzo Cocolo; *Marinaio:* Antonio Barletta; *Manovratori:* Anselmo Ceresa, Aldo Gasparini, Carmelo Strazzeri; *Deviatori:* Giancarlo Bernardi, Pietro Mossa; *Verificatore:* Angiolino Pepe; *Ausiliari:* Luciano Bignami, Francesco Greco, Pasquale Tarsia; *Op. Qualificati:* Giuseppe Di Medio, Gino Falagiani, Ferruccio Franzoni, Giuseppe Santuccio; *Tecnico:* Antonio Quarto; *Ass. Viagg.:* Mario Cervelli; *Aiuto Macch.:* Giovanni Lorusso; *Macchinisti:* Sergio Barutta, Aristodemo Boccaletti, Alessandro Mazzolo, Aurelio Zenobi; *Ass. Stazione:* Francesco Meloni; *Ass. Capo:* Michele Poppa; *Conduttori:* Antonino Quartuccio, Placido Violi; *Capo Treno:* Santo La Fauci; *Capi Stazione:* Francescantonio Froio, Ercoliano Visca; *Capi Gest. Sup.:* Gerardo Baratta Staltari, Arturo Supino Baldi; *Capo Gest. Sovr.:* Salvatore Puglisi.

cazione della sentenza n. 101 summenzionata le pensioni supplementari aventi decorrenza dal 1° giugno 1981 in poi, che in virtù dell'art. 7 della recente legge 23 aprile 1981, n. 155, vengono liquidate con il sistema retributivo e non più con quello contributivo, ma che continuano a rimanere, come le precedenti, non integrabili al trattamento minimo.

Ovviamente, per determinare in modo esatto l'ammontare della pensione spettante dal 1° luglio 1981, gli Uffici dell'INPS devono procedere al ricalcolo fin dalla decorrenza originaria delle pensioni supplementari con l'attribuzione di tutti gli aumenti per perequazione annuale maturati entro la suddetta data. Tale procedura è preordinata allo scopo di stabilire gli importi da corrispondere dalla decorrenza anzidetta e, per le ipotesi di riconoscimento degli arretrati, alle varie scadenze ricomprese nel periodo per il quale vanno riconosciuti gli arretrati medesimi.

In particolare, per ottenere il pagamento degli arretrati, il pensionato deve presentare apposita istanza alla competente sede dell'INPS (all'uopo utilizzando lo stampato e le avvertenze di cui ho parlato ad agosto a proposito della richiesta all'integrazione al minimo) ed il relativo pagamento è ammesso solo per i cinque anni precedenti, secondo le norme regolatrici della prescrizione quinquennale per i dati di pensione; ciò sempre che al momento della domanda non siano trascorsi dieci anni dalla prima liquidazione della pensione supplementare, cioè il tempo entro cui il fruitore di trattamento erogato dall'INPS ha sempre la possibilità di rivolgersi al Pretore come giudice del lavoro per far annullare il provvedimento adottato dall'ente.

Risposte individuali

Ho il piacere d'informare la sig.na *Wilma Rocco* da Monigo che il suo trattamento di quiescenza è stato regolarizzato con

Un treno nel cassetto

Come abbiamo visto finora, i treni che spuntano dai cassetti sono soprattutto treni allegri: sfondi per simpatiche foto di gruppo in cui i ferrovieri vengono immortalati insieme ai compagni di lavoro. In questa linea si inserisce anche la foto-ricordo degli agenti Movimento, Trazione e Lavori della stazione di Busalla ripresi mentre si affacciano da un locomotore del gruppo 550. Correva l'anno 1918. La foto ci è stata inviata dal collega Ettore Risé al quale appartiene anche la seconda foto che pubblichiamo. Si tratta di un incidente ferroviario e, in particolare, dello svio della tradotta militare Genova-Milano-Veneto S-32, avvenuto presso la stazione di Ronco Scrivia, a ridosso della cabina "A", sugli scambi (a pedale) dell'ingresso della linea di Busalla, all'incrocio con la linea di Mignanego. Era l'11 agosto 1918. Ecco che il treno appare per la prima volta nella nostra rubrica sotto un'altra luce. Questa foto, scattata appena dopo la fine della Grande Guerra, assolutamente non è di circostanza, e certamente è tutt'altro che allegra. È la testimonianza realistica e drammatica di un'atmosfera (la guerra) e di un evento (l'incidente) che purtroppo talvolta coinvolgono i binari della nostra rete. Da notare i due funambolici ferrovieri arrampicati sulla linea elettrica (evidentemente per un riparazione). Sfocati e quasi invisibili, come fantasmi, emergono dalle nebbie del tempo passato.

l'esatto computo del servizio pre-ruolo, la qualcosa ha consentito di elevare la durata complessiva del servizio utile da anni 27 ad anni 34.

Al sig. *Giuseppe D'Amico* da San Severo comunico quanto segue:

1) la partecipazione alle operazioni militari in Africa orientale dal 30 ottobre 1935 al 5 maggio 1936 dà diritto al computo di una sola campagna di guerra, denominata "campagna dell'Africa orientale 1935-1936" e, perciò, ad un anno di servizio utile; 2) per il restante servizio prestato in Colonia è stato concesso un aumento di valutazione di m. 4 e g. 13, pari alla metà del periodo residuato oltre l'anno assorbito dalla campagna di guerra; 3) la normativa in vigore non contempla alcun aumento di anzianità, ai fini pensionistici in favore dei dipendenti dello Stato insigniti di Croce di guerra. Peraltro, nell'ambito delle F.S., tale onorificenza è utile per la determinazione del "compenso combattenti" ed, infatti, in tale sede, è stata tenuta in debita considerazione; 4) l'eventuale sua domanda intesa ad ottenere il riscatto della campagna di guerra ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita non può avere alcun effetto, considerato che l'art. 7 della legge 75 del 1980 ha consentito tale facoltà soltanto al personale cessato dal servizio successivamente al 1° aprile 1974, mentre il di lui esonero risale al 3 settembre 1973.

Perché il servizio prestato nelle assuntorie, anteriormente alla data di sistemazione nei ruoli ferroviari, possa essere valutato ai fini del trattamento di quiescenza, è necessario che il sig. *Emilio Buccieri* da Roccaravindola cooperi personalmente all'acquisizione della documentazione comprovante la prestazione del servizio in questione, in conformità alla recente comunicazione trasmessagli dall'Azienda.

Finalmente, la posizione pensionistica della sig.ra *Anna Cubisino Valenti* da Grammichele è stata regolarizzata in modo definitivo, dato che in occasione della modifica della pensione effettuata in applicazione dei benefici economici disposti dalla legge n. 885 del 1980 si è, altresì, provveduto a tener conto del servizio pre-ruolo, tempestivamente richiesto dall'interessata, donde la durata del servizio utile da anni 20 è stata elevata ad anni 29.

Per la definizione della pensione dovuta al sig. *Giorgio Nocerino* da Portici, l'Ufficio competente della Direzione Generale ha chiesto alcuni chiarimenti all'autorità militare circa la computabilità o meno di un certo periodo reso alle armi. In ogni modo, tranquillizzo l'interessato che la sua posizione è stata esaminata in modo esauriente, ciò che ha condotto anche alla determinazione di una base pensionabile più vantaggiosa.

Quanto sto per scrivere al sig. *Emanuele D'Addea* da Catania, ovviamente, vale anche per altri amici che hanno avanzato la medesima richiesta: a parte il fatto che non si ha alcuna possibilità di sollecitare il centro elettronico dell'INPS per definire la posizione pensionistica di alcuni rispetto a quelle di altri, va detto che proprio le procedure meccanografiche escludono interventi di questo genere, dato che, al limite, da parte di chi è preposto a detti servizi, è possibile sollecitare o meno un determinato programma nel suo complesso, ma non in maniera frazionata. Di contro, è stato possibile soddisfare la seconda richiesta formulata, relativa alla riliquidazione della tredicesima mensilità nell'indennità di buonuscita in favore degli ex combattenti, con le notizie riportate su questo tema nella parte generale.

Il trattamento di quiescenza in favore del sig. *Gino Buchi* da Trento è stato modificato a seguito dell'intervenuta valutazione del servizio pre-ruolo, con la conseguente elevazione del servizio utile complessivo alla percentuale massima. Ovviamente, il trattamento dovrà essere ulteriormente modificato in applicazione dei miglioramenti economici previsti dalla recente legge 1° luglio 1982, n. 426.

Con provvedimento dell'8 aprile 1982 è stata definitivamente regolarizzata la posizione pensionistica nei riguardi del sig. *Spartaco Barcaro* da Vicenza, sia con le maggiorazioni stipendiali concesse dalla legge n. 885 del 1980 che con il computo del servizio non di ruolo, che ha fatto ottenere la durata massima del servizio utile.

La circolare segnalata dal sig. *Salvatore Trimigliozzi* da Bari sul conferimento della classe di stipendio o dell'aumento periodico di stipendio con decorrenza coincidente con la data di collocamento in quiescenza, in tutti i casi in cui alla data del collocamento a riposo la successiva classe di stipendio od il successivo aumento periodico risultino effettivamente maturati, anche se non materialmente percepiti, naturalmente si riferisce al personale in attività perché fornisce le istruzioni da applicarsi su tale materia ogniqualvolta si debba procedere a nuovi inquadramenti tabellari od a stabilire la progressione economica di carriera. In verità, il problema dell'estensione dei nuovi criteri al personale a riposo è stato affrontato, ma ad una soluzione positiva sono risultate di ostacolo le norme che regolano la revoca e la modifica dei provvedimenti di pensione (artt. 203-205 T.U.). Attualmente, quindi, il beneficio è ottenibile soltanto attraverso il defatigante rimedio del ricorso giurisdizionale alla 3ª Sezione competente della Corte dei conti, a meno che non venga accolta l'eccezione d'incostituzionalità delle norme succitate, proposta di recente dalla prefata Corte dei conti alla Corte costituzionale, la qualcosa, però, richiede tempi lunghi. Rappresento al sig. *Pietro Rallo* da Venezia che, per l'attribuzione del beneficio degli aumenti periodici previsto dal 1° comma dell'art. 2 legge n. 336 del 1970, nessuna influenza possono avere le cinque campagne di guerra conferitegli ai sensi della legge n. 390 del 1950. Invero, il citato beneficio consiste nell'attribuzione di tre aumenti periodici e, se più favorevole, di un aumento periodico per ogni anno o frazione superiore a sei mesi di servizio militare prestato in territorio dichiarato in stato di guerra ovvero trascorso in prigionia ed in internamento, in luoghi di cura ed in licenza di convalescenza per ferite od infermità contratte presso reparti combattenti, in prigionia ed in internamento. Ciò premesso, dalla documentazione trasmessa, risulta che l'assegnazione degli aumenti periodici è stata effettuata tenendo presente la seconda parte del comma surriferito.

SCAMBIO DI CORRISPONDENZA

Florence Vin, una ragazza di sedici anni, figlia di un ferroviere francese, chiede di poter corrispondere in Inglese o in Francese con coetanei italiani.

L'indirizzo è: Florence Vin, 6, rue Jules Bucquet - Cité "Petit Bapaume" - Achicourt - 62000 ARRAS.

FERLETTURE

Da Rimini a San Marino

La ferrovia che collega Rimini alla Repubblica di S. Marino fu interrotta nel 1944 a causa dei danni di guerra, ma il materiale rotabile è tuttora esistente, nascosto nelle gallerie del monte Titano. Oggi, su questa linea pittoresca e per molti aspetti singolare, è stato pubblicato un libro, "Rimini-S. Marino in treno", a cura di Gian Guido Turchi.

L'autore non solo esamina gli aspetti tecnici ma si sofferma anche sulle questioni storiche e politiche che accompagnarono la difficile realizzazione, senza tralasciare notizie particolari dovute al carattere internazionale della ferrovia per S. Marino: i problemi doganali, il trasporto della moneta dalla Zecca di Roma, il piccolo contrabbando, e, infine, il bombardamento "per errore" durante l'ultima guerra. L'ultimo capitolo è dedicato agli sforzi compiuti e che si vanno compiendo per riaprire all'esercizio questa ferrovia che senz'altro costituirebbe un valido elemento di valorizzazione turistica per il territorio dell'antica repubblica del Titano.

Una raccolta di circa 90 fotografie e alcuni disegni completano il testo. Per ottenere il libro rivolgersi a: ETR, piazza Vittorio Emanuele II, 42c - 25087 Salò (BS)

Gian Guido Turchi - Rimini-S.Marino in treno - Edizioni ETR - pp. 96 - lire 16.500.

M.D.C.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M.
del Servizio Personale

Applicazione dello art. 4 della Legge 1-7-82, n. 426

Con circolare P. 3.1.3/822/3.0 del 26 luglio 1982 sono state impartite le istruzioni relative alla presentazione delle domande richieste dall'art. 4 della legge 426/82, per ottenere i benefici economici relativi al servizio di ruolo e non di ruolo prestato presso l'Azienda F.S. o presso altre Amministrazioni dello Stato fino al 31 dicembre 1980, *in tutti quei casi nei quali i medesimi benefici non vengono attribuiti d'ufficio.*

Le disposizioni riguardano infatti *i dipendenti assunti o riassunti in servizio ferroviario dopo il 1° ottobre 1978 e il personale già alle dipendenze dell'ex governo militare alleato a Trieste* e successivamente passato nei ruoli del personale ferroviario.

Per ottenere i benefici suddetti, il personale interessato dovrà presentare domanda in carta libera, corredata della relativa documentazione, ove quest'ultima non sia già acquisita agli atti dell'Azienda *entro il termine perentorio del 25 novembre 1982.*

Inoltre, con la stessa circolare, sono state emanate disposizioni riguardanti le dipendenti già *cottimiste,* affinché i riposi settimanali e le festività infrasettimanali, compresi entro periodi di servizio resi in qualità di cottimista, siano valutati, analogamente a quanto avviene ai fini pensionistici, anche per l'applicazione del primo comma dell'art. 4 della legge n. 426/82.

In considerazione di quanto sopraesposto si dovrà provvedere anche al riesame dei provvedimenti adottati in sede di primo inquadramento economico, effettuato ai sensi dell'art. 15 della legge 42/79. Detto riesame *avverrà a domanda delle interessate,* le quali dovranno fare espresso richiamo alla domanda ed alla documentazione a suo tempo già prodotte.

Equo Indennizzo

Con deliberazione n. 1217 del 14 gennaio 1982, la Corte dei Conti ha riconosciuto che il diritto alla pensione privilegiata di riversibilità e quello all'equo indennizzo, spettanti ai superstiti del dipendente deceduto per eventi di servizio, traggono origine da titoli diversi (titolo proprio per la pensione, titolo ereditario per l'indennizzo), per cui i due benefici sono da ritenere integralmente cumulabili non trovano applicazione, in tale ipotesi, la riduzione della metà dell'equo indennizzo prevista dall'art. 50 del D.P.R. 3 maggio 1957, n. 686.

In relazione a tale principio, si sta provvedendo alla corrensponsione alle vedove ed agli orfani dei ferrovieri caduti per servizio, l'indennizzo loro spettante nella misura intera.

Col decreto — legge 20 luglio 1982, n. 453 — che ha prorogato il trattamento economico provvisorio del personale delle qualifiche dirigenziali, prevedendo anche miglioramenti tabellari a decorrere dal 1° gennaio 1983 — è stato espressamente stabilito, all'art. 5, che le nuove misure degli stipendi hanno effetto anche ai fini della liquidazione dell'equo indennizzo.

Si è già provveduto, pertanto, a rideterminare, le misure dell'equo indennizzo applicabili ai dirigenti per l'anno in corso, e quelle che avranno decorrenza dal prossimo mese di gennaio.

Accertamenti professionali

Con D.M. 23 luglio 1982, n. 1957 è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria, profilo professionale "Capo Treno" per le esigenze del Compartimento di Torino.

Con D.M. 30 agosto 1982, n. 2280 è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria, profilo professionale "Macchinista", ramo trazione TE e TD, per le esigenze del Compartimento di Venezia.

Con D.M. 30 agosto 1982, n. 2281, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio al profilo professionale "Macchinista", riservato ai dipendenti che rivestono il profilo professionale di Tecnico (4ª categoria) ed Operaio Qualificato (3ª categoria), nonché per il rimanente personale di 4ª e 3ª categoria in possesso della abilitazione Mod. TV 208.

Indennità chilometrica

Con circolare P.3.1.5/823/4.0 del 29 luglio 1982 sono state stabilite le nuove misure dell'indennità chilometrica, di cui al primo comma dell'art. 12 delle D.C.A, con decorrenza *1° agosto 1982:*

— dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in prima classe: lire 6,11

— dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in seconda classe: lire 3,85.

Assunzioni effettuate nel mese di agosto 1982

Settore Uffici	53
Settore dell'Esercizio	535
Totale	588

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

L'imperfetto nei nostri "rapporti"

Capita a molti fra i dipendenti F.S. di dover "rapportare" qualcosa: si tratta di segnalazioni, di avvisi, di relazioni di viaggio, e sono note da redigere non soltanto con brevità, ma soprattutto con chiarezza di esposizione.

Tale prosa sa ormai di maniera; ha caratteristiche riconoscibili e si distingue, fra l'altro, per il singolare abuso dell'imperfetto, tempo del verbo che, come è scritto nelle grammatiche, esprime un'azione o un fatto come incompiuti. Naturalmente ci si cura poco di questo e di altri precetti grammaticali e, se occorre, poniamo, rapportare il guasto di un locomotore, la stesura avviene press'a poco così:

«Odierno treno ... giunto a questa ore ... **non ripartiva** per guasto della locomotiva (gruppo ... del Deposito di ...). Alle ore ... con mod. M. 40d n° ... **veniva richiesta** la locomotiva di soccorso. D'accordo col Dirigente Centrale **si faceva arrivare** da ... la locomotiva di soccorso (gruppo ... del Deposito di ...), giunta ore ... come treno O.L. ... Treno ... **ripartiva** ore ... Per quanto sopra accennato **subivano** ritardo i seguenti treni: ...».

Se poi tocca ad un macchinista prender carta e penna per riferire di una piccola disavventura, il componimento può risultare così elaborato: «Informo la S.V. che il giorno ..., effettuando treno ..., giunto in prossimità del segnale di protezione di ..., questo **si disponeva** a via impedita, e **mi fermavo** prima di impegnarlo. Dopo qualche minuto **si ridisponeva** a via libera per il transito (verde),

ma subito dopo, senza oltrepassarlo, **si disponeva** ancora a via impedita. **Aspettavamo** che **si accendevano** le luci di chiamata e **giungevamo** in stazione con marcia a vista non superando velocità 30 Km/h, fermandoci poi in stazione e, dopo che il Dirigente **spiegava** l'accaduto al Capotreno, **proseguivamo** la marcia. Onde evitare contestazioni seguenti ho notificato quanto sopra».

In questa sovrabbondanza di imperfetti, che a torto si adoperano quando non denotano eventi che durano o che si ripetono nel passato, è un sicuro valore descrittivo o narrativo (ed a ciò si aggiunga che sono imperfetti comodi, perché consentono di non spremere le meningi per dilemmi di concordanza dei tempi); per contro sono cagione di un effetto di rima sgradevole e di fastidiosa monotonia, cosicché buon senso impone che siano evitati in così grande quantità.

Meglio dunque non farne spreco, meglio seguire il consiglio di quei linguisti che raccomandano di non fare uso dell'imperfetto quando questo tempo usurpa funzioni che sono propri del passato prossimo (idoneo per «narrazioni di avvenimenti accaduti in tempo passato, ma non del tutto trascorso») o del passato remoto (cui si può ricorrere per «narrare avvenimenti passati, successi in tempo del tutto trascorso»).

Fra gli accennati linguisti annoveriamo Tristano Bolelli, autore sull'argomento di una nota dal titolo **Dante, l'imperfetto e i giochi dei bambini,** apparsa su **La Stampa** (5 dicembre 1981) e Leo Pestelli, che all'abusato imperfetto ha dedicato pagine con acute osservazioni nel volume **Parlare italiano** (edizione Longanesi, Milano, 1967). □

Estrazione obbligazioni FS

Il giorno 20 novembre 1982 alle ore 9,30, presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato - Servizio Ragioneria in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1, saranno effettuate pubblicamente, in base ai relativi piani di ammortamento, le estrazioni a sorte delle serie di obbligazioni, da rimborsare il 1° gennaio 1983, come di seguito indicato:

— obbligazioni "Amministrazione delle Ferrovie dello Stato" 10% - 1975/1985: Estrazione a sorte di n. 12 serie intere per complessive L. 12.000.000.000;

— obbligazioni "Amministrazione delle Ferrovie dello Stato" 10% - 1977/1987 1ª emissione: Estrazione a sorte di n. 10 serie per complessive L. 10.000.000.000;

— obbligazioni "Amministrazione delle Ferrovie dello Stato" 10% - 1978/1988 1ª emissione: Estrazione a sorte di n. 9 serie intere per complessive L. 9.000.000.000.

Concorsi fotografici ferroviari

Da qualche anno a questa parte, la fotografia sta diventando sempre più un hobby di massa. Si moltiplicano i circoli amatoriali, aumentano le testate (e le tirature) delle riviste specializzate, si affollano i negozi di attrezzature e materiali fotografici.

Quali i motivi di questo "boom"? È da escludere che si tratti di una moda, anche se non mancano i soliti fanatici che sfoggiano costose apparecchiature senza riuscire poi a realizzare immagini decenti, prima che la "passione" e il corredo fotografico finiscano nel cassetto.

I motivi sono quindi ben altri. Il primo, forse il più determinante, è quello della sempre maggiore importanza che la cultura contemporanea attribuisce all'immagine come autonomo mezzo di espressione. La pubblicità, il giornalismo, la didattica, gli stessi rapporti umani si servono dell'immagine fotografica come di un indispensabile mezzo di comunicazione. Sono, così, sempre più gli oratori che si presentano ad una conferenza con un caricatore di diapositive nella cartella; molto spesso i progettisti includono fra gli elaborati alcune fotografie per aiutare il cliente ad avere idee più chiare; e sono in continuo aumento coloro che cercano di confrontare le proprie esperienze scambiandosi le immagini realizzate.

L'altro motivo che ha determinato il "boom" della fotografia nel grande pubblico, è il fatto che le attrezzature fotografiche, un tempo molto costose, sono veramente alla portata di tutte le tasche: oggi, con la stessa cifra che si spende per una cena in comitiva, si può acquistare un buon apparecchio fotografico che ci permette di realizzare qualunque genere di fotografia, dalla foto ricordo alla foto artistica.

Il tutto, con una facilità d'espressione che altri mezzi non hanno. La comunicazione scritta, ad esempio, presuppone l'uso di una certa proprietà di linguaggio e un bagaglio culturale che non tutti possiedono. La fotografia, invece, è un mezzo più immediato: basta guardarsi intorno con un certo senso critico, trovare il soggetto giusto e scattare; anche se non verranno dei capolavori, si potrà sempre mostrare all'amico rimasto a casa le "note di viaggio" delle proprie vacanze. La tecnica occorrente è minima; anzi, il mercato ci propone modelli sempre più sofisticati, che non richiedono quella cultura tecnica che era una volta necessaria per usare le vecchie fotocamere.

Il fotoamatore rappresenta quindi un personaggio di grande attualità, protagonista di interi settori di associazioni dopolavoristiche. Per questo, abbiamo voluto promuovere una piccola inchiesta sull'attività dei gruppi fotografici che lavorano all'interno delle sezioni del D.L.F. di tutt'Italia. In questo modo, si può avere un'idea di quanto e come fotografano i ferrovieri.

I risultati sono stati quelli che era legittimo aspettarsi: una notevole ricchezza di idee, un'ottima risposta degli iscritti alle varie iniziative ed immagini

Le riprese fotografiche in ambito ferroviario sono regolate dalla Circolare AG.7.3/400/1400 del 23 gennaio 1969 che specifica: «... Punto 1.1.1. Ferme restando le limitazioni di cui al R.D. 1161/1941 e quanto, in particolare, disposto dal Ministero della Difesa, l'effettuazione delle riprese in ambito F.S. è subordinata ad una specifica autorizzazione della competente autorità FS. Punto 1.1.2. Non sono soggette alla suddetta preventiva autorizzazione le riprese che siano effettuate in ambito F.S. normalmente accessibile al pubblico, nel rispetto di tutte le seguenti prescrizioni:
***a*) con apparecchiature utilizzate a mano;**
***b*) senza creare intralcio all'esercizio ferroviario;**
***c*) senza impegnare personale, mezzi e materiale dell'Azienda.**
Punto 1.1.3. In tutti gli altri casi, i capi degli impianti o degli Uffici nella cui giurisdizione si effettuano le riprese, prima di consentirle, dovranno accertarsi che gli interessati siano in possesso della specifica autorizzazione alle stesse...», e ovviamente abbiano provveduto alla dichiarazione di scarico delle responsabilità.

di buon livello, che in alcuni casi sfiorano gli standard dei professionisti più affermati.

I Concorsi

Buona parte dell'attività delle sezioni D.L.F in campo fotografico è costituita dai concorsi, considerati evidentemente come le iniziative più idonee a stimolare la creatività dei fotoamatori.
Quasi sempre essi hanno come tema i diversi aspetti della vita ferroviaria. Più varia e invece la loro "dimensione territoriale". Si va dal piccolo concorso sociale al grande concorso nazionale, come ad esempio quelli organizzati a più riprese per vari anni dal D.L.F. di Foligno o dai colleghi di Torino.
Fra i concorsi nazionali qualche parola in più merita l'attività del D.L.F. di Reggio Calabria, organizzatore del "Trofeo Città della Fata Morgana", giunto quest'anno alla sua 6ª edizione: si tratta del concorso meglio organizzato, che ha riscosso un grande successo anche in ambito non strettamente ferroviario.
Sotto l'aspetto regolamentare, i concorsi fotografici ferroviari non si differenziano molto da quelli organizzati dai circoli esistenti in tutt'Italia, aderenti alla FIAF; molto spesso, la presenza nel regolamento di un "tema obbligato" ne moltiplica l'interesse.
Le sezioni sono quasi sempre tre: bianco-nero, stampe a colori e diacolor, con le stampe formato 24×30 o 30×40 e i diacolor montati in telaietti 5×5. L'iscrizione è soggetta al versamento di una piccola quota di partecipazione che varia a seconda delle spese sostenute dal comitato organizzatore. A volte, però, e lo sottolineiamo con piacere, l'iscrizione è completamente gratuita.
Le opere vengono di solito esposte nelle sale di rappresentanza del D.L.F., dove ha luogo anche la premiazione alla quale partecipano spesso personalità di grande spicco in campo fotografico e giornalistico. I premi consistono per lo più in coppe, targhe, medaglie e diplomi; ma sta diffondendosi l'usanza di premiare i concorrenti più dotati con materiali ed apparecchiature fotografiche.
Dato il carattere amatoriale dei vari concorsi, il catalogo non viene stampato quasi mai. Una lodevole eccezione è quella del già ricordato "Trofeo Città della Fata Morgana".

Le Mostre fotografiche

L'attività dei gruppi di fotoamatori dei D.L.F., non si esaurisce comunque nell'organizzazione dei concorsi. Molto fiorenti sono le "personali", dedicate ai soci più attivi ed affermati, e le "retrospettive" di vecchie foto che hanno il fascino del "tuffo nel passato". Tra le prime, ricordiamo la mostra allestita mesi or sono nella stazione di Treviso dai colleghi Tonino Bortoletto e Rino Lucatello; tra le "retrospettive" citiamo quella allestita dal D.L.F. di Arezzo sull'origine e l'evoluzione della linea ferroviaria in provincia di Arezzo o l'analoga mostra, di qualche anno fa, organizzata a Siena sulla storia della linea Siena-Empoli.
Si tratta di iniziative di grande rilievo culturale, messe su con la partecipazione di tanti ferrovieri appassionati. Proprio allestendo queste mostre, sono sta-

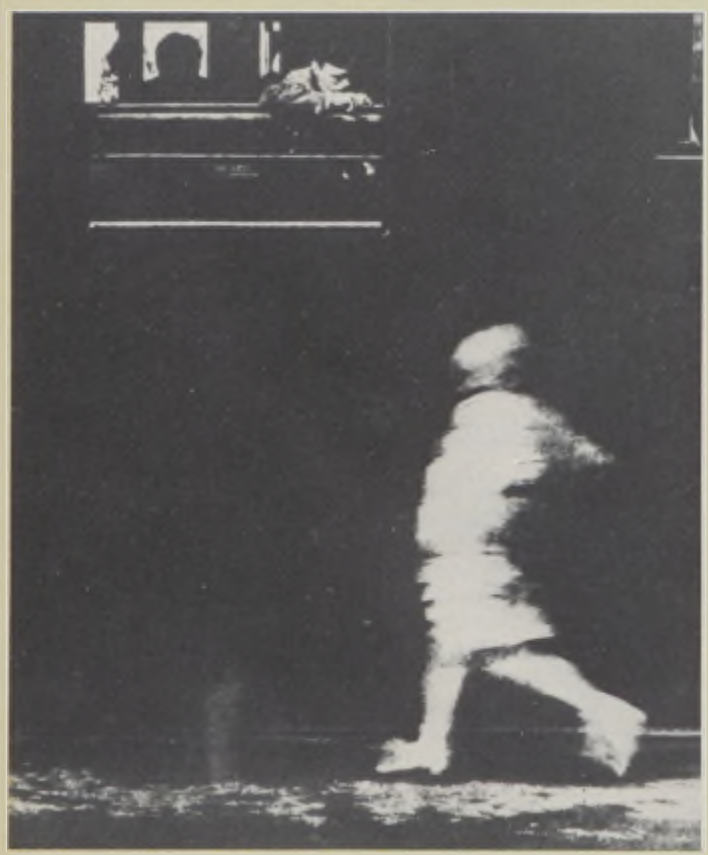


Foto Scattolin, 1974: "Saluto al treno"

Baglini Graziano, DLF Pisa: "Il Fuochista"

ti scoperti e valorizzati veri e propri cimeli fotografici, di grande interesse storico.

I corsi di fotografia

Quasi tutte le sezioni del Dopolavoro organizzano annualmente corsi di fotografia aperti anche a chi non sa fare neppure "clic". Il numero delle iscrizioni è indicativo del successo che la fotografia sta avendo in questi ultimi anni.
La struttura dei corsi è la più varia: si va dal piccolo corso teorico al corso teorico-pratico e, talvolta, i corsisti vengono invitati a scattare un rullino come saggio finale.
Un elogio particolare va agli organizzatori di questi corsi, che si sottopongono a delle spese e a un lavoro che non verrà loro ripagato in altro modo se non con la soddisfazione di avere divulgato il proprio hobby tra i colleghi ferrovieri. Per "vero" amore della fotografia. Altro che moda!

Dario Fiorletta

Qua e là per i D.L.F.

Il Macchinista Alfonso Della Mea, aspirante Guida Alpina, e l'Ausiliario di Stazione Fabio Agostinis, dell'Impianto di Tarvisio C.le, hanno preso parte alla spedizione alpinistica nelle Ande Peruviane e precisamente al Nevado Pisco, alto m. 6004. La vetta è stata raggiunta dopo 12 ore di scalata per la via direttissima alla parete sud.
Notevole successo anche per il D.L.F. di Treviso che ha piantato il suo gagliardetto in vetta.

Venticinque tennisti della Sezione del D.L.F. di Villa Opicina hanno dato vita, sui campi di tennis della Soc. Libertas, al 2° Torneo sociale. Si sono classificati nell'ordine: Ralza e Crismani - Zuzzich e Frucci.

Il Dopolavoro ferroviario di Sibari ha organizzato una gara di pesca (seconda edizione del trofeo "U. De Biase"), valida quale seconda prova del campionato provinciale a mare con canna, indetta dalla sezione provinciale Fips.
Vincitore è risultato Giuseppe Dramisino, del Gruppo D.L.F. di Sibari, il quale, grazie ai piazzamenti conseguiti nelle altre gare, ha conquistato il titolo di campione provinciale.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Cicogna express. In casa del Conduttore Giorgio Ponzetti del D.P.V. di Ancona è arrivato Cristian. La cicogna ci è stata segnalata anche a Fabriano, ove è nata Sara, figlia del Macchinista Furio Ripalti del Deposito Locomotive; a Viareggio, dove ha portato Alberto figlio dell'Operaio ferelettrico Benedetto Spano in servizio a Vasto; infine a Serra S. Quirico per Andrea, figlio dell'Assistente Sandro Zampetti della stazione di Cerreto d'Esi.
A tutti gli auguri più affettuosi.

Le belle notizie. Il dott. Paolo Pisani, figlio dell'ing. Americo, Capo dell'Ufficio Lavori, e Silvia Cristiani si sono sposati nella suggestiva chiesa dei Cappuccini. Nella chiesa parrocchiale di Casteldimezzo, antico borgo sulla costa adriatica, si sono invece sposati il figlio del Capo Stazione Titolare di Cattolica, dott. Gianfranco Marzocchi e Hildegarde Brissa di nazionalità belga. Agli sposi felicitazioni ed auguri vivissimi anche da parte di "Voci".

Quiescenze. È andato in pensione, dopo 40 anni di servizio, il Segretario Sup. 1ª cl. cav. Bruno Ulisse, Segretario del Comitato d'esercizio. Auguri di ogni felicità.

I nostri lutti. L'improvvisa, repentina scomparsa del geom. Silvio Romualdi, Capo del 2° Reparto Lavori, ha suscitato grande emozione e dolore tra i colleghi dell'Ufficio e fra i tanti ferrovieri che lo conoscevano e lo stimavano.
Si è spenta, dopo lunga malattia, la madre del Capo Reparto Movimento di Terni, cav. Settimio Toderi. Ai familiari le più sentite condoglianze.

Bari

Da questo mese la nostra Redazione di Bari ha un nuovo Titolare. Il Dott. Antonio Bozzi lascia, infatti, l'impegnativo incarico, che per anni ha ricoperto con passione e competenza, per assumere la dirigenza dell'U.P.C. di Verona. Lo sostituisce Armando Noya.
All'amico Bozzi un grazie di cuore per tutto quello che ha saputo fare per "Voci" e l'auspicio di poter contare ancora sulla sua collaborazione. Ad Armando Noya, l'augurio più vivo di buon lavoro.

La cicogna ha portato Stefania, all'ing. Pietro De Caro Isp. Capo Agg. dell'Uff. Lav.; Teresa, all'Op. Qual. Vincenzo Margiotta dell'Off. Lav. di Bari; Soccorsa, all'Op. Qual. Luigi Crocco del 4° Tr. Lav. di Foggia; Michele, al Segr. Sup. dr. Carlo Laurello dell'Uff. I.E.; Silvia, al Capo Tec. Vincenzo D'Ettole della Zona 11.1 TE di Barletta; Filomena, al Segr. Costantino Melino dell'Uff. I.E.; Germano, all'Appl. Domenico Greco dell'Uff. San.; Simone, al Segr. Grazia Zupo dell'Uff. Pers. Tanti auguri ai bambini e vive felicitazioni ai genitori.

Lauree. Teresa Rago, figlia del Commesso Capo a r. Francesco, si è recentemente laureata in Biologia presso l'Università di Bari. Alla neo dottoressa ed ai suoi genitori vivissime congratulazioni.

Decessi. Sono venuti a mancare all'affetto dei propri cari il Capotreno Adamo Forte del DPV di Bari e l'Ausil. Pietro Rosato della stazione di Brindisi. Le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

Congratulazioni vivissime all'amico Lino Capelli — Applicato Capo della Segreteria Particolare del Direttore Comp.le — che di recente è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

Cambio di guardia alla Dirigenza dell'Ufficio Ragioneria Comp.le. Il dr. Edoardo Faccioli, per limiti di età, ha lasciato la stecca a Franco Minelli, rientrato a Bologna dal "tirocinio" di Cagliari come Primo Dirigente. Auguri di lunga quiescenza al dott. Faccioli e di buon lavoro al nuovo Capo dell'Ufficio.

Alla stazione di Piacenza fiocco azzurro per Valerio, secondogenito di Maria Contessa, Ass.te di Stazione. Felicitazioni anche al papà Ernesto Grilli, Segr. Sup. della Squadra Rialzo di Milano C.le, ed alla sorellina Lara.

Claudia Bina, Segr. del Rep. 21 dell'Ufficio Ragioneria, ha conseguito la laurea in Pedagogia con un bellissimo 110 e lode. Congratulazioni ed auguri da "Voci".

Cagliari

L'ing. Silvano Campedel, giovane e valente funzionario sardo, immesso nelle funzioni di 1° Dirigente dal 18 maggio u.s. è il nuovo Capo

I redattori di "Voci"

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Armando Noya	Tel.	2243
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciariello	Tel.	4235
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338

Ufficio Movimento. Gli auguriamo da queste colonne, a nome del personale delle stazioni e dei treni, brillanti soddisfazioni nell'importante incarico.

Le belle notizie. Sono nate due bambine, una a Marrubiu ed è Eleonora Manca figlia dell'Ausiliario Giovanni Battista, l'altra a Borore ed è Maria Antonietta Salis, figlia del Deviatore Gennaro. Inoltre Carla Serra, figlia del cav. Antonio della Direzione Compartimentale, e il sig. Roberto De Masi si sono scambiati il fatidico sì nella Basilica della Madonna di Bonaria a Cagliari.

I nostri lutti. Sono morti Luigia Basciu, moglie dell'Operaio Specializzato in pensione Francesco Nespolo e il dott. Ciro Tumolillo, figlio dell'Appuntato Polfer Vincenzo, nonché fratello di Immacolata, Capo Gestione dell'Ufficio Informazioni della Stazione di Cagliari. Alle affrante famiglie le nostre condoglianze.

Firenze/Comp.

Non è mai troppo tardi! Alla non più giovanissima età di 51 anni si è brillantemente laureato in Architettura presso l'Università di Firenze il Capo Gestione Superiore Aldo Masi, titolare della Cassa e del C.R.C. della Stazione di Firenze Rifredi. Congratulazioni vivissime.

Festa grande alla stazione di Lucca dove, quasi contemporaneamente, sono giunti Luca, all'Assistente di Stazione Teresa Pazzagli, Gabriele, al Capo Gestione Alda Volpi e Patrizia al Capo Gestione Tiziana Manetti.
Sono inoltre nati: Francesco, all'Operaio Qualificato Mauro Castaldi, dell'Officina G.R. di Firenze P.P.; Gioia, all'Operaio Qualificato Roberto Guarducci, della stessa Officina; Chiara, all'Ausiliario Sauro Cassiani, del Deposito Locomotive di La Spezia; Alice, all'Aiuto Macchinista Francesco Lunardini, e Luca, al Macchinista Silvio Casapieri, entrambi del Deposito Locomotive di Pisa; Diana, all'Ispettore C.A. Modesto Dinuzzo, dell'Ufficio Impianti Elettrici Compartimentale; Laura, al Macchinista T.M. Rino Fabbri, del Deposito Locomotive di Firenze.

Purtroppo, anche notizie dolorose. All'età di 45 anni è deceduto, per un male incurabile, il Macchinista Lorenzo Parolai, del Deposito Locomotive di Firenze. Attraverso "Voci" la vedova, signora Carla, unitamente ai tre giovanissimi figli, Lucia, Laura e Luca, desidera porgere i suoi ringraziamenti a quanti, colleghi ed amici, le sono stati vicini in un così triste momento.
Per malattia cardiaca ci ha lasciato anche l'ing. Marcello Campi, Dirigente Superiore dell'Ufficio Materiale e Trazione, valente e stimato funzionario che alla competenza professionale univa doti di umana comprensione e gentilezza.
Alla famiglia in lutto, le nostre più sentite condoglianze.

Firenze/Mat. e Traz.

Dopo 42 anni di servizio, anticipando i limiti del pensionamento, ha volontariamente lasciato l'Azienda il Segretario Superiore di 1ª classe Silvano Bartoli.
Al caro Bartoli, conosciutissimo nell'ambiente ferroviario, e non solo fiorentino, per aver per decenni organizzato e accompagnato gite in Italia ed all'estero, giungano gli affettuosi auguri di "Voci".
Anche Giuliano Magherini ha preferito, dopo 38 anni di servizio, dare le dimissioni. All'amico Giuliano, benvoluto da tutti per la sua schietta giovialità e soprattutto per l'incondizionata disponibilità sempre dimostrata, vadano i nostri auguri più sentiti.

Condoglianze al Segretario Superiore di 1ª cl. Luciano Masini per la scomparsa della madre, signora Ida Bartolini.

Firenze/Unità dist.

Cicogna express. Sono nati recentemente: Jody all'Operaio Qualif. dell'Ufficio Ragioneria Materiale e Trazione Roberto Francalanci, Gabriele all'Applicato del Controllo Viaggiatori e Bagagli Sandra Donini, Silvia all'Applicato Alma Bonanni pure del Controllo Viaggiatori e Bagagli.
Ai genitori e ai bambini i migliori auguri.

Fiori d'arancio. Si è unita recentemente in matrimonio, con Giuliano Deboli, l'Applicato Maria Pia Cifaldi del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Da tutti i migliori auguri di felicità.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare il Segr. Sup. della Divisione Contabilità Prodotti Mario Mari e il Commesso del Controllo Viaggiatori e Bagagli Vittorio Duranti.
Alle famiglie le più sentite condoglianze.

Genova

Giorgio Cardini, figlio del Segretario Tec. Sup. 1ª classe Federigo dell'Ufficio Impianti Elettrici, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Al neo dottore congratulazioni vivissime e auguri di luminoso avvenire.

È giunta Delia in casa del Capo Tecnico Superiore Mario Nicolini, Capo del Reparto I.E. di Ovada. Ai genitori e alla bambina congratulazioni e auguri. Cristiano Patrì, Segretario Superiore 1ª classe dell'Ufficio Ragioneria, ci comunica, felice, che è arrivato il piccolo Giuseppe a conferirgli la qualifica di nonno: ci associamo alla sua gioia e formuliamo vivissimi auguri.

Si è spento il cav. Mario Mirandola, Segretario Superiore 1ª classe a riposo, per lunghi anni in servizio presso l'Ufficio Impianti Elettrici. Esprimiamo alla signora Nadia e ai familiari i sensi del nostro vivo cordoglio.

Milano

Fiocco azzurro. La famiglia dell'Ausiliario Andrea De Falco del Rep. 44/E di Treviglio è stata allietata dalla nascita del figlio Antonio. Felicitazioni.

Esodi. Per raggiunti limiti di età è recentemente andata in pensione Rosy Visconti dell'Ufficio C.T. di Milano. Assunta nel lontano 1920, ha passato lunghi anni presso l'Ufficio C.T. ove ha saputo guadagnarsi l'affetto e la stima di tutti i colleghi.
Auguri affettuosi.

Lutti. È recentemente deceduto Ottavio Benini del rep. 42 dell'Ufficio Lavori di Milano. Sentite condoglianze alla famiglia.

Ha felicemente raggiunto il traguardo dei 50 anni di matrimonio Armando Canetti, Capo Tecnico Principale a riposo. A lui e alla moglie, signora Maria, giungano gli auguri più affettuosi.

Napoli

Lauree. Roberto Mensitieri, figlio del C.S. Sovr. Eduardo, della stazione di Napoli Smistamento, si è laureato in Medicina e Chirurgia con la massima votazione e la lode. Titti Freda, figlia del C.S. Sup. Carlo, della stazione di Vietri sul Mare, ha conseguito la laurea in Giurisprudenza con 110 e lode. Pure col massimo dei voti si è laureato in Medicina e Chirurgia Luigi Moncone, figlio del Capo Tecnico Sovr. Salvatore, dell'Ufficio Collaudi Trazione. Rallegramenti vivissimi.

Nozze. L'Ausiliario Viaggiante Pasquale Dentice, del D.P.V. di Salerno, si è unito in matrimonio con la sig.na Barbara Di Salvatore. Il Segr. dell'U.P.C. Antonino Squillante si è unito in matrimonio con la sig.na Rosa Maria Scaramozza. Alle felicissime coppie i nostri più cordiali auguri.

Nascite. Il solito gran da fare per la buona cicogna nel D.P.V. di Salerno. Infatti, recentemente ha portato: Fulvio alla sig.ra Rosaria, moglie del Cond. Gennaro Calvanese; Luigi alla sig.ra Rosa, consorte del Cond. Aniello Manzo; Biagio alla sig.ra Maria Rita, moglie del Capo Treno F. Gerardo Patrizio; Maria Sofia alla sig.ra Cira, consorte del Cond. Camillo Cataletto; Cristina alla sig.ra Giovanna, moglie del Capo Treno Antonio Auciello; Veronica alla sig.ra Rosa, consorte del Cond. Michele Addati; Riccardo alla sig.ra Liliana moglie del Capo Treno Antonio Velella. Sono, inoltre, nati Gennaro alla sig.ra Anna, consorte del Segr. dell'Ufficio I.E. Raffaele Bisesti; Marilisa alla sig.ra Clara, moglie del Segr. Nunzio De Nigris, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico e Vincenzo alla sig.ra Bianca moglie dell'Operaio Alfredo De Rosa dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna. Felicitazioni.

Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: l'Applicato Capo dell'Ufficio Lavori Giacomo Cillo; il Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento Mario Lamberti; il Capo Treno del D.P.V. di Salerno Giacomo Ciminari; il C.S. Sup. Salvatore Pasquarella, della Stazione di Troia; l'Applicato del Rep. I.E. 2.3 di Benevento Raffaele Siciliano; il Macchinista del Dep. Loc. di Salerno Eros La Rocca; il C.S. Sup. di Torre del Greco Eraldo Quaranta; la madre del Segr. Sup. dell'U.P.C. dr. Luigi De Luise; il padre del C.P.V. Sup. Luigi Di Nuzzo, del D.P.V. di Salerno e la madre del C.P.V. Sovr. Ciro De Sio, dello stesso impianto.
Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Fiori d'arancio per la collega Anna Accomando, Segretario presso il Reparto Concorsi Interni dell'Ufficio Personale Compartimentale che ha sposato il sig. Giovanni Costanza.
Alla novella coppia gli auguri più fervidi di un prospero avvenire.

Cicogna express per Francesco Barbuscia, dell'Operaio Qualificato Natale, dell'Officina G.R. di Messina; per Antonio Raimondo, figlio dell'Ausiliario Giuseppe, dell'Officina G.R. di Messina; per Benedetto Spinella, figlio dell'Assistente di Stazione Carmelo, della stazione di Schettino S.M.L.; per i gemelli Samuele e Alice Balsamo, figli del Manovratore Tommaso, della stazione di Contesse; per Alessandro Mancone, figlio del Capo Motorista Gennaro, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina; per Pietro Cona, figlio del Capo Gestione Antonio, della stazione di Castelvetrano; per Alessandro Mantelli, figlio del Segretario Salvino, del 4° Reparto Lavori di Palermo; per Carmelina Arnone, figlia dell'Assisten-

te di Stazione Angelo, della stazione di Campofranco; per Lea Ferro, figlia dell'Operaio Qualificato Salvatore, del 34° Tronco Lavori di Caltanissetta; per Marilena Viviani, figlia del Capo Stazione Nicolò, della stazione di Messina; per Raffaele Balistreri, figlio dell'Ausiliario Carlo, dell'Officina G.R. di Messina; per Valeria Terrani, figlia del Guardiano Onofrio, della stazione di Palermo Brancaccio.

I nostri lutti. È improvvisamente deceduto il Capo Tecnico Sovrintendente p.i. Lucio Russo, già Dirigente dell'Officina Compartimentale I.E. di Palermo. Ai familiari e, in particolar modo, alla figlia Antonella, Segretario presso l'Ufficio Personale Compartimentale di Milano, le nostre più sentite condoglianze.
Condoglianze anche per i familiari del Capo Stazione Sovrintendente di Caltanissetta Centrale Filippo Coastanza e del Manovratore Giacomo Grammatico della stazione di Trapani.

Roma/Impianti

Cicogna express. Il cavalier Angelo Andreozzi, Capo Stazione Titolare di Nettuno è diventato nonno. La cicogna, infatti, gli ha regalato una bella nipotina, Valentina.
Con un volo speciale , la cicogna ha lasciato Gianluca nella casa dell'Ispett. Princ. Eugenio Maggi, funzionario dell'Ufficio Commerciale e Traffico di Roma.
Ai neonati ed ai colleghi giungano gli auguri più sinceri da parte degli amici e di "Voci".

È stato recentemente collocato in quiescenza il Deviatore Eleuterio Grimaldi, in servizio alla Gestione Bagagli di Roma Termini. Al caro amico Eleuterio giungano gli auguri di lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. Dopo lunghe sofferenze ha cessato di vivere la signora Annina Grillo, madre del Capo Stazione Titolare di Fiumicino, Benigno Zangaro.
È deceduto anche il Capo Staz. Sup. a riposo Raniero De Lullo in servizio da oltre un trentennio nella stazione di Roma San Pietro.
Un grave lutto in casa Sbrega, ove è venuto a mancare all'affetto dei suoi cari il Manovratore a riposo Mario, già in servizio presso la Stazione di Roma Trastevere.
Ai colleghi ed ai loro familiari giungano le nostre sentite condoglianze.

Roma Servizi

È deceduto ad Alessandria il comm. Giovanni Ariolfo, padre del I Dirigente, rag. Luigi, della Segreteria del Direttore Generale. Il comm. Ariolfo era molto noto per aver svolto, con disinteresse e grande umanità, attività assistenziale, sindacale e politica. All'amico Luigi, colpito da così grave lutto, le nostre più sentite condoglianze.

C.E.U.

Congratulazioni e auguri ad Angelo Scipioni, Applicato al CED, per la nascita del secondogenito Paolo.

Commerciale

Nozze. La signorina Daniela Tanzilli si è sposata con il signor Paolo Pietropaoli nella chiesa di San Cesareo. Ai novelli sposi vadano gli auguri di tanta felicità.

Lutti. È venuto a mancare improvvisamente all'affetto dei suoi cari e di tutti coloro che hanno potuto conoscerlo e apprezzarlo, l'amico e collega Mario Cipriani. Alla famiglia le sentite condoglianze di "Voci".
Le nostre più sentite condoglianze anche al collega Mario Graziosi per la recente, prematura scomparsa del fratello.

Lavori e Costruzioni

Congratulazioni ai colleghi Segr. Sup. 1ª cl. Carlo De Felice e Alberto Mele nominati Cavaliere Ufficiale; congratulazioni anche al Segr. Sup. Claudio Taddeo per la nomina a Cavaliere.

Movimento

L'Appl. Capo Sergio Carfagna del nostro Ufficio II ha sposato la signorina Yvonne Sirianni. Auguri vivissimi di tanta felicità.

Reggio Calabria

Lutti. Dobbiamo "aprire" purtroppo con una notizia dolorosa. Un amico di "Voci", un ex collega molto stimato si è spento improvvisamente. Si tratta del cav. ufficiale Vincenzo Fotia, Segretario Superiore di prima classe a riposo, già Redattore compartimentale del nostro periodico.
Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze, che estendiamo al collega Domenico Merenda del DLF di Reggio per la perdita della madre.

Cicogna express. Sono arrivati Maria Teresa per la gioia del collega Lorenzo Amodio, Capo Treno del DPV di Cosenza e Michele in casa di Luigi Sturino, Conduttore del DPV di Cosenza. Fiocco rosa in casa del Capo Stazione Carmelo Simone di Motta San Giovanni-Lazzaro per la nascita di Consuelo. Fiocco azzurro invece in casa del Capo Treno Nicola Cataldi del Personale Viaggiante di Cosenza per la nascita di Francesco Angelo.
Auguri all'amico Cristoforo Cuzzola del Deposito Locomotive di Reggio, diventato nonno. La figlia Grazia Angelica, Capo Stazione ad Alba (Piemonte) ha infatti dato alla luce Laura.

Nozze. Giovanni Falduto del Deposito Locomotive di Cosenza e presidente del locale Dopolavoro Ferroviario, ha sposato la dottoressa Angela Aurora Pasqua. Auguri.

Laurea. Giuseppe Laganà, figlio di Giovanni, Applicato presso l'U.P.C., ha conseguito presso l'Università di Messina la laurea in Scienze Biologiche con brillante votazione. Complimenti.

Onorificenza. Congratulazioni al collega Emilio Micieli, Tecnico del 27° Tronco Lavori di Cosenza che è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere.

Torino

Esodi. Ha lasciato recentemente l'Azienda il C.T. Fiorentino De Santis, titolare del 39° Tr. Lavori di Nizza Monferrato. Tanti auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Il giovane Giovanni Roso, figlio del C.T. Sup. Giuseppe del D.L. di Torino Smistamento, si è da poco laureato presso l'Università di Torino con 110 e lode in Scienze Politiche. Vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale. L'Appl. Wilma Graziani, dell'Uff. Ragioneria, con il geom. Modesto Ardissone; all'OGR il Man.le Vincenzo Gatto con Grazia Madia, il C.T. Francesco Maria Mura con Antonella Pilozzi, l'Op. Q. Pietro Alampi con Teresa Ravenda, il Segr. Tecn. Marco Enrietta con Bruna Friolo, il Man.le Vincenzo Giordano con A. Maria Corrente, l'Op. Q. Giuseppe Maggiore con Natalina Barba, l'Aus. Emilio Pica con Letizia Surano, il C.T. Eugenio Piersimoni con Vincenza Aversa ed il Man.le Cuono Tufano con Filomena Tagliafierro; al D.L. di Cuneo l'Op. Q. Romano Vadda con Patrizia Bertino; al D.L. di Torino il Macchinista Giorgio Ghiberto con Antonella Chiavuzzo. Ai neo sposi i più fervidi auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. All'OGR Santo all'Op. Q. Antonio Battaglia, Luca all'Aus. Michele De Meo, Aldo all'Op. Q. Vincenzo Faggiani, Simone all'Op. Q. Giuseppe Mazzoli, Andrea all'Op. Q. Ugo Rivetti, Marco all'Op. Q. Salvatore Spagna, Ivan al C.T. Amabilio Vacata e Michele all'Op. Q. Domenico Vienibene. Auguri.

Trieste

Proveniente dall'Ufficio Lavori di Bolzano è giunto tra noi il Dirigente Sup.re, ing. Gian Franco Cavagnetto, per assumere la Dirigenza del locale Ufficio Lavori. Il 1° Dirigente, ing. Pasquale Esposito, ha lasciato la dirigenza dell'Uff. Mater. e Traz. di Trieste per assumere quella di Venezia. A sostituirlo è stato chiamato dall'Officina Grandi Riparazioni di Verona il 1° Dirigente, ing. Gian Lorenzo Marini.
All'ing. Esposito giunga da parte degli amici un augurio di "buon lavoro" nella nuova sede, mentre agli ingegneri Cavagnetto e Marini i colleghi e i dipendenti porgono il saluto di "ben arrivati tra noi".

Marcia nuziale per il Segr. dell'Ufficio Mater. e Traz. Lorenzo Cattaruzza, unitosi in matrimonio, nella chiesa di Roiano, con la signorina Lauretta Paoletti.
Nella chiesta di "S. Brunello" di Reggio Calabria hanno pronunciato il loro "SI" il Guardiano del Tronco Lavori di Portogruaro Rosario Chirico e la signorina Maria Logiudice. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.

La signora Michela, moglie del C.Staz. Sup. Iodice Strato, titolare della Staz. di Rubbia S.M., ha dato alla luce un bel maschietto, Marco.
La casa dell'Ispettore P.le Aldo Crupi, medico del locale Ufficio Sanitario, è stata allietata dalla nascita di un secondo figlio: una graziosa bambina che è stata chiamata Valentina.
Fiocco rosa sulla porta di casa del Segretario dell'U.P.C. Salvatore Finocchiario per la nascita di Graziella. La cicogna ha lasciato a casa dei Segretari dell'Ufficio Ragioneria Fulvio Cervellero ed Elena Giacomin Emanuele ed a casa dell'Ispett. P.le, dr. Michele Re, Capo della 1ª Sez. dell'Uff. Ragioneria, una bella bambina, Antonina. È arrivata Monica in casa del Segret. dell'Uff. Mater. e Traz. Giancarlo Berin. Fiocco azzurro sulla porta di casa dell'Oper. Qualif. dell'Uff. Mater. e Traz. Bogdan Bogatec per la nascita di Ravel.
Ai neonati e ai genitori giungano sinceri auguri.

A Trieste si è improvvisamente spenta la signora Anna Ciuk, madre del Segret. Sup. dell'Uff. Ragioneria Luisa. Hanno cessato di vivere la signora Maria Iablansek madre dell'impiegato R.S.E. dell'U.P.C. Ferruccio Canziani; il sig. Leo padre dell'Appl. Capo dell'U.P.C. Luigi Feruglio; la signora Anna Barbone, madre del Segret. Sup. dell'Uff. Mov. Vinicio Leprini; la signora Angelica Castellan madre del Segret. Sup. dell'Uff. Lavori, geom. Ottavio Spessot; il cav. Vetuso Imperatore padre del Guardiano del Tr. Lav di Portogruaro Amerildo; la mamma del-

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%

16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un sbuono Speciale del 50%)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disponete di 10 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani

Grande Enciclopedia Universale

AGGIORNATA AL 1981

spaziografica 81

Grande formato 27,5 x 20 carta patinata di lusso copertina rilegata con fregi in oro.

Tagliando da inviare inoltrato su cartolina postale o in busta chiusa a Soc. SIVE – Via Cristoforo Maes. 65 - 00162 Roma - Tel. 83 93 448 - 83 66 24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, **IL MONDO DOMANI** Grande Enciclopedia Universale

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive** di L. 15.000

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.**

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap .....

Via ..... N. .....

l'Ass. di Staz. di Gorizia C.le Claudio Iacullo; il Macchinista Giuseppe Zadro padre dell'Ass. di Staz. di Venezia Maria Luisa Zadro. Sono mancati all'affetto dei loro cari il Tecnico della Linea Sergio Bedin, del 7° Tr. Lav. di Gorizia; l'Oper Qual. del 6° Tr. Lav. di Portogruaro Giovanni Piazza e l'Appl. R.S.E. a riposo Claudio Brandolin, già dipendente dell'Uff. Mater. e Traz.
Ai cari colleghi ed ai familiari giungano le sentite condoglianze di "Voci".

Gran festa a casa del Segret. Sup. di 1ª Cl. cav. Marcello Giromella, Capo Reparto Amministrativo del D.L. di Trieste C.le.
La figlia Giuliana si è laureata in Lettere presso l'Università degli Studi di Venezia. Congratulazioni vivissime.

Venezia

Laure. Le più vive congratulazioni al cav. Archimede De Stefani, da qualche anno in pensione dopo lungo servizio all'Ufficio Lavori: la figlia Valeria si è infatti brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Padova. In Medicina e Chirurgia si è anche laureata Gianna Pettenà figlia del Capo Tec. Sovr. Felice del locale Ufficio IE — Alle neo dottoresse i nostri migliori auguri.

Nozze. Nella chiesa di Maria SS. del Buon Consiglio a Napoli si sono uniti in matrimonio il dott. Giuseppe Borziello, Ispett. P.le dell'UPC di Venezia e la sig.na Francesca Cappellin.
L'Ausiliario di Stazione Guido Romagnolo di Venezia S.L. ha sposato la signorina Cinzia Fornasiero.
Marcia nuziale anche per il C.G. Walter Scantaburlo e per la sig.na Nadia Fasan e per il Manovr. Alberto Griggio, pure in servizio a Venezia S.L. e per la sig.na Ornella Caon.
Auguri anche al C.S. Francesco Modolo e al C.G. Maria Celeste Lombardo, entrambi in servizio nella stazione di Conegliano, che si sono sposati nella chiesa parrocchiale di Acquedolci (Messina), e ancora al Segr. Giancarlo Chinello dell'Ufficio Lavori e alla sig.na Anna Pavani, da poco sposi.
Nella chiesta parrocchiale di Colfosco (TV) è stato celebrato il matrimonio della sig.na Anna Maria Saccon, figlia del C.S. Sovr. Lio del 2° Rip. Mov. linea di Treviso, con il sig. Renzo Rossetto. Auguri per un futuro felice.

Felicitazioni al Segr. Sup. Ettore Bertolin dell'Ufficio Lavori e alla consorte Lucia Natali, Segr. all'UPC, per la nascita del piccolo Emanuele.

È mancato all'affetto dei suoi cari il Capo Tecnico Sovr. Giuseppe Pagnanini, padre di Franco, in servizio all'Ufficio Movimento. Al collega Franco e ai familiari le condoglianze più sentite.
Dopo lunghi mesi di malattia è deceduto l'Assist. di Staz. Mario Geremia della stazione di Cornuda. Condoglianze sentite.
È mancato all'affetto dei suoi cari anche il Segr. Sup. 1ª cl. Giancarlo Voltolina dell'UPC. Alla famiglia le più sentite condoglianze.
Improvvisamente, si è spento il piccolo Stefano, di appena 11 anni, figlio dell'Ausiliario Roberto Foscarin della zona 13.1 TE di Padova. Il C.S. Sup. Antonio Colombino e l'Ass. di Staz. Massimo Saura, in servizio presso la stazione di Venezia S.L., hanno perduto, entrambi, il padre.
È deceduta anche la sig.ra Adele Martini, incaricata a r., già dipendente del 14° Tronco di Montebelluna, madre di Aldo Bonisiol, Capo Person. Viaggiante in servizio a Venezia S.L., e di Sergio, Condutt. presso il D.P.V. di Treviso.
Ai colleghi giungano i sensi del nostro sentito cordoglio.

Verona

Lauree. Una pioggia di lauree conseguite da nostri colleghi in servizio presso la Stazione di Verona PN: in Architettura, con la massima votazione: Capo Gest. Claudio Magagna, Capi Gest. Sup. Biagio Meruzzi ed Eugenio Rossi; in Filosofia Capo Gest. Sup. Giuliano Antonello e in Pedagogia Ass. Capo Paolo Zamperini. Con 110 e lode si è laureato in Astronomia presso l'Università di Bologna Giovanni Busarello figlio di Gino, Capo Gestione a Bolzano. Presso l'Ateneo di Parma e con la massima votazione si è laureato in Medicina Veterinaria Maurizio, figlio del Capo St. Sovr. a riposo Guglielmo Stonfer di S. Candido. Presso l'Università di Padova ha conseguito la laurea in Matematica Maria Concetta, figlia del Capo Pers. Viagg. Sup. Salvatore Tale, titolare del D.P.V. di Vicenza.

In pensione. I "musi neri" ormai in minoranza a Fortezza: i Macch. Goffredo Piani, Rino Scolati e Kurt Zingerle sono stati collocati a riposo. Le locomotive, com'è nella tradizione, hanno fischiato all'unisono al Deposito per salutare i colleghi che per trentotto anni con passione e impegno hanno servito la ferrovia pusterese. All'UPC smobilitazione al Reparto Contratti: a riposo prima il Segr. Sup Bruno Bellini, poi il Capo Reparto Segr. Sup 1ª cl. Lorenzo Mason e il Segr. Sup. Renata Faccioli.
Dopo quarant'anni di ottimo servizio è in pensione anche il Capo St. Sup. Enzo Filippi del Circolo Ripartizione Veicoli di Verona.
A tutti molti auguri di serena quiescenza.

Ferrovie d'Israele

di Luisa Garbagnati Bianchi

Il dibattito internazionale sulla guerra nel Libano e sulle relative responsabilità politiche e militari ha spostato in secondo piano ogni interesse per la realtà civile degli Stati coinvolti nel conflitto. Si rischia così di dimenticare che dietro gli eserciti, oltre le scelte dei governi, ci sono i popoli. Popoli che non si identificano con le vicende militari dei loro Paesi e che preferirebbero continuare nella pace la loro vita quotidiana. Questo discorso vale, in particolare, per Israele, un Paese mediterraneo come il nostro, ma che da noi, negli ultimi tempi, è conosciuto più per il ruolo che ha nei vari conflitti mediorientali che non per la sua realtà interna. Naturalmente, per "Voci", il punto di osservazione su Israele non poteva che essere ferroviario. Siamo quindi lieti di pubblicare un ampio servizio sulle ferrovie israeliane, realizzato da Luisa Garbagnati Bianchi, profonda conoscitrice della storia e dei problemi dello Stato d'Israele. La nostra speranza è di contribuire, anche così, a far conoscere meglio un Paese, che pur essendo spesso alla ribalta dei mezzi d'informazione, resta ancora, paradossalmente, un grande sconosciuto.

Da Roma parto per Israele con volo El Al, la linea nazionale israeliana. Non è la prima volta che affronto questo viaggio, ma oggi è diverso, ho infatti l'impegno di scrivere per "Voci della Rotaia" un articolo sulle ferrovie israeliane.
Sbarco all'aeroporto di Lod, ora "Ben Gurion", e mi metto in comunicazione telefonica con Gerusalemme, chiedendo un appuntamento al Dott. Walter Pick, l'esperto numero uno delle ferrovie della Palestina. L'appuntamento è fissato per due giorni dopo: verrà a incontrarmi alla stazione. Reciproca descrizione del nostro aspetto per permettere il riconoscimento. Prendo un taxi per Tel Aviv, che dista circa 14 Km dall'aeroporto.
Un bel sole caldo mi permette di godere l'intervallo dell'attesa a Jaffa, antico porto palestinese, ora divenuto un affascinante centro di cultura e turismo.
Il giorno fissato per l'appuntamento salgo per la prima volta su un treno israeliano. Nelle mie precedenti visite, pur sapendo della sua esistenza non avevo mai pensato neppure di andare a vederlo. Come tutti, qui in Israele, pensavo alle ferrovie come a una vera e propria cenerentola del sistema dei trasporti.
Tel Aviv ha due stazioni. Una, Centrale-Darom, molto elegante e moderna; l'altra, a Benei-Beraq, assai più modesta e destinata soprattutto al trasporto delle merci. Il gran numero di containers in sosta nel vasto piazzale retrostante la stazione me ne dà conferma.

La rete delle comunicazioni ferroviarie israeliane. Attualmente è in fase di avanzata progettazione una nuova linea che collegherà il porto di Ashdod, sul Mediterraneo, ad Eilat, sul golfo di Aqaba

Prendo il treno alle 8,18 di mattina, a Benei-Beneq. Sono l'unica passeggera a salire. Il convoglio è formato da una locomotiva Diesel e da quattro vetture tutte uguali, a classe unica, con corridoio centrale. I sedili sono abbastanza comodi e imbottiti in similpelle di colore azzurro, le dimensioni sono "standard". Dai finestrini, molto panoramici, prendono a scorrere davanti ai miei occhi bellissime immagini. La campagna intorno a Tel Aviv è straordinaria, varie colture — arboree, orticole, floricole — vengono qui sperimentate e poi praticate con successo in tutto il Paese. Plaghe verdissime si alternano a boschetti di eucalipti e pini mediterranei, a sanare terreni un tempo paludosi e a proteggere le colture dai forti venti quasi perpetui (il più temuto è il "camsin", di provenienza desertica, che provoca terribili tempeste di sabbia). Il treno manda ogni tanto un breve fischio roco, imbronciato: «Toglietevi di mezzo!».
Il treno accelera e decelera continuamente, le fermate si susseguono. Alcuni nomi: Rosh-Ha-Avjin, Petah-Tiqwa, con scritte bilingue (ebraico-inglese) tracciate su tavolette fissate su minuscole costruzioni che servono a riparare dal sole i rari passeggeri ma che non possono definirsi stazioni. Panchine coloratissime, quasi eleganti, al riparo di ampie pensiline erette fra cespugli fioriti, una fontana dove due persone scendono a bere e il treno... aspetta.
Lungo il percorso una serie di agglomerati industriali inter-

Il Dott. Walter Pick, grande esperto delle ferrovie della Palestina. A destra, la stazione di Gerusalemme, che conserva ancora tracce dell'architettura turca

rompono l'armonia del paesaggio, ma è chiaro che questa linea è più funzionale a loro che a noi. Le soste sono quasi sempre brevissime, solo a Lod-Rambla il convoglio si ferma a lungo — 20 minuti — a causa di un incrocio con il treno proveniente da Gerusalemme. Tutta la rete ferroviaria israeliana è infatti a binario unico. Si riprende la corsa e in lontananza, in mezzo al verde, costruzioni basse sparse fra le colture: sono i famosi "Kibutzim", caratteristici villaggi agricoli ma soprattutto organizzazioni sociali di grande interesse.

A Naan la pianura comincia a ondúlarsi, preludendo i monti della Giudea. Fa molto caldo, le varie colture a maturazione più avanzata indicano che andiamo a sud: il grano è dorato, in vari punti è addirittura già trebbiato.

Una delle singolarità di questo Paese è che in così poco spazio (20.770 Kmq; 3.000.000 di abitanti, compresi arabi, israeliani, drusi, armeni, cristiani, beduini) il clima varia sostanzialmente da un luogo all'altro, e apparentemente anche in modo irrazionale. Ad esempio, Gerusalemme è a sud di Tel Aviv per 86 Km circa, eppure grazie ai suoi 750 m di altitudine ha un clima fresco d'estate e freddo d'inverno; mentre Tel Aviv, non scende mai sotto i 15°. Haifa, invece 100 Km più a nord di Tel Aviv, ha un clima più caldo, grazie alla depressione del Mar Morto che è a 400 m sotto il livello del mare.

Continuiamo il viaggio attraversando una zona certamente coltivata da arabi: i vigneti sono coricati a terra, prevalgono le colture orticole. Sulle colline al verde tenero dei manghi in fiore si sostituisce il verde cupo dei carrubi che crescono sul terreno roccioso. Una breve discesa, dove il convoglio prende velocità, poi la salita, le prime curve: vorresti scendere per aiutare questo treno coraggioso e pieno di buona volontà. Corriamo lungo uno stretto fondo valle, un vero e proprio canyon. Bar-Gyyiora: nessuno davanti alla casetta, in attesa. Un tempo, questo era uno dei punti pericolosi del tragitto. La montagna, grazie al suo fitto bosco e sottobosco, favoriva le bande di predoni che assaltavano il treno quando attraversava questa zona, allora in mano araba. Ma questo avveniva, più o meno, in tutti i Paesi nei primi anni dell'era ferroviaria.

Superata la gola corriamo in mezzo ad alture rocciose dove la struttura del terreno, la flora, i colori della macchia mediterranea, fanno pensare alla nostra bella Sardegna. Ancora una breve discesa, poi l'arrampicata finale. Ecco, sul pendio, le prime case di Gerusalemme: sorgono fra i sassi, ma con olivi e alberi in fiore intorno.

Ora il treno corre tranquillo fra casette e giardinetti molto modesti. La Città Santa appare un po' sciatta e deludente, certamente non suggerisce grandi ricordi e suggestioni. La stazione conserva in parte ancora l'architettura turca (1892) e le parti nuove, costruite in tempi diversi, sono decisamente misere e tristi. Bisogna dire che quest'ultima parte della linea e questa zona di Gerusalemme, fino al 1967, era in mano giordana. Lo Stato ebraico non ha ancora provveduto a migliorarla.

Sono le 10,35: il viaggio è durato esattamente due ore e 17 minuti per percorrere 86 Km circa. Si capisce così come mai generalmente si preferisca l'automobile. Sotto la pensilina mi attende il Dott. Pick. Non c'è bisogno di alcun segno di riconoscimento: sono rimasta la sola passeggera. Ad una cassetta della posta cerco di imbucare alcune cartoline ma non riesco a trovare l'imboccatura. Il Dott. Pick prende le mie cartoline e le infila una alla volta. Mi chino ad osservare: l'imbocca-

Materiale ferroviario

N. 40 locomotive per le linee principali, tutte "Diesel" in parte provenienti dagli USA, in parte dal Canada.
N. 22 locomotive per le manovre, anch'esse "Diesel".
N. 73 carrozze passeggeri, classe unica, alcune belghe, altre jugoslave.
N. 8 carrozze speciali (coach) lasciate dagli Inglesi. Erano la loro terza classe.
N. 2.000 carri merci di tipo e provenienza varia.

Movimento viaggiatori e merci

N. 3.000.000 passeggeri annui trasportati, nella quasi totalità israeliani civili e militari.
N. 4,5 m. tonn. annue di merci: potassa, fosfati, grano, materiale da costruzione, ecc.

tura è sottile come una fessura. «È per evitare che vi vengano introdotte bombe», mi spiega tranquillamente, mentre mi fa salire sulla sua Lancia («La migliore macchina fra le ottime marche italiane», dice compiaciuto).
A pochi metri dalla stazione ecco un panorama ben diverso: la Gerusalemme della storia, la Gerusalemme gloriosa e dolorosa, eroica e tragica. La Città d'oro di David e Salomone si apre a noi scintillante al sole con le cupole d'oro e d'argento delle Moschee, con i campanili delle chiese.
Il Dott. Pick mi conduce nella sua casa, nascosta fra gli alberi, e mi offre un gustoso rinfresco. Sono felice del mio viaggio che mi pare sempre più una piacevole avventura. Ma appena il mio interlocutore inizia a parlare di ferrovie mi accorgo che non di avventura si tratta ma di un'ardua impresa. Interrogo e ascolto questo super-esperto per più di due ore e scopro che la storia ferroviaria del Medio Oriente è complessa e affascinante come un romanzo. Mentre il Dott. Pick parla, mi mostra volumi, carte geografiche, progetti, fotografie, reperti, tutte cose una più interessante dell'altra.
Infine mi dà anche preziosi suggerimenti per il mio lavoro. Riparto per Tel Aviv eccitata da quanto ho visto e sentito, e decisa ad approfondire la conoscenza di un settore, per me del tutto nuovo, di questo Paese.
L'indomani, a Tel Aviv, incontro Mr. Raphael Ben Joseph, rappresentante della AR-WAR-ATL Ltd, incaricato di mantenere i contatti con coloro che hanno offerto capitali per la realizzazione del grandioso progetto di costruzione della linea Ashdod-Eilat, già approvato dal Governo.
«Malgrado la cifra ingente, molti Paesi europei, oltre agli USA e al Canada, hanno fatto offerte allettanti. Anche Genova, sì proprio la vostra Genova,

Un convoglio merci attraversa il deserto del Negev

Un progetto ambizioso: una linea dal Mediterraneo al Mar Rosso

La rete ferroviaria lasciata in eredità allo Stato d'Israele dal Governo Mandatario (inglese) nel 1948, era in condizioni deplorevoli, a un solo binario, inadatta alla struttura geografica e insufficiente alle necessità economiche del Paese. Il primo passo del nuovo Stato fu quello di rimettere in efficienza la rete ferroviaria e in condizione di ulteriori sviluppi. Il secondo passo fu quello di collegare la fascia costiera con le aree di sviluppo dell'interno e le zone minerarie del Negev e del Mar Morto. Dal 1948 sono stati costruiti soltanto 250 Km di linee principali: da Naan a Beer Sheva, 1956; da Beer Sheva a Damona, 1965; e da Damona a Oron, 1970. Più i 34 Km, del 1977, da Oron a Har Tzin. Questa rete fa parte della Transnegev che, attraverso Arava, giungerà a suo tempo, fino a Eilat. La rete è ancora a binario unico.
È già pronto, tuttavia, l'ambizioso progetto di Eilat: costruire una linea che dal porto di Ashdod, sul Mediterraneo — porta di Israele verso Occidente — toccando i più importanti centri industriali e minerari, giunga fino a Eilat, nel golfo di Aqaba — porta di Israele verso Oriente. Questa linea ha due nomi significativi: "La Suez Terrestre" oppure "La linea dei Tre Mari" (Mediterraneo, Mar Morto, Mar Rosso).
La produzione mineraria più importante in Israele è quella dei fosfati e della potassa, e la linea Transnegev serve quasi esclusivamente al loro trasporto. Oggi i prodotti delle miniere e delle industrie viaggiano in parte su autocarri, in parte su treni e di nuovo su autocarri fino al porto di Ashdod per essere esportati in tutto il mondo. I passaggi da un mezzo all'altro verranno eliminati dalla nuova linea.
Ma questa linea offrirà altri vantaggi oltre a sanare l'attuale squilibrio fra importazioni ed esportazioni: darà ulteriore sviluppo al già importante fattore turistico; incrementerà lo sfruttamento del Mar Morto come luogo di cure termali e climatiche, incoraggerà lo sviluppo economico, demografico e urbanistico del Negev meridionale.

Come sono amministrate

Le ferrovie sono proprietà dello Stato e date in gestione al Ministero dei Trasporti che le gestisce come impresa privata, sovvenzionata dal governo per il 50% per il trasporto passeggeri e per il 12% per il trasporto merci.
La Commissione Parlamentare Economica stabilisce le tariffe e parte della politica dei trasporti. 12.000 impiegati sono ufficiali del Servizio Civile; lavorano in tre turni durante le 24 ore. Hanno trasporto gratuito, assistenza medica (ottima), pensione. Le famiglie hanno diritto a un chilometraggio annuo. Il trasporto passeggeri è sempre passivo per il gran numero di aventi diritto alla gratuità fra cui, il più rilevante, quello dei militari. Il trasporto merci, invece, è già attivo oggi.
La velocità media dei treni è di 90 Km/h, sulla linea Beer Sheva-Tel Aviv-Haifa, e di circa 40 sulla Tel Aviv-Gerusalemme. Il numero dei convogli sulla Haifa-Gerusalemme è di 13 al giorno. I viaggi sono sospesi dal tramonto del venerdì al tramonto del sabato e durante tutte le festività religiose. Sulla Tel Aviv-Gerusalemme vi sono due soli convogli con le stesse limitazioni.
Il numero dei passeggeri su questa linea è molto esiguo per le cause già esposte. La linea di Haifa al contrario, è sempre affollata perché il percorso consente maggiori velocità; perché è usata dai militari; perché Haifa è, a tutt'oggi, il maggior porto di Israele; perché è la città con il maggior numero di abitanti; perché, infine, ospita una grande industria chimica.

La Centrale Elettrica di Hadera

È già in funzione da tempo e può usare indifferentemente carbone o olio combustibile. Entrambi vengono importati dall'Australia e dal Sud Africa e giungono al porto di Haifa, passando per il canale di Suez.
Il consumo giornaliero è di 10.000 tonn. Quando la linea di Eilat sarà realizzata, tutto il combustibile per Hadera e anche per la nuova Centrale che è in progetto a Ziqin, nei pressi di Ashqelon, giungerà a Eilat, nel Golfo di Aqaba, con molto risparmio rispetto ai costi attuali.

ha fatto una sua offerta», mi dice sorridendo. Chiedo notizie sulla nuova linea in progetto. Oggi i prodotti delle miniere e delle industrie, per essere esportati in tutto il mondo, devono viaggiare in parte su autocarri, in parte sui treni, poi di nuovo sugli autocarri fino al porto di Ashdod. Con la nuova linea tutti questi passaggi verranno eliminati. Eilat-Ashdod: un tempo questo era il tragitto più breve per le carovane, adesso la ferrovia sarà forse in grado di ripristinarlo. Un progetto ambizioso che fa quasi sognare. «E poi — dice, parlando quasi a se stesso, Mr. ben Joseph — se un giorno ci sarà la linea Qantara-Cairo si potrà pensare anche a una Beirut-Istanbul. Resterebbero solo i Balcani per realizzare lo storico collegamento Londra-Cairo già vagheggiato per l'Orient Express. Ma i Balcani...».

Come si vede, le speranze sono tutte proiettate per un mondo di pace e non di aggressione.

Le stesse buone prospettive mi comunica Mr. Ziv Tsafriri, Direttore Generale delle Ferrovie israeliane, che mi riceve con molta gentilezza e semplicità. Naturalmente mi parla soprattutto del futuro e dei grandi progetti in programma. «Finalmente — mi dice — ci si è resi conto della enorme importanza che un sistema ferroviario valido può avere in uno Stato come il nostro. Finora, invece, si è data la precedenza alla rete stradale (Israele, infatti, ha un sistema viario splendido) ma il costo del carburante ha fatto aprire gli occhi a tutti». Un fenomeno che non ha riguardato solo Israele. Mr. Tsafriri mi procura, fra l'altro, un appuntamento con l'Economo (personaggio qui assai importante), Mr. Ilan Falkov, che risiede ad Haifa, e mi fa omaggio di due biglietti per quella città, per l'andata e per il ritorno (non esiste biglietto unico). Faccio il viaggio in un treno affollato di giovani ambo i sessi, in uniforme, che fanno il servizio militare di leva. Vanno verso il nord, tra loro vige un cameratismo semplice e spontaneo che abolisce la differenza di sesso. Parlano pacatamente, con gesti molto sobri. Non ho cuore di fare domande, di chiedere di questo momento difficile per il loro Paese.

Ad Haifa trovo Mr. Falkov sulla porta di un piccolo Museo ferroviario, situato a poca distanza dalla stazione. Ci sono conservati cimeli assai rari e, in una bacheca, spicca il documento scritto in francese e con firma autografa con cui il Sultano allora regnante, Abdul El Hamid II (1876-1908) concedeva il permesso di costruire la prima linea ferroviaria della Palestina.

Nell'accompagnarmi fuori del Museo, Mr. Falkov fa suonare in mio onore la grossa campana di bronzo che, novant'anni fa, annunciò la partenza del primo treno per Gerusalemme.

Per il viaggio di ritorno usufruisco della vettura speciale che gli inglesi hanno lasciato in eredità (in numero di 8) al nuovo Stato d'Israele nel 1948. Finestrini panoramici, vetri affumicati, aperture per l'aereazione, lampade stile '800 ecc.

Uno spicchio di vecchia Europa in questo lontano angolo di mondo.

Il tramonto sul mare, nei pressi di Hadera, mi riempie di bellezza ma anche di tristezza, pensando alla lunga e dolorosa storia di questo Paese. □

Si ringrazia il Dr. Walter Pick *di Gerusalemme; Mr.* Zvi Tsafriri di Tel Aviv, Direttore Generale delle Ferrovie Statali di Israele; Mr. Ilan Falkov *di Haifa,* Economo Generale; *Mr. Raphael ben Joseph di* Ramat Gan *e, qui a Roma, Mr. Haim Markovic, che, come "utente" delle ferrovie israeliane, ha gentilmente fornito alcune preziose precisazioni.*

Storia delle ferrovie nel Medio Oriente

La prima ferrovia del Medio Oriente in senso assoluto è la Gerusalemme-Jaffa progettata nel 1889 e inaugurata nel 1892. Copriva 86 Km e mezzo.

La Palestina, fino al 1917, faceva parte dell'Impero Ottomano. La popolazione ebraica, dopo la distruzione totale di Gerusalemme, voluta dall'Imperatore Romano Tito nell'anno 70 d.C., si era dispersa ma un certo nucleo era rimasto in Palestina. In seguito, attraverso i secoli, dai paesi della Diaspora, una debole ma ininterrotta vena aveva continuato a rifluire verso la Terra Promessa perduta. Durante l'occupazione turca (iniziata nel 1300 da Ottone I e continuata lungo tanti secoli fino al 1917) i vari sultani non avevano ostacolato questo ritorno, anzi ne avevano tratto profitto, finché non si resero conto che poteva diventare pericoloso: verso la Palestina, insieme con gli ebrei, affluivano infatti stranieri di ogni razza e religione.

Quando l'ebreo Joseph Bey Navon, lontano parente del Presidente attuale d'Israele, presentò un suo progetto per una ferrovia, l'allora Sultano regnante Abdul El Hamid II (1876-1908), rifiutò il consenso. Dopo lunghe trattative finì, poi, per dare il suo "placet" alla costruzione della ferrovia a patto che Navon provvedesse al finanziamento dell'opera.

La piccola stazione El Arish, restituita recentemente all'Egitto

Navon, approfittando dello scandalo che aveva impedito la realizzazione della ferrovia di Panama, riusciva a comperare tutto il materiale a prezzo molto vantaggioso e, gettando nell'impresa anche il resto del suo patrimonio privato, iniziò i lavori. Ma le difficoltà del terreno, l'ostruzionismo della popolazione araba, e complicazioni varie mandarono a rilento l'esecuzione dell'opera, fino a far fallire Navon. Ma si riuscì alla fine, a portare a compimento la prima linea ferroviaria con il contributo dei pellegrini cristiani francesi a cui Navon vendette le azioni dell'impresa. Il materiale veniva dunque da Panama; la prima locomotiva — a vapore — da Filadelfia; lo scartamento era di metri 1.00 e tale rimase fino al 1918 quando gli inglesi, rimasti in Palestina dopo la prima Guerra Mondiale come Governo Mandatario, lo portarono alla misura "standard" di m. 1,435.

La seconda linea del Medio Oriente in ordine di tempo, 1893-1908, andava da Damasco a Dera a Mezerib con un ramo che, da Dera, si estendeva verso occidente fino a Beirut (Km. 150). Questa diramazione, costruita dai francesi e rimasta a lungo in loro possesso, è ancora in esercizio attraverso il Libano. Il tratto che andava lungo la costa verso sud venne reciso nel 1948 a causa della proclamazione del Nuovo Israele che mise fine allo stato di pacifica convivenza fra Arabi ed Ebrei. Tale linea affiora ancora oggi nei tratti non coperti dalla strada costruita sopra lungo il confine: quel confine che è chiamato ormai "Linea del fuoco".

Sulla linea Beirut-Dera, che attraversa le alture del Golan per un tratto di 30 Km, era ed è usato il sistema a cremagliera.

La terza linea del Medio Oriente andava da Damasco a Dera scendendo a sud fino a Medina e, più tardi, a Heidjaz in Arabia Saudita.

Costruita dai Turchi, convertiti all'uso della ferrovia ma non disposti a impegnarvi i loro capitali, la linea venne realizzata interamente con le offerte dei

Un convoglio in transito su un viadotto del Negev. La produzione più importante in Israele è quella dei fosfati e della potassa

fedeli mussulmani di tutto il mondo, desiderosi di raggiungere più comodamente Medina e, di qui, La Mecca.
Nel frattempo, 1902-1905, un tratto di linea partiva da Haifa verso Dera, a raggiungere la linea Damasco-Medina, 1908, per evitare ai pellegrini il pagamento delle tasse portuali ai francesi in possesso dei porti libanesi (Haifa-Damasco, Km 285, e Damasco-Medina, Km 1.302). Venne chiamata "ferrovia politica" ma sembra più adatto definirla "economico-dispettosa". Nel 1913 venne realizzato un ramo di questa ferrovia, da Haifa verso Acra, ma solo per pochi chilometri.
Tutte le ferrovie costruite durante il dominio turco avevano lo scartamento di m. 1,05 ad eccezione della prima, di cui abbiamo già detto, che rimaneva di m. 1,00 e venne usata durante tutto il periodo della prima Guerra Mondiale, con un prolungamento fino a Haifa. Progettista del complesso Haifa-Dera-Damasco e Damasco-Medina-Heidjaz, fu un tedesco, Missner Pascià, che portò a compimento l'opera, iniziata nel 1900, nel 1908.
Questa ferrovia è oggi usata per la maggior parte dalla Giordania e, nel tratto nord, dalla Siria. Attualmente un nuovo ramo che collega Homs a Damasco è in avanzata fase di costruzione ad opera dei sovietici. È chiaro che la Homs-Damasco contempla la continuazione sulla Damasco-Heidjaz.
Tutte queste linee non avevano in origine alcun collegamento con la vecchia Jaffa-Gerusalemme. Esisteva un breve tratto Haifa-Nablus ma i francesi, in possesso delle azioni del porto di Jaffa, riuscirono per molti anni a impedire che quel ramo continuasse fino a Gerusalemme. Essi avevano interesse che i pellegrini diretti alla Città Santa, continuassero a sbarcare a Jaffa, anche se in quel punto della costa il mare, sempre tempestoso, costringeva le navi ad attraccare a largo e i pellegrini dovevano essere quindi trasportati a terra con gravi disagi e pericoli. Haifa, invece, è un porto tranquillo e comodo. Come i francesi temevano, la congiunzione Haifa-Gerusalemme, che avvenne dopo il 1917 durante il periodo Mandatario, fece morire Jaffa come porto. Però, con Acra, Cesarea e altri luoghi storici famosi, Jaffa divenne un centro di attrazione per studiosi e turisti di tutto il mondo.
La guerra 1914-1918 trovò la Palestina, come parte dell'Impero Ottomano, alleata all'Impero Austro-Ungarico. La popolazione ebrea e, in parte quella araba, era filo-britannica. Questa scelta fu vantaggiosa per gli ebrei: essa portò nel 1917 alla Dichiarazione Balfour che prevedeva nel tempo la nascita di uno Stato Ebraico e in ultima analisi consentiva la fondazione del nuovo Stato di Israele. Questa scelta fu di vantaggio anche per gli Inglesi che poterono in più breve tempo raggiungere il cuore dell'Impero Ottomano e quindi distruggerlo, con l'aiuto delle guide ebree e arabe e dei battaglioni ebrei della Palestina e della Diaspora che combatterono al loro fianco.
Per esigenze di guerra, nel 1916 fu iniziata dagli Inglesi la costruzione di una ferrovia che da Qantara risaliva verso il nord lungo la costa mediterranea, attraversava il cuore della Palestina fino quasi a Haifa, con una diramazione per Gerusalemme. È da ricordare che i Turchi, nel 1915, avevano distrutto il tratto Jaffa-Lod della prima ferrovia, temendo che gli Inglesi sbarcassero in quel porto. Contemporaneamente i Turchi costruivano un'altra ferrovia in senso inverso: Damasco-Afula attraverso la Palestina fino a Beetsheva, verso il cuore del Negev. Furono battuti in velocità. La fine delle ostilità, con la vittoria dell'Inghilterra e dei suoi alleati, segnò la fine dell'Impero Ottomano (1918). Mentre la linea costruita dai Turchi andava in parte distrutta, quella costruita dagli Inglesi esiste ancora e sono ora funzionanti i seguenti percorsi: Beersheba-Lod, sull'originale tracciato turco, con ramificazioni fino a Gerusalemme; Lod-Tel Aviv (allora Jaffa) -Haifa-Nahariyya, in parte sul percorso della prima vecchia linea prolungata dagli Inglesi fino a Bezet da dove proseguiva, come percorso militare, fino a Beirut. Questo tratto venne interrotto a Nahariyya nel 1948. A sud, invece, la linea inglese continua da Lod fino a Qantara, ora Egitto, ma è fuori uso. Si prevede un ripristino e un prolungamento Qantara-Ismailia poiché si spera che il nuovo Presidente egiziano, Hosni Mubarak, confermi l'accordo a suo tempo stipulato tra il Primo Ministro israeliano Begin e il defunto Presidente Sadat. Il ripristino di questa importantissima linea ferroviaria, oltre a grandi vantaggi economici e culturali per i due Paesi, porterebbe garanzia di pace sicura tra i due Popoli.
Una quarta linea in funzione è quella dei fosfati che da Beer Sheva-Dimona va fino a Zefa, a oriente: si dirama a Mamshit e scende a sud fino a Oron e a Har Tsin. La linea Oron-Har Tsin, Km 34, venne realizzata nel 1977.
Nel prossimo futuro è previsto un prolungamento Zefa-Sedom (giacimenti di potassa in prossimità del Mar Morto), e un altro, già in costruzione, Har Tzin-Hazeva. □

BRESCIA

Il Ministro Balzamo alla 24ª Giornata del Ferroviere

La Giornata del Ferroviere, come ogni anno, è stata celebrata in tutti i Compartimenti e in tutti gli Impianti. Certamente, oltre a essere un momento d'incontro e di solidarietà tra i ferrovieri, è stata anche un'occasione per discutere e presentare progetti, innovazioni, programmi che riguardano il nostro futuro ferroviario. Tutte Giornate importanti, quindi, a Venezia, come a Reggio Calabria, come a Palermo, ecc. Cerimonie che molto spesso hanno assunto anche aspetti innovativi rispetto al passato, ma che si sono ancora dimostrate un'efficace occasione per approfondire il dialogo con le diverse realtà locali. Interessante, ma impossibile — per evidenti ragioni di spazio — riferire di tutte. Ne scegliamo, quindi, una, quella celebrata a Brescia, che ha assunto anche un particolare significato politico per la partecipazione del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo.

Il Compartimento milanese ha festeggiato quest'anno a Brescia la 24ª Giornata del Ferroviere.
L'umida giornata di questo autunno tipicamente lombardo, non ha in alcun modo intaccato il clima di laboriosa festività che permeava l'intero scalo bresciano.
La simpatica e tradizionale manifestazione ha visto la presenza del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, accompagnato dalle maggiori Autorità civili e ferroviarie del Compartimento.
Dopo il saluto del C.S. Titolare di Brescia, Pietro Beschi, e la Messa a ricordo dei Caduti, officiata da Don Luigi Stagnoli, che da 30 anni vive in mezzo ai ferrovieri, Marino Cadeddu, a nome dei Sindacati Unitari, ha sottolineato la non ritualità della manifestazione che viene giustamente intesa come momento di riflessione su quanto si è fatto e quanto ancora occorre fare per dare all'utenza un servizio all'altezza delle necessità collettive. E per i ferrovieri, un atto di riconoscimento della loro professionalità e dedizione al servizio.
Salvatore Caputo della FISAFS ha visto, tra l'altro, nella rivalutazione morale dell'anziano un punto importante ancora da realizzare.
Dopo il saluto, a nome del vescovo di Brescia, di mons. Orsatti, Lorenzo Pellegri dell'Ass. Comp. Invalidi e Famiglie Caduti FS, ha espresso il rammarico per la riduzione dei benefici agli invalidi dovuta all'attuazione di recenti leggi nazionali.
Marcatamente più tecnico è stato l'intervento del Direttore Compartimentale di Milano, Ing. Renzulli, che ha tracciato un ampio panorama dei lavori in via di realizzazione nel Compartimento e delle importanti opere i cui lavori inizieranno nel prossimo futuro.
Puntualizzando il concetto che i problemi delle FS riguardano tutta la Nazione, particolarmente in riferimento alla situazione economica ed ai problemi energetici, il Ministro Balzamo ha fortemente polemizzato contro coloro che intendono apportare tagli agli stanziamenti a suo tempo decisi per l'ammodernamento delle ferrovie.
«Il trasporto pubblico — ha detto, fra l'altro — è una delle chiavi per la ripresa economica e per il turismo, e le spese previste in questo settore non sono solo necessarie ma altamente produttive.
Il Piano Integrativo, che prevede una spesa di 12/15 mila miliardi è stato a suo tempo concordato tra Governo, Azienda, Sindacati, Enti locali ed ora è legge dello Stato.
Dovere di tutti è di renderlo operante e di realizzarlo. Chi si oppone o chi intende mutilarlo nei suoi investimenti, deve avere il coraggio di presentare un'altra legge di fronte al Parlamento».
«Bloccare oggi il Piano Integrativo — ha concluso il Ministro — non significa solo fermarsi, ma tornare indietro, con ripercussioni economiche negative la cui gravità è certamente facile da immaginare».
Un discorso coraggioso questo dell'on. Balzamo che ha riscosso l'approvazione dei presenti.
La premiazione dei Mutilati, dei Benemeriti e degli Anziani della Rotaia ha coronato per molti ferrovieri anni di lavoro e di attaccamento all'Azienda.
Una croce al merito della Repubblica è stata consegnata al Capo Treno di 1ª cl. a riposo Giuseppe Ghedda per le molte benemerenze in campo sociale e militare.
A simpatica chiusura, un premio assegnato da «Voci della Rotaia» è stato consegnato al ragazzo di 8 anni Flavio Cosma quale uno dei cinque vincitori del concorso «Il treno e la primavera».

Luigi Botta

Il Ministro Balzamo in un momento della manifestazione svoltasi a Brescia

VERONA

Carrozze FS per gli handicappati

Sono state messe in circolazione le prime carrozze ferroviarie attrezzate per i viaggiatori non deambulanti.
Il significato dell'innovazione è stato sottolineato dall'Ing. Puccio, Direttore Compartimentale di Verona, durante la cerimonia di inaugurazione che si è svolta presso la stazione di Verona P.N., alla presenza del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, di numerose Autorità civili e religiose, di funzionari delle ferrovie, fra i quali il Direttore Compartimentale di Venezia, Ing. Castellani, e quello di Milano, Ing. Renzulli. «Finora — ha ricordato l'Ing. Puccio — l'invalido in carrozzella, per viaggiare in treno, doveva essere sollevato, con la carrozzella, dal piano del marciapiede di stazione al piano della vettura, per un dislivello cioè di quasi un metro, ed essere quindi introdotto nel bagagliaio, unico veicolo dotato di portiera sufficientemente larga per lasciar passare la carrozzella; naturalmente, malgrado ogni possibile assistenza, l'invalido, viaggiando da solo, in un ambiente destinato ai bagagli, finiva per sentirsi mortificato».
Si presentava dunque come urgente e indilazionabile una soluzione del problema, e lo stesso Ing. Puccio si è fatto promotore delle iniziative di studio. Si è pensato alle carrozze per servizi vicinali, in quanto presentano un dislivello fra pavimento interno e marciapiedi di appena 35 centimetri e inoltre sono dotate di porte esterne ed interne sufficientemente larghe.
Quattro di queste carrozze sono state modificate internamente allo scopo di ricavare, in ognuna di esse, un compartimento speciale in grado di ospitare due carrozzelle, mentre per consentire la salita e la discesa dell'handicappato con la sua carrozzella è stata predisposta un'apposita pedana inclinata.
Per una rapida individuazione,

nel convoglio, dell'accesso adiacente al compartimento speciale, la relativa porta è stata dipinta in azzurro e segnalata col noto pittogramma internazionale.

Lo studio delle modifiche da apportare alle carrozze è stato condotto da un apposito gruppo di lavoro presso la Direzione Generale FS; successivamente si è provveduto agli interventi presso l'Officina Grandi Riparazioni di Vicenza, sotto la guida e la sorveglianza del Servizio Materiale e Trazione. Le varie fasi dell'operazione sono state seguite, con assiduità e competenza, dalla UILDM, la quale rappresenta, nei confronti delle FS, tutte le associazioni di invalidi.

Oggi, dunque, l'invalido può viaggiare assieme alle altre persone. Le quattro vetture ristrutturate sono state messe in composizione ad alcuni treni in servizio locale sulle linee Brescia-Venezia e Venezia-Udine.

Intervenendo durante la cerimonia inaugurale a Verona, il Ministro Balzamo si è detto orgoglioso di questo risultato ottenuto con l'impegno delle FS e del Ministero dei Trasporti. Si tratta — ha aggiunto — di una piccola rivoluzione silenziosa che intende portare le ferrovie italiane al livello di quelle degli altri Paesi.

Fra i cittadini presenti a Verona a fianco delle autorità, numerosissime erano le persone non deambulanti, e proprio loro sono state protagoniste della giornata e — alla fine dei discorsi pronunciati nell'occasione — hanno avuto il compito di inaugurare le vetture. La loro soddisfazione è stata espressa con commosse parole dalla sig.ra Chiaffoni, veronese, vice-presidente nazionale della UILDM.

Per il futuro si punta sui treni per collegamenti a lungo percorso, ma i problemi da risolvere, in questo caso, sono più complessi, data la differente conformazione delle vetture e, soprattutto, il notevole dislivello del piano-vettura al marciapiedi, per superare il quale sarà necessario l'uso di un apposito meccanismo elevatore. L'Ing. Puccio ha informato che di queste carrozze l'officina G.R. di Vicenza sta attualmente portando a termine un modello ristrutturato secondo ben precisi schemi di intervento.

Insomma, si sta facendo un ulteriore passo avanti verso l'uguaglianza di tutti i cittadini.

Laura Facchinelli

ROMA

Presentati nuovi tipi di carri

L'8 ottobre scorso, a Roma Termini, la Società "Ausiliare" di Milano ha presentato alcuni prototipi di carri speciali di nuova costruzione.

Alla presenza del Direttore Generale, Dott. Semenza, di rappresentanti dell'INT, della CEMAT, dell'Associazione Carrelli stradali, nonchè di un folto gruppo di dirigenti aziendali, il Direttore Generale della Società, Sig. Engeler, ha illustrato le caratteristiche dei nuovi carri.

Si tratta di 5 veicoli, fra cui: un carro a tre assi con sistema di copertura "debach 'vit" e uno, della stessa specie, a due assi, entrambi di grandissime capacità, atti particolarmente al trasporto di merci voluminose e di tipo palettizzabile; uno per il trasporto di auto a tre assi, con piano ribassabile, studiato per consentire il trasporto di auto e furgoni anche di grandi dimensioni; un carro serbatoio inox per prodotti chimici e, infine, un carro a carrelli con 5 contenitori con scarico a pressione, per prodotti pulvurulenti e granulati.

Il Presidente dell'"Ausiliare", Avv. Carpi de Resmini, ha sottolineato l'importanza della funzione svolta dal carro privato, universalmente riconosciuta e sempre apprezzata negli ambienti tecnici e commerciali dell'Azienda FS, in quanto con la costruzione di rotabili altamente specializzati copre un'area di mercato molto interessante, integrando la funzione dell'Azienda nell'espletamento dei trasporti merci su rotaia.

L'oratore ha anche richiamato il fatto che la percentuale di carri P in Italia rispetto al totale del parco FS è ancora molto modesta rispetto ai quantitativi di carri P immatricolati nei parchi esteri, affermando tuttavia la piena disponibilità del settore da lui rappresentato per ulteriori investimenti in questo campo.

Nel porgere il saluto dell'Azienda, il Dott. Semenza ha dato atto alla Società dello sforzo che essa ha compiuto per i rilevanti investimenti nella costruzione di nuovi carri. Ha ricordato che il Programma Integrativo delle FS è in corso di attuazione; esso dovrà consentire un miglioramento del servizio, un recupero e un potenziamento della ferrovia nel trasporto merci e, conseguentemente, anche delle nuove quote di partecipazione del parco dei carri privati.

Gianni Naddeo

Il Direttore Generale alla presentazione del nuovo carro

OSTIA

Il SMA festeggia i suoi trent'anni

In una cornice festosa, il Sindacato Macchinisti, Aiuto Macchinisti, Capi Deposito, aderente alla FISAFS, ha celebrato il suo trentesimo anno di vita.
Nel lontano 1952, dopo un laborioso e difficile processo associativo, nasceva la prima organizzazione autonoma del settore ferroviario.
A pieno titolo quindi i macchinisti autonomi possono considerarsi i precursori del Sindacalismo Autonomo: un fenomeno che negli anni '80 ha assunto dimensioni di ampio interesse sociale.
Il SMA-FISAFS ha quindi voluto festeggiare con legittimo orgoglio questo importante traguardo anagrafico.
La manifestazione si è aperta sulle note dell'inno di Mameli e con il doveroso omaggio rivolto alla memoria dei colleghi scomparsi.
Presenti alla cerimonia le «vecchie glorie» del Sindacato, la madrina della bandiera SMA al 1° Congresso Nazionale, tenutosi a S. Vito Romano (RM) nel 1952, le rappresentanze aziendali e della Federazione Italiana Sindacale Autonoma Ferrovieri Stato, alle quali vanno aggiunte le numerosissime delegazioni sindacali provenienti da tutti i Depositi Locomotive della rete ferroviaria. Moltissimi i giovani.
Nel corso della manifestazione è stata presentata la nuova bandiera del Sindacato che raffigura una rotaia tricolore stilizzata sulla quale campeggia la sigla SMA.
Fra gli ospiti hanno preso la parola: il Dott. Bonforti, Vice Direttore Generale; Pietrangeli, Segretario Generale della FISAFS; il Dr. Struglia, Vice Direttore del S. Sanitario F.S.; il Comandante Staffieri, Presidente della FAAPAC, Federazione Autonoma dell'Aviazione Civile; il Dr. Pellegrino, primo Segretario Generale della FISAFS ed altri.

Un'immagine della sala in cui si è svolta la manifestazione del SMA

Il Segretario Nazionale del SMA, Minutoli, ha poi svolto la relazione storico-politica, nella quale è stata ricordata, fra l'altro, la figura di David Martini, fondatore del Sindacato Macchinisti.
La relazione ha tracciato anche un sunto dell'opera sindacale svolta a tutela degli interessi della categoria e una elencazione di problemi che sono ora all'attenzione del Sindacato.
La consegna delle bandiere e delle medaglie ricordo alle rappresentanze di tutti i Compartimenti è stata il degno coronamento di una giornata significativa, che testimonia la vitalità e il grado organizzativo del Sindacato Macchinisti.

G.M.

PADOVA

Il C.I.R.U. sui quadri intermedi

Si è svolto a Padova, dal 2 al 5 settembre, il 22° Convegno Nazionale del C.I.R.U. dedicato, come di consueto, all'analisi del rapporto umano nell'Azienda ferroviaria.
Il tema di quest'anno, «I quadri intermedi nell'Azienda FS che si evolve», intendeva mettere a fuoco una problematica più che mai sentita, non solo nelle FS ma in modo generalizzato in tutto l'attuale mondo del lavoro, quella della condizione operativa e — ancor prima — esistenziale della cosiddetta «classe intermedia». La scelta dell'argomento è stata dettata, da un lato, dalla constatazione della situazione di pesante disagio che condiziona il capo intermedio nella sua specifica attività e, dall'altro, dalla consapevolezza dell'importante ruolo che appunto a tale funzionario spetta di svolgere, quello di mediazione tra l'alta dirigenza e la categoria degli esecutori.
Il primo oratore, Renzo Pocaterra, del Compartimento di Bologna e corrispondente di «Voci della Rotaia», ha delineato il profilo preliminare de «I quadri intermedi, questi sconosciuti», centrando il suo intervento sulla figura del Capo Stazione Titolare, del quale l'oratore ha tracciato la storia e le caratteristiche.
Il Dr. Bruno Sacchetti del Servizio Personale ha tenuto la seconda relazione, sul tema: «L'importanza dei quadri intermedi nell'Azienda».
Per migliorare la situazione si dovrà puntare sulla formazione di collaboratori professionalmente validi, consapevoli della propria competenza e dotati di una propria autonomia, consci delle proprie responsabilità e quindi sensibili alle esigenze di trasformazione ed ammodernamento del processo produttivo. In tal modo, l'operatore potrà assurgere dalla condizione di mezzo di produzione a quella di autore privilegiato degli stessi processi dell'evoluzione industriale; e sarà questa, per lui, una condizione estremamente motivante.
Terzo intervento è stato quello dell'Ing. Quirido Castellani, Direttore del Compartimento di Venezia, che ha svolto le sue considerazioni su «I quadri intermedi in un nuovo sistema di rapporti etico-giuridici».
Dei quadri intermedi l'Ing. Castellani ha tracciato la storia, puntando quindi l'attenzione sulle fasi del loro inserimento nei vari sistemi di rapporti che contraddistinguono l'Azienda, l'organizzazione in senso più lato, la società nell'odierno momento storico. La difficile posizione attuale del capo intermedio porta come conseguenza, fra le più gravi ed immediate, l'estraneità del singolo operatore rispetto all'Azienda e ai suoi obiettivi e, quindi, all'attività da svolgere. Motivazioni di impegno all'interno dell'Azienda non possono che derivare da una piena valorizzazione del fattore umano inteso nella sua globalità, da una maggiore attenzione alla preparazione professionale dei singoli operatori (su questo punto in particolare, dunque, i tre relatori sono concordi), da un sistema di valutazione del lavoro e da un assetto retributivo che incoraggino l'impegno nell'attività produttiva.
Un nuovo sistema di rapporti etico-giuridici dovrà generarsi dall'evoluzione di quei fermenti positivi già presenti oggi, puntando innanzitutto sulla valorizzazione della persona come linfa vitale nella realtà aziendale. All'uomo, che nella multiforme sfera delle sue attività vive con intensa partecipazione nel mondo del lavoro, dovrà essere lasciata la piena libertà nell'accordare i vari suoi motivi di interesse: soltanto a tale condizione egli diverrà elemento fondamentale attivo, nel lavoro come nelle altre sue manifestazioni, costituendo un elemento essenziale nell'armonia dell'insieme.

Laura Facchinelli

CULTURA & TEMPO LIBERO

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies

CINEMA

di Piero Spila

Ed ecco arriva il terrore elettronico

Cos'è **Poltergeist**, l'ultimo film di Tobe Hooper, e come mai abbia così tanto successo, non è facile dire. Perché la truculenza della maggior parte delle sue sequenze, l'invincibile attrazione per i cadaveri, le melme putrescenti, gli esseri più mostruosi, non si può spiegare che in termini sociologici, psicologici o addirittura psicoanalitici.

Molto più facile del dire, è invece comprendere o giustificare quel successo, soprattutto se lo si inquadra in termini storici. La paura, il terrore, l'orrore, infatti, hanno sempre convissuto con il cinema, fin dalle sue origini. Non dovette passare molto tempo dall'**Arroseur arrosé** di Lumière, che sugli schermi cinematografici, ancora un po' precari, apparissero film come **Vampyr** di Dreyer, **Nosferatu** di Murnau, **Il carro fantasma** di Sjostrom. Insomma, nell'arco di pochi decenni, anche il cinema ebbe i suoi De Sade e Lautreamont, Marlowe e Poe. Questo all'epoca dei classici, quando si discuteva ancora se il cinema potesse considerarsi arte; figuriamoci ora, in cui l'ultraviolenza, ripetuta e riprodotta dai mass-media, è entrata di prepotenza non solo nei nostri giorni ma è divenuta perfino motivo di svago e compiacimento. In questo senso **Poltergeist** è un film quasi perfetto, una sorta di "implosione" filmica che, a livello delle immagini (e quindi dell'immaginazione), giunge fino a un nichilismo estremo ed esasperato. Nella sua iperrealtà furiosamente manifestata, nel taglio violento delle sequenze, nei colpi di scena a ripetizione e in crescendo, nell'atmosfera satura di morte — insostenibile anche da parte degli spettatori più attratti dal facile truculento —, **Poltergeist** non può nemmeno più definirsi cinema d'evasione (come un film del genere è detto per definizione), ma semmai d'invasione, dove ad aggredire non sono solo (come sempre avviene nel cinema) le suggestioni, le emozioni, le fantasie, ma anche le paure apparentemente immotivate, i tic caratteriali, le angosce dell'infanzia, e, per usare termini più strettamente psicoanalitici, l'inconscio e il rimosso.

In **Poltergeist** più che una storia c'è una situazione. Una simpatica e tipica famiglia americana vive in un residence che fa venire l'angoscia solo a guardarlo ("Queste case sembrano tutte uguali", dice un probabile acquirente, e questa omologia denunciata ci fa capire, sin dall'inizio, che quella "situazione" non è poi tanto lontana da noi). Ebbene, questa pacifica famiglia viene improvvisamente presa a bersaglio dai "poltergeist", cioè da strani spiritelli che non sono collegati a dei luoghi, come i fantasmi, ma alle persone. Si comincia con strani rumori, sinistri scricchiolii, oggetti che si spostano da soli, alberi dall'aspetto poco rassicurante, voci misteriose che bisbigliano dal televisore acceso, e poi, in un crescendo mozzafiato, ecco la sparizione della bambina, che sembra inghiottita dalla casa, l'apparizione di esseri mostruosi, fino ad un assalto vero e proprio di cadaveri e sarcofagi. Tobe Hooper, ormai un vero maestro del genere (è il regista di **Il tunnel dell'orrore**), trova qui nella dovizia dei mezzi messi a disposizione da Steven Spielberg (autore del soggetto, sceneggiatore e, soprattutto, produttore del film) la possibilità di rendere eleganti anche gli orrori più truculenti; ma l'effetto "carta patinata" rende in qualche modo più neutro e quindi meno efficace un film che vorrebbe colpire basso e invece esce dalle misure "standard" di un genere che deve essere e rimanere povero per vocazione.

Ma **Poltergeist** è un film anomalo anche per altri motivi. Segna, infatti, una tappa a suo modo importante nella storia del cinema del terrore. Dopo il

Una delle scene più drammatiche di "Poltergeist": la madre cerca di strappare il figlio dalla stanza "stregata". Nel film un discorso a parte meritano gli effetti speciali (se ne contano, complessivamente, più di trecento) realizzati dai migliori professionisti del genere

film gotico inglese e l'horror-cinema americano, in auge negli anni trenta, dopo il cinema del mistero, dei vampiri e dei mostri parafantascientifici, con **Poltergeist** giungiamo al cinema del terrore elettronico. La famiglia protagonista del film vive, ormai inconsapevolmente, circondata letteralmente da televisori, monitor, video-games, giocattoli a batteria: una vera e propria barriera di onde elettromagnetiche che, nella loro "disumanità" e valenza simbolica sono una presenza niente affatto rassicurante. D'altra parte, in termini più materialistici, certi "trucchi" mai visti prima d'ora, certe "visualizzazioni" incredibili e allucinanti, possono realizzarsi al cinema solo perché siamo ormai entrati nell'era dell'elettronica. Spielberg e Hooper lo sanno bene e **Poltergeist** nasce proprio da questa consapevolezza e da queste nuove possibilità tecniche.

Si arriva così al significato più profondo del film: dare una rappresentazione abbastanza fedele (e questa sì inquietante) di una società come la nostra, che ha assunto sempre più l'aspetto di un tecnologico e, al tempo stesso, irrazionale Fort Apache. Qui, naturalmente, mancano gli indiani, ma solo in apparenza. La linda casetta Fase Uno di **Poltergeist** viene, infatti, assalita da una tribù allucinante di diversi, di dimenticati, di infelici ("sono tanto soli" dice la psicologa al protagonista del film parlando dei "poltergeist"). Il film di Hooper, malgrado le anomalie di cui ho detto prima, in questo senso è l'ennesima versione di un genere cinematografico che, nella sua filosofia, è rimasto sempre uguale. Con uno scarto in più, a ragione del cinismo e della consapevolezza dei nostri anni: qui l'indiano — e quindi il diverso, il mostro, il vampiro, lo zombie ecc. ecc. — ha smesso finalmente di essere il "buon selvaggio", la proiezione nevrotica (tipica delle culture puritane) di una mitica innocenza perduta, per apparire quello che effettivamente è, cioè un'entità mitologica, un simulacro nevrotico o culturale su cui lo spettatore proietta finalmente i suoi desideri.

L'orrore di **Poltergeist** coincide così con l'orrore dei nostri incubi peggiori, e in questa sovrapposizione e riconoscimento si ripete un'operazione tipicamente cinematografica (e liberatoria). Dalle ombre precarie e "flou" di Lumière, ai western fiammeggianti degli anni cinquanta, dagli horror-film del cinema spazzatura alle insicurezze inquietanti dei giorni nostri, un filo rosso ininterrotto lega John Ford a Carpenter, a Friedkin, a De Palma, a Hooper. I miti e i mostri, i sogni e gli incubi, noi e i nostri figli: tutto è cambiato assai meno di quanto pensassimo.

SEGNALAZIONI/CINEMA

"Missing" di Costa Gavras, con Jack Lemmon e Sissy Spacek.
Il film vincitore della "Palma d'Oro" all'ultimo Festival di Cannes.
La storia vera di un giovane statunitense travolto dal golpe di Pinochet e ucciso dalla polizia boliviana. Moglie e padre si mettono sulle tracce del giovane e scoprono, con sgomento, che i servizi segreti americani non sono estranei al delitto. Un film nobile e coraggioso, che si inserisce nella migliore tradizione del cinema USA di denuncia.

"La notte di San Lorenzo" di Paolo e Vittorio Taviani, con Omero Antonutti e Margarita Lozano.
Partigiani, fascisti, gente in fuga, vittime della guerra, nell'indimenticabile estate del '44, in Toscana, rievocata con i toni epici e poetici della fiaba e della rappresentazione civile. I Taviani tornano ai temi e ai risultati più alti della loro produzione.

"Il mondo nuovo" di Ettore Scola, con Marcello Mastroianni, Jean Louis Barrault, Hanna Schygulla e Herwey Keytel.
Alle soglie di un avvenimento che sconvolge la storia del mondo: la rivoluzione francese. Un re in fuga, mentre il suo vecchio mondo crolla in un mare di intrighi, illusioni e nostalgie. Per quanto riguarda, invece, il nuovo mondo, qualcuno ha visto nel film un'allusione all'avvento di Mitterrand in Francia. Un motivo in più d'interesse per un film di grande suggestione.

LIBRI

Cronaca di un'attesa rispettata

Gabriel Garcia Marques è un nome notissimo della letteratura mondiale. Pochi romanzi hanno avuto, infatti, l'eco vastissima di **Cent'anni di solitudine**. Sotto l'ombrellone, sul sedile di un tram, su una panchina dei giardini pubblici, c'era sempre qualcuno con quel libro aperto in mano. Quasi una sorta di delirio collettivo. Poi uscì, attesissimo, il successivo romanzo di Marques, **L'autunno del patriarca**, e il miracolo del primo libro non si ripetè affatto. Anzi. La lettura risultava ostica, difficoltosa, per alcuni versi senz'altro difficile. Poi un lungo silenzio, interrotto l'altr'anno da una serie di novelle, **Occhi di cane azzurro**, di cui abbiamo parlato proprio in queste pagine e oggi da **Cronaca di una morte annunciata**, romanzo di cui si favoleggiava da molto tempo ma di cui era in circolazione soltanto una versione in lingua tedesca.

Innanzitutto, la prima notazione, la più ovvia, è che non si tratta affatto di un romanzo ma piuttosto di un lungo racconto. Il racconto di una giornata vissuta nell'attesa che il delitto si compia. I fratelli Vicario l'hanno detto proprio a tutto il villaggio che hanno intenzione di uccidere Santiago Nasar. Lo hanno raccontato per le strade, nei bar, hanno mostrato i grossi coltelli da macellaio che portano legati in vita. Nel villaggio non si parla d'altro e tutti sanno anche il motivo di questo preannunciato assassinio: la bella Angela Vicario. Senza una parola la ragazza è stata ricondotta a casa la sera stessa delle nozze dal giovane marito, sempre senza una parola è stata ferocemente picchiata dalla madre. E ora è lì, in quel silenzio di morte, davanti ai suoi fratelli. "Indugiò appena il tempo necessario per pronunciare il nome. Lo cercò nelle tenebre, lo trovò a prima vista tra i tanti e tanti nomi confondibili di questo mondo o dell'altro, e lo lasciò inchiodato alla parete con la sua freccia precisa, come una farfalla senza più scampo la cui sentenza stava scritta là da sempre".

Una sentenza che significa morte. È davvero Santiago Nasar il seduttore? Marques non ce lo dice e in fondo non ci importa neanche saperlo. Come non importa agli abitanti del villaggio e neppure ai due fratelli. La ragazza disonorata ha pronunciato quel nome. È forse il primo che le è venuto in mente, forse vuol coprire qualcun altro, forse si tratta semplicemente di una vendetta. Ma non importa, quel nome scolpito nel silenzio chiede sangue e sangue avrà. Si susseguono le ore, i bisbigli si accompagnano ai bisbigli, cresce la tensione e l'attesa, finché la tragedia, fatalmente, si compie. Colpito a morte, di fronte alla porta di casa sua, Santiago Nasar trascina la sua agonia su per le scale, si presenta davanti a una famiglia riunita per la colazione, riesce persino a bisbigliare "mi hanno ammazzato", poi di colpo stramazza al suolo. Giustizia è fatta.

È inutile, naturalmente, entrare nel merito del concetto di giu-

stizia o di delitto d'onore, non avremmo per questo bisogno nè di Marques, nè di arrivare fino in Colombia. Del resto l'autore stesso prende le distanze dalla storia che ci sta raccontando, l'io narrante è assolutamente al di fuori della realtà che rappresenta. E questo, secondo noi, è il primo grosso limite del libro. La non partecipazione alla vita dei propri personaggi, la cui psicologia è tratteggiata abbastanza sommariamente, crea un'atmosfera di gelo. Scorrendo le pagine sembra quasi che una lastra di vetro divida il lettore da quel piccolo villaggio colombiano. Noi vediamo con chiarezza, certo, seguiamo i vari movimenti, però quel vetro è sempre lì. Non ci viene neppure la voglia di urlare "Attento, Santiago, ti vogliono uccidere", tanto come potrebbe sentirci? Indubbiamente il distacco è una scelta precisa di Marques, ma qui si tratta di una tragedia, annunciata, non ancora commessa, va bene, ma pur sempre tragedia. E come ogni tragedia che si rispetti c'è bisogno di un "coro", vero o fittizio che sia. Inoltre, il racconto gronda un po' troppo di sangue per i nostri gusti. Dal sangue del coniglio squartato nelle prime pagine, le cui interiora fumiganti vengono gettare ai gatti, fino a quello di Santiago che si trascina per la casa con il "grappolo delle proprie viscere" tra le mani. Francamente si ha un po' sentore di macelleria.

Detto questo, il libro è in ogni caso da leggere. Non è il Marques di **Cent'anni di solitudine**, nè quello di **Occhi di cane azzurro**, ma è pur sempre Marques, uno dei più grossi rappresentanti della letteratura latino-americana.

Quello smorto villaggio chiuso nella sua clausura tropicale e quella gente che trascina il giogo di un'ancestrale sonnolenza, sono senz'altro una notevole creazione letteraria. E altrettanto si può dire di quella sensazione di ineluttabilità che aleggia su tutto il racconto. Il destino non è più qualcosa di astratto e sfuggente ma una presenza reale e inquietante che con costanza attende nascosto dietro le finestre socchiuse o accovacciato vicino alle porte dei bar. Attende, finalmente, di manifestarsi. Ed è in questa attesa che il libro, secondo noi, trova veramente la sua ragione di essere e acquista la potenza di una tragedia greca. L'attesa assurge al ruolo di divinità e la divinità, si sa bene, chiede rispetto. È un po' capricciosa, certo, a volte si manifesta come semplice fatalità, a volte addirittura come nemesi, ma convien comunque inchinarsi di fronte a lei. È un inchino che contiene tutte le nostre ansie, le nostre angosce, le nostre paure, e che chissà perché, ci costa così tanto.

Marina Delli Colli

Gabriel Garcia Marques, Cronaca di una morte annunciata, Mondadori, pp. 126, Lire 8000.

Il Nobel a Marques

A Gabriel Garcia Marques è stato assegnato quest'anno il premio Nobel per la letteratura.
Giornalista, saggista, scrittore, uomo politicamente impegnato nelle vicissitudini del suo paese, Marques è senz'altro uno degli esponenti più rappresentativi della narrativa latino-americana.
Con questo Nobel, oltre che un autore, si è voluto premiare tutto un panorama letterario, oggi come non mai, vivo e vitale.

Il franco cacciatore nella selva oscura

È noto che nei libri di poesia il titolo non è mai scelto a caso, ma risponde ad un'intenzione poetica più o meno precisa. Partiamo allora da questa considerazione: quale rapporto sussiste fra l'ultimo libro di Giorgio Caproni (**Il franco cacciatore**, appunto) e l'omonima opera del musicista tedesco Carl Maria von Weber? Probabilmente un raccordo immediato è già possibile tra la selva romantica dell'opera weberiana e i luoghi oscuri, fitti di grovigli, in cui si rappresenta l'azione mentale di Caproni. Ma oltre a ciò valga anche la comune ambiguità del Max weberiano e dello sfuggente protagonista poetico di Caproni. Laddove in epoca romantica si ricorre a improbabili paesaggi infernali e a misteriosi patti con forze diaboliche per tratteggiare la fondamentale incertezza umana, nella poesia di Caproni (specie nelle ultime cose, a partire da **Il muro della terra**) gli elementi paesaggistici si rarefanno per testimoniare ugualmente la ricerca di un'identità perduta. Dunque nessuno stupore deve cogliere il lettore di fronte all'impalpabilità, talvolta all'apparente semplicità dei versi di Caproni. Essi non rinviano, in effetti, ad un mondo in cui i valori si presentano precostituiti e solidi, ma vogliono essere più che altro la testimonianza di uno smottamento continuo fra il piano della realtà e il piano dell'individualità. Vedersi vivere, sembra suggerire Caproni, significa vedersi interagire con una serie di forze la cui entità spesso ci sfiora appena, senza lasciare tracce. La linea di confine della propria soggettività rispetto al mondo esteriore è estremamente labile e confusa; tutto rifluisce nell'ambito delle sensazioni e delle emozioni che, si sa, bruciano in fretta.

La poesia di Caproni, fin dalle sue prime prove, è sempre stata svolta in "punta di piedi", senza particolari clamori e ossessioni (pur se il poeta è spesso tornato sui propri testi rivedendoli e rimaneggiandoli nel tempo). Non c'è insomma il verso folgorante per la sua bellezza, né si nota traccia di affanno compositivo. Ma Caproni è un poeta il quale "crescit eundo" (la definizione è dell'acuto critico Pier Vincenzo Mengaldo). Ora, giunto alla piena maturità espressiva, l'antico amore per una vena spontanea e saldamente collegata all'esperienza autobiografica, nonché la predilezione per le forme poetiche chiuse e quasi epigrammatiche, si sostanziano della fertile riflessione sul senso del cammino umano. Un cammino la cui eterna vacuità e circolarità si può cogliere a fondo da questi versi: "Così si forma un cerchio/dove l'inseguito insegue/il suo inseguitore./Dove non si può dire/ (figure concomitanti/fra loro, e equidistanti)/chi sia il perseguitato/e chi il persecutore".

Claudio Giovanardi

Giorgio Caproni, Il franco cacciatore, Garzanti, 1982, pp. 148, Lire 15000.

DISCHI

Il CD: fantascienza o realtà?

Diametro di undici centimetri e mezzo, spessore di poco più di un millimetro, un'ora di ascolto ininterrotto di musica dall'unica faccia incisa, priva di distorsioni, esente dalle insidie di polvere e cariche elettrostatiche e dai pericoli di impronte e graffi prodotti da manipolazione maldestra, ricca di una dinamica maggiore del 40% in termini di decibel rispetto ai comuni dischi, non reperibili neppure nelle incisioni da "favola" per qualità e prezzo. Oggetto da fantascienza o desiderio di audiofili incontentabili? Niente di tutto questo: è il Compact Disc, in breve CD, la risposta che la tecnologia dell'alta fedeltà offre all'audiofilo, stanco di inseguire la perfezione quale si conviene alla musica, chimera irraggiungibile, con i dischi del

mercato corrente, la cui povertà da tempo è posta in luce dai mezzi di riproduzione vieppiù affinati. Non come idea possibile, appartenente alla sfera del futuribile ma come una realtà; e non di oggi perché il "mostro" è stato presentato nel lontano 1979 a 300 giornalisti di tutto il mondo a Eindhoven in Olanda, non da uno sconosciuto inventore tanto ricco di idee quanto povero di mezzi ma nientemento che dalla Philips, il gigante che ha imposto al mondo la "Compact Cassette". La dimostrazione non mancò di stupire e suscitare gli entusiasmi, mantenendo le promesse che ho citato in apertura. Dove l'incantesimo? Semplicemente nell'analisi numerica o, per dirla all'americana, digitale, di cui ho avuto occasione di parlare altra volta, che consente di tradurre la musica e la voce in una lingua ignota alla polvere, alle cariche, ai graffi; un'analisi spinta a tal punto da trasformare l'ora di incisione in 60 miliardi di informazioni! Il brano musicale tradotto nella nuova lingua, che differisce dalla tradizionale (analogica) per essere espressa in maniera discreta anziché continua, è trasferita sul disco con dei "pits" o rilievi invero microscopici (larghezza di 0,4 prossimità delle tracce 1,6 millesimi di millimetro) di varia lunghezza. La superficie così impressa è ricoperta da un sottile strato di alluminio riflettente e da un altro più spesso di materiale trasparente protettivo.

Ma le meraviglie non finiscono qui: per leggere il testo nella nuova lingua e per tradurla in quella degli amplificatori (che non devono perciò essere cambiati) si ricorre al laser emesso da una testina del diametro di 12 mm, lunga 45 e pesante 14 grammi e ad un apparecchio di modeste proporzioni che racchiude l'"interprete". Non entro in particolari tecnici, ma val la pena di dire che il sistema consente di liberarci da tutti gli inconvenienti di cui non sono esenti anche i più perfezionati e costosissimi apparecchi di lettura oggi in uso. Nessun appassionato di alta fedeltà ignora l'esistenza di tutta una serie di errori meccanici e geometrici (verticalità dello stilo, tangenzialità, centratura del disco), l'esigenza di certe operazioni tendenti a moderarne altri mediante compromessi (regolazione dell'overhang, dell'antiskating, del bilanciamento del braccio), la presenza di difetti insiti nella meccanica (rumble, vow e flutter), le limitazioni dell'interazione fra solco e puntina (trackability), la necessità di operazioni di pulitura con risultati spesso opposti a quelli cui si mira, grazie anche alla fattiva collaborazione di spacciatori di prodotti miracolosi contro polvere e scariche: per non parlare di ondulazioni nel disco, della sua sensibilità ad entrare in vibrazione... sull'onda della musica che produce. Bene: tutto questo apparterrà al passato come oggi vi appartiene il 78 giri e il grammofono a tromba. La lettura mediante il laser dà un colpo di spugna al lungo elenco degli inconvenienti.

Ma...; sì, ci sono i ma. Lo spazio non consente di parlarne. Continueremo nel prossimo numero.

Gianfranco Angeleri

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Ricchi, cattivi... e banali

In genere sono molto numerose. Tra fratelli e sorelle, rispettivi mariti e mogli, amanti più o meno occasionali, figli dalla paternità spesso incerta, per seguire i loro intrighi di potere ci vorrebbe davvero un computer almeno della seconda generazione. Stiamo parlando, naturalmente, delle superfamiglie, le cui vicende ci bombardano più volte al giorno dallo schermo TV con la complicità delle Reti Private a diffusione nazionale.

La prima fu quella di **Dallas** e Gei Ar divenne subito mito. Poi, di recente, sono arrivate le altre, le altrettanto terribili famiglie di **Dynasty, Falcon Crest, Flamingo Road.** Tutte, immancabilmente ricche e cattive. Ma dal teleschermo spuntano le vicende di altre famiglie, meno ricche e, nel complesso, meno cattive. Si tratta delle "soap-opera" o "telenovelas" che vanno contemporaneamente in onda tutti i giorni tra le 14 e le 15 su Quinta Rete, Canale 5 e Rete Quattro: **General Hospital, Sentieri** (già in replica) e **Dancin' days.** Questa volta, però, ci troviamo davanti a sceneggiati girati in studio, in cui gli esterni sono banditi. Le "soap-opera", insomma vivono di primi piani e di una sceneggiatura forsennatamente intimistica, capace di prolungare le situazioni più banali all'infinito. Tutto avviene dentro quattro mura e intorno a pochi, essenziali sentimenti.

Dallas e compagni, invece, sono girati con la tecnica del classico telefilm americano. C'è azione, gli eventi succedono veramente, davanti agli occhi del telespettatore, mentre nel serial del genere "Sentieri" non accade mai nulla. Tutto è già avvenuto altrove e i personaggi non fanno altro che narrarsi a vicenda quello che il telespettatore non ha visto e non vedrà. Se, dunque, il successo dei serial tipo **Dallas** è garantito anche dall'impegno produttivo che essi richiedono, il successo di un **Dancin' days** realizzato con pochi mezzi e addirittura da un Paese dell'America Latina, come si giustifica? La quotidianità delle situazioni, la loro sconvolgente banalità, può certamente indurre a facili identificazioni. Ma — e questa è una scoperta che si può fare solo con un'operazione di cosciente distacco dalle storie che si intrecciano davanti ai nostri occhi — nei racconti dei protagonisti, i dialoghi delle "soap-opera" sono assolutamente irrealistici. Dialoghi banali, d'accordo, ma allo stesso tempo eccezionali. I personaggi sono, infatti, sempre impegnati in colloqui "significativi". Sono sempre tesi nell'affermazione dei propri sentimenti e nella narrazione delle vicende che li toccano. Sono seri, sempre e sempre, inguaribilmente noiosi e prevedibili.

Eppure, eppure, questi prodotti di serie B (per quanto riguarda la formula realizzativa e non certo per gli attori che hanno tutti facce credibilissime e una recitazione di alta professionalità) come i serial di **Dallas** e di tutte le altre famiglie ricche e cattive del capitalismo nord e sud americano hanno un loro pubblico fedelissimo. Le "soap-opera", ad esempio, vanno in onda quotidianamente e risultano, quindi, una sorta di duplicazione della realtà. Le

Una foto di gruppo dei protagonisti di "Dynasty", il serial attualmente in onda su una Rete privata. Nel gruppo non c'è, per il momento, Liz Taylor che apparirà solo negli episodi finali del popolare serial.

situazioni, infatti, si svolgono in tempo reale. Cioè, quello che è accaduto ieri nel racconto, è accaduto davvero nella puntata di "ieri".
Eppure, eppure, anche questi serial a bassissimo costo sono esportati in tutto il mondo. Poca spesa e forti incassi. Per la realizzazione della nostra Rai-Tv, invece, i grandi incassi vengono solo a seguito di ingenti sforzi produttivi. Il mercato mondiale chiede alla Tv italiana i **Marco Polo**, i **Giuseppe Verdi**, insomma la storia, la cultura, i valori più tradizionalmente europei. Alla nostra produzione si chiede la qualità. Un bene che, in fondo, è sempre qualificante esportare, anche se poi, nel gioco dei costi e dei ricavi, con la qualità non si ottengono grandi vantaggi.

INCONTRI

Corrado a "Fantastico 3"

Appena cominciato l'autunno, "Fantastico" s'è impossessato del piccolo schermo: sabato dopo sabato arriverà fino al principio dell'inverno suggerendo fantastici sogni a chi — biglietto dopo biglietto — fantasticherà nella dimensione di 500 milioni (anche qualcuno di meno andrebbe sempre bene!) mediati dal programma televisivo abbinato alla Lotteria Italia. Inverno "caldo" per chi vincerà, ma carico di speranze per tutti i telespettatori di "Fantastico 3", che lo seguono (barrando la casella NORD o SUD ogni settimana) proprio dal primo numero, dal principio dell'autunno. Tra l'altro, nell'edizione di quest'anno c'è l'atteso ritorno di Corrado.
— Ma com'è questo "Fantastico" di Corrado?
«È il "Fantastico" di Corrado, di Raffaella Carrà, di Gigi Sabani, di Renato Zero. L'importante, visto che prima si parlava di numeri, è che sia "Fantastico tre" e non "Fantastico zero"!»
— In occasione di questo programma del sabato sera si è verificata una vera e propria esplosione di interviste: quale domanda cui ti sarebbe piaciuto rispondere nessuno ti ha mai posto?
«Questa: "Lei non trova che se la gente si facesse gli affari suoi sarebbe tanto di guadagnato per tutti?" Domanda alla quale avrei risposto:
"Sì!"»
— Qualcuno dice che sei furbo. È vero?
«No. Sono intelligente.»
— Dicono anche che sei curioso.
«Mah! Abbastanza. Però non ne faccio una malattia. Mi piace saperne sempre di più, ma se non riesco a soddisfare la mia curiosità, non è che ne risento.»
— Insistiamo provocatoriamente sui "si dice". È vero che sei un sornione?
«Forse. Non lo so. Se è un aggettivo qualificativo, allora sono un sornione. Se è un aggettivo dispregiativo, non lo sono.»
— In chiusura: il rapporto Corrado-musica?
«Mi piace. Mi piace moltissimo! Soprattutto un certo "genere" che ho imparato ad apprezzare molti anni fa quando in RAI c'erano le famose orchestre di musica ritmo-sinfonica. Un tipo di musica che oggi, in parte, si è perduto!»

Gianni Boari

SEGNALAZIONI/TV

La battaglia di Tobruk
Una troupe della Rai diretta da Massimo Sani si trova in Libia, per effettuare le riprese filmate di un programma dedicato ad una delle battaglie più drammatiche della seconda guerra mondiale: l'assedio della piazzaforte di Tobruk, avvenuto nell'inverno 1940-41. Il programma fa parte di una serie di trasmissioni su alcune battaglie decisive combattute dagli eserciti italiani che la Rete Uno TV manderà in onda nei primi mesi dell'83.

"Bianco, Rosso e Blu"
Con **Bianco, Rosso e Blu**, in onda a partire da metà novembre, il sabato alle 20.40, per sei settimane, la Rete 2 presenterà un'avvincente storia d'amore sullo sfondo della rivoluzione francese. Lo sceneggiato, diretto da Yanick Andrei è tratto da un romanzo di Françoise Linarès.

Un nuovo Green per la TV
A partire dal 17 novembre, la Rete 2 della RAI manderà in onda **Il nocciolo della questione**, la versione televisiva del romanzo omonimo di Graham Green. Diretto da Marco Leto, lo sceneggiato racconta il crollo e la decadenza morale di un funzionario coloniale britannico nell'Africa Occidentale, durante l'ultima guerra mondiale.

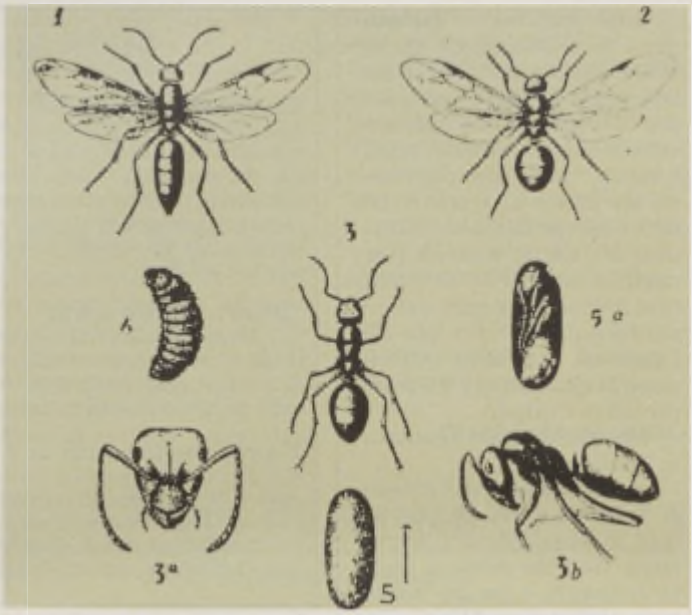
PER VOI RAGAZZI

Formiche come uomini

I rapporti tra le varie specie animali non sono di amicizia; una legge di caccia vige tra tutte le specie e il cacciatore può diventare, a sua volta, selvaggina. Tra le formiche, già così spesso rammentate per la loro organizzazione, anche la lotta risponde a precisi motivi ed è condotta con caratteristiche che fanno stupire per la sorprendente analogia con le lotte e le guerre scoppiate tra i popoli primitivi. Tra tutti gli insetti, solo le formiche hanno eserciti ben organizzati per guerreggiare. Anche le termiti hanno i loro soldati, ma questi generalmente non ingaggiano mai per primi battaglia, ma si preoccupano solamente della protezione della loro "città" e delle proprie operaie mentre sono intente a lavorare.
Le formiche invece sono di massima pacifiche ed evitano le violenze inutili, ma la loro stessa forma di "civilizzazione" più raffinata incita le più intelligenti a muover guerra a razze meno bellicose e più accomodanti presso le quali l'alleanza e l'associazione è divenuta quasi indispensabile. Le formiche appartengono non solo a specie differenti ma a società diverse nella stessa specie e poiché queste associazioni hanno il più delle volte interessi opposti tra loro, se sono di una stessa società si trattano da amiche, diversamente si considerano nemiche. Le formiche si riconoscono tra loro col tatto e con l'odorato e di fronte allo straniero sono tanto più coraggiose quanto più si sentono sostenute da numerose compagne. Se due formiche amiche si incontrano o passano senza fermarsi oppure sosteranno l'una di fronte all'altra e se una delle due ha fame e si accorgerà, tastando con le antenne, che l'altra è carica di cibo si prenderà un poco del suo carico.
Un tipo di formiche, i **Lasius**, quando sono assediati non cercano di fuggire, ma si rifugiano nelle loro gallerie sotterranee difendendole a oltranza e ostruendo tutte le aperture con granelli di terra. Altre volte invece le formiche nelle loro lotte usano la forza: avvinghiatasi con le mandibole la più forte tortura l'altra cercando di recidergli un'antenna o una zampa sino a quando la sua vittima, terribilmente mutilata, ma an-

cora in vita, non sia ridotta nell'impossibilità di difendersi. Allora o viene uccisa oppure portata in un luogo appartato dove, abbandonata a se stessa, morirà.
Non vi è niente di meglio, dal punto di vista strategico, delle spedizioni che la formica sanguigna compie ogni anno due o tre volte nella bella stagione verso altri formicai per farvi razzie di schiavi. Inviati gli esploratori per riconoscere il formicaio di un'altra specie, la formica sanguigna manda piccole pattuglie verso l'obiettivo prescelto e a poco a poco lo circonda completamente.
Messe in allarme, le assediate si affollano verso le entrate e cercano di barricarle con granelli di terra, ma ad un certo momento, in seguito ad un segnale, venuto non si sa da dove (gli ordini come nel termitaio e nell'alveare hanno un'origine quasi misteriosa), le assedianti si precipitano in massa. A seconda della specie a cui appartengono i difensori si comportano in vario modo; le formiche della specie detta **Glebania**, per esempio, tentano in un primo momento di opporre resistenza, ma appena si accorgono dell'inutilità dei loro sforzi rientrano nel proprio nido per riuscirne subito dopo cariche di ninfe che cercano di salvare ad ogni costo.
A volte il numero di queste è così grande che il colore del suolo da nero che era diventa bianco. Gli aggressori però non disperano e incalzano le vittime obbligandole a cedere i loro gelosi fardelli; infatti, era questo lo scopo del loro attacco: impadronirsi delle ninfe come schiave e, dopo averle nutrite, allevarle fino a quando queste potranno prendere servizio nel nuovo formicaio. Abbiamo parlato di schiave, ma in realtà non si tratta di un vero e proprio schiavismo, bensì di un caso che potremmo definire di adozione.
I vincitori non erano più in grado di nutrirsi senza l'aiuto delle schiave; le ninfe rapite diventeranno operaie che saranno trattate dalle compagne sanguigne da eguali: non costrette a lavorare se non vi sono condotte per istinto e quindi libere. Se invece delle **Glebania** le aggredite sono la **Formica Fusca** o la **Rufibarbis**, si ha allora una difesa a oltranza dei nidi ed esse si precipitano sui nemici e difendono con i loro corpi le vie di entrata: il suolo si ricopre così di numerose vittime.

Marcello Pizzuti



1) maschio; 2) femmina; 3) operaia; 3a) capo di questa; 3b) operaia vista di fianco); 4) larva; 5) bozzolo; 5a) ninfa nel bozzolo.

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

Il 2 giugno è stato emesso un francobollo commemorativo di Giuseppe Garibaldi nel centenario della morte.
Il francobollo, del facciale di lire 200, riproduce Giuseppe Garibaldi sullo sfondo di un paesaggio marino. La vignetta è stata tratta da una stampa litografica dell'epoca.

Tiratura: cinque milioni di esemplari.
●Il 5 giugno è stato emesso un francobollo di serie ordinaria dedicata al folklore "Il Gioco del Ponte di Pisa". Facciale lire 200. La vignetta raffigura una scena liberamente ispirata al tradizionale Gioco del Ponte, manifestazione folkloristica che si tiene nella città di Pisa.
Tiratura: cinque milioni di esemplari.
●Anche quest'anno, per l'emissione ordinaria a soggetto turistico sono stati emessi quattro francobolli.
Le vignette riproducono, in una cornice colorata, una veduta pittorica delle località prescelte, e precisamente:
— valore da lire 200: Grotte di Frasassi, veduta di un particolare.
— valore da lire 200: Fai della Paganella, veduta panoramica.
— valore da lire 450: Rodi Garganico, veduta panoramica.
— valore da lire 450: Templi di Agrigento, paesaggio.
Tiratura: cinque milioni di esemplari per ciascun soggetto.

Emissioni supplementari

La vittoria italiana ai campionati mondiali di calcio ha spinto l'Amministrazione postale italiana a proporre l'emissione di un francobollo, non previsto dal programma 1982, con il facciale di lire 1.000 ed un disegno originale di Renato Guttuso.
Altrettanto per la visita di Papa Giovanni Paolo II alla Repubblica di San Marino. Per l'avvenimento sarà emesso un francobollo celebrativo del facciale di lire 900.

San Marino

Il 10 giugno sono state emesse dalle Poste Sammarinesi due serie di francobolli.
La prima, ormai ricorrente da molti anni, è dedicata a Parigi per ricordare la "Philexfrance 82", manifestazione filatelica internazionale tenutasi a Parigi dall'11 al 21 giugno, ed alla quale ha partecipato ufficialmente l'Ufficio Filatelico di Stato di San Marino.
Anche questa serie è stata stampata in un blocco di due francobolli riproducenti Parigi nel 1806 (valore da lire 300) tratta da un disegno di Hill, esistente nel Museo di Versailles e Parigi di oggi (valore da lire 450) tratta da una fotografia attuale.
La seconda, per celebrare l'ottavo centenario della nascita di San Francesco di Assisi. Il bozzetto di questo francobollo, del facciale di lire 200, è dovuto al prestigioso pennello di Renato Guttuso.
Tiratura delle due serie: n. 550.000 pezzi di ciascun valore.
●Il 4 agosto è stato emesso un francobollo celebrativo dedicato ai Campionati del Mondo Juniores di Canottaggio, del valore facciale di lire 200.
La vignetta raffigura, in primo piano, una specialità tipica del canottaggio agonistico e precisamente un "quattro senza" sul campo di gara.
Tiratura: n. cinque milioni di esemplari.

Il mestiere di padre

di Marcello Buzzoli

Ogni volta che si allunga l'elenco dei giovani che cadono nella schiavitù della droga o impugnano il mitra del terrorista, appostandosi all'angolo della strada, ci si domanda quali siano le responsabilità della famiglia. E se i genitori abbiano saputo impartire ai figli quell'educazione che li avrebbe tenuti lontani dai passi sbagliati.

Il tema del nodo parentale e dei rapporti tra le generazioni è inesauribile. Alla luce delle tragiche vicende odierne, viene riproposto, spesso alla leggera, insieme con le altre controversie sul matrimonio, il divorzio, l'aborto, agitate dai divulgatori di psicologia sociale.

Ancor prima del dilagare del terrorismo e della droga, in sede di studi filosofici e sociologici non erano state risparmiate le accuse alla famiglia, inchiodandola all'arida finzione del perbenismo borghese.

Nell'ambito della Scuola di Francoforte, anticipando quel collegamento tra pubblico e privato oggi di moda, fu formulata la teoria che la personalità fascista avesse la sua matrice psicologica nelle famiglie con i genitori autoritari. In seguito Adorno e Horkheimer ribaltarono la loro posizione, collegando le dittature allo svilimento della famiglia. Chi da bambino è cresciuto senza la guida di un padre forte, da adulto si prosternerà ad un dittatore.

Nel diagramma degli ultimi decenni della nostra storia e della contestazione giovanile, l'influenza positiva o negativa del padre autoritario ha formato oggetto di una estesa trattatistica, non pervenuta peraltro a conclusioni univoche. Ecco allora farsi avanti e prendere quota i fautori dei "sentimenti affievoliti", chiamiamoli così. I genitori si guardino bene dall'amare troppo i figli e, a loro volta, i figli non siano troppo attaccati ai genitori. "Questa concezione fredda, cameratesca, amicale della vita è stata lo strumento con cui i terapeuti hanno affrontato le tensioni, i drammi, le lacerazioni della vita familiare. Alla gente che lottava e soffriva hanno raccomandato prudenza, indifferenza, impegni non vincolanti". (Alberoni).

A dimostrazione dei guasti provocati dall'eccessiva ingerenza ed autoritarismo paterni, c'è il caso Schreber cui si fa frequente riferimento, anche a livello di rotocalco.

Riapriamo per un momento questo sinistro album di famiglia. Daniel Gottlieb Schreber (1808 — 1861) fu medico e pedagogista tedesco. Ai suoi tempi, assai stimato e riverito. Egli ideò un duro e pedante metodo educativo teorico-pratico (che includeva anche cinghie, sbarre di ferro e altri attrezzi per abituare i bambini a stare in posizioni corrette) e volle applicarlo nella sua stessa famiglia. Dei due figli maschi, il maggiore si suicidò. L'altro, Daniel Paul, magistrato e giurista, impazzì all'età di quarant'anni. Rinsavito e dimesso dall'ospedale, ebbe una ricaduta dopo circa otto anni. Durante la degenza, scrisse le memorie della propria vita, diffondendosi sui propri pensieri, sensanzioni e allucinazioni. Lo psichiatra americano Morton Schatzman (1973) applicò al documento un suo metodo di decrittazione per dimostrare l'esistenza di un rapporto di causa ed effetto tra la malattia del paziente e il sistema di educazione coatto impostogli dal padre. Parecchie obiezioni sono state mosse allo Schatzman. Ferma restando l'inaccettabilità di quel metodo, è stato osservato che esso s'inquadrava nelle idee e nelle pratiche comunemente seguite nell'Ottocento, e per buona parte del Novecento, in molte scuole e famiglie, specie della Germania. Gli alienati, perciò, avrebbero dovuto contarsi a migliaia. Dal reperto di un altro ricercatore, il Baumeyer, risulterebbe che lo stesso Schreber padre non fosse esente da gravi disturbi psichici. Si può dunque pensare che, ben più dell'educazione ricevuta, l'eredità patologica abbia pesato sullo sventurato Daniel Paul. Le memorie di lui furono esaminate anche da Freud (cfr. il VI volume delle Opere) che vi vide un caso particolare di paranoia, senza peraltro collegarlo alle pregresse coercizioni del soggetto.

Chiudiamo la digressione, calando il velario su questo teatrino degli orrori.

Il nome di Freud però non l'abbiamo tirato in ballo a caso. Nucleo centrale della dottrina del medico viennese è il carattere conflittuale del rapporto padre-figlio. Per superarlo, occorre un processo d'identificazione e di immedesimazione col padre. I figli diventano adulti, sottomettendo una parte di sé (la parte emotiva, irrazionale) all'ordine omologato dal genitore. Che diventa, poi, "padre-interiore" o "super-io", con le corrispondenti proiezioni in campo sociale e civile, cioè le istituzioni pubbliche. Questa subordinazione non è pacifica e spontanea, ma il risultato di una repressione interiore. Perciò la società cova nel suo grembo il germe della rivoluzione che esplode nel momento in cui lo consentono le condizioni sociali e storiche. Fin qui Freud.

Che deve fare l'uomo per salvarsi? Rispondono alcuni psicoanalisti: recuperare l'elemento istintuale, selvaggio, che ha dentro di sé e portarlo a convivere con la ragione.

Altrimenti, l'istinto selvaggio si scatena senza alcun fine, senza alcun senso, ed ecco il terrorismo, la droga e le altre forme di negazione e di rifiuto.

È una spiegazione come un'altra che ripropone un quesito di fondo. La psicoanalisi, metodo terapeutico per alcuni disturbi di personalità psicotiche, può essere considerata, un "pass-partout" estensibile alla generalità degli uomini, all'individuo e al sociale? Insomma, la visione della psicoanalisi può valere come filosofia della vita? Nessuna dottrina può arrogarsi il privilegio di essere esaustiva e totalizzante, perché il progresso delle idee scaturisce dal confronto e dall'integrazione di posizioni diverse. Al di fuori del clima culturale della psicologia dell'inconscio, cerchiamo allora altre interpretazioni, altre chiavi di lettura della realtà che ci circonda. Facciamo ancora qualche nome. Richard Sennet, quotato sociologo statunitense, rileva gli inconvenienti dell'attuale dissociazione tra l'autorità e la legittimità della stessa. In passato, la metafora dei genitori, dice Sennet, ha consentito di garantire la continuità tra il potere della famiglia e quello dello Stato. "Come l'autorità, il paternalismo in sé non è né buono, né cattivo. È l'espressione di un profondo bisogno umano. Anche in questo caso, la trappola sta nelle semplificazioni. Se nei rapporti sociali fuori della famiglia esistesse una idea del padre complessa quanto quella che esiste nella famiglia, rimettere in discussione il potere sarebbe più facile. Quasi tutti ammettono che un padre non può trattare suo figlio allo stesso modo, quando ha cinque anni e quando ne ha venticinque. Nella famiglia si accetta di riformulare i termini del rapporto di autorità. Nella vita politica non ci riusciamo".

Un interessante inquadramento del rapporto padre-figlio lo troviamo in "Essenza e forme della simpatia", così il titolo della traduzione in italiano di un libro del filosofo tedesco contemporaneo Max Scheler. Stralciamo la parte che c'inte-

ressa. L'uomo, scrive lo Scheler, non è mai esclusivamente il "prodotto" dei suoi genitori, nè fisicamente, nè spiritualmente. Ogni uomo nasce con caratteri ereditari che traggono le loro radici dall'intera catena dei processi della vita sulla terra. Perciò ogni uomo è, anche nel corpo, un essere nuovo, un individuo originale che deve la propria esistenza alla potenzialità creativa della vita universale di cui "l'atto generativo e tutti i processi ad esso connessi rappresentano soltanto le cause occasionali fisiche".

In sede scientifica è ormai acquisito che da un padre molto dotato non nasce necessariamente un figlio super. Eppure negli Stati Uniti si registra un incredibile revival di fecondazioni artificiali con seme selezionato.

Il persistere di certe pratiche fa venire in mente il romanzo di Miguel de Unamuno "Amore e pedagogia" e i grotteschi esperimenti di eugenetica di Don Avito Carrascal che vuole un figlio "fuori serie" e si ritrova tra le mani un mediocre e, quel che è peggio, un disadattato, suicida alla prima delusione amorosa. Il libro è del 1902 e conferma ancora una volta che l'arte precorre la scienza.

In conseguenza dell'atto generativo incombe ai genitori il dovere dell'educazione.

In una società che tende ad uscire dall'orbita come un satellite senza pianeta, è entrata in crisi la triade tradizionale in cui:

— la società costituiva il modello;

— il padre, il ripetitore del modello;

— il figlio, il soggetto da inserire nel modello stesso.

Oggi si tratta di trasmettere ai nostri figli l'idea del valore della vita e (conseguentemente) del rispetto verso se stessi e verso il prossimo, rifiutando la sopraffazione e la violenza. Niente ha senso, se non si accettano questi principi. Al contrario, accettandoli, possono costituire la base sulla quale erigere un sistema di valori più ampio e articolato.

Oltre alla formazione ricevuta in famiglia, esperienze non meno decisive, in senso positivo e negativo, deriveranno al giovane dalla scuola, dai compagni di classe e da quelli del tempo libero. Infine, nel destino di ogni uomo, entrano in gioco fattori imponderabili ed imprevedibili, specie nella prima giovinezza che è l'età dell'impazienza, degli ardimenti, del desiderio del nuovo, della ricerca dell'amore.

Con tutto ciò vogliamo dire che l'educazione di un figlio, per quanto illuminata e avveduta, costituisce pur sempre un'avventura spirituale la cui riuscita non può essere programmata a tavolino.

Torniamo alla drammatica attualità dei nostri giorni.

Dietro il corpo esanime dei giovani morti con la siringa infilata nel braccio, non c'è sempre e necessariamente un padre che ha sbagliato o ha tradito la propria missione. Vi sono più cause interagenti e, tra queste, può esservi anche la crisi della famiglia e del ruolo del padre.

Ridurre a comune denominatore il dramma individuale di tante giovinezze è difficile. Tuttavia si può dire (seguendo anche le valutazioni di un illustre clinico, impegnato sul fronte antidroga) che la tossicomania rappresenta un pericolo potenziale per i giovani che siano esposti contemporaneamente a tre fattori di rischio. Personalità fragile con disturbi dell'affettività. Difficoltà nei rapporti con la società. Permeabilità al messaggio pseudoculturale della droga. La crescita di tali fattori di rischio può essere favorita dalla famiglia, dalla scuola, dalle associazioni giovanili, dal mondo del lavoro quando assume aspetti alienanti.

Nella genesi del terrorismo, il viluppo dei motivi sociali, storici, politici e di quelli familiari e privati è ancor più fitto e non facilmente districabile.

La Storia ci offre l'esempio di generazioni di figli costrette a pagare gli errori dei padri. Nè si può escludere che gli orientamenti ideologici e politici dei padri abbiano talvolta indotto i figli a seguire le scelte opposte, magari estremizzandole.

Più concretamente, e guardando alla realtà italiana, le componenti originarie delle Brigate Rosse sono state ormai definitivamente individuate in gruppi di comunisti scismatici, contestatori della linea "morbida" del Partito, e in gruppi di cattolici che, come dice Ronchey, "trasferivano i valori assoluti della fede religiosa nella sacralizzazione dei conflitti sociali".

Per il terrorismo di destra, l'orizzonte culturale è ancor più povero e confuso: cascami di Nietzsche, di Sorel, farneticazioni neonaziste, neoariane, ecc.

Inutile ripetere che l'ambiente familiare, l'educazione ricevuta, il rapporto con il padre non sarebbero stati sufficienti di per sè ad indurre un giovane a scegliere la via della violenza, ad entrare nel partito armato, rosso o nero.

L'estrazione familiare dei terroristi è la più varia. Però quasi mai si tratta di giovani che abbiano conosciuto l'insicurezza economica, un'eccessiva disciplina domestica, la forte personalità di un padre "ideologo".

Gian Giacomo Feltrinelli, il Che Guevara da operetta finito tragicamente, raccontava che da bambino, nel parco della principesca villa familiare di Gargnano, era solito parlare con i giardinieri. Questi gli avrebbero svelato le sofferenze e le lotte del bracciantato. Come si vede, le strade dell'iniziazione politica sono davvero infinite.

Il "commando" che assassinò Walter Tobagi era composto di sei giovani, tra i venti ed i trent'anni. Nessuno di loro proveniva da un ambiente di corruzione e di miseria. Nessuno di loro aveva conosciuto un'infanzia di sacrifici, di privazioni, di cattivi esempi, di disprezzo dei valori morali.

Tuttavia c'era in questi giovani il convincimento che la violenza, l'azione diretta sono i soli argomenti che contano. Avevano esordito con ribalderie minori, come infrangere una vetrina, collocare una bombacarta, incendiare un'automobile, provando l'ebrezza della sfida e dell'impunità. Si erano dati un'etichetta politica con idee insulse e deliranti, misera giustificazione di una precisa volontà delinquenziale.

Confrontiamo l'esperienza di questi giovani con quella di un loro coetaneo, Giovanni Bachelet, il figlio del vice presidente del Consiglio superiore della magistratura, assassinato dalle B.R. nel 1980.

All'indomani della morte del padre, il giovane rilasciò alcune dichiarazioni. Risalì ai tempi in cui frequentava a Roma il liceo "Mamiani", in un periodo di accesa contestazione studentesca, e ammise di aver partecipato a tutte le assemblee dell'Istituto nelle quali si discuteva prevalentemente il tema della violenza. Un giorno dovette assistere al pestaggio di un ragazzo di appena quattordici anni, un avversario politico di quattordici anni. Ma qui giunti, conviene lasciare la parola a Giovanni Bachelet: «*Sappiamo che c'è un'età in cui si può dire qualunque cosa, ma bisogna persuadere le persone ad abbandonare le vie della violenza, e che comunque sul piano dell'educazione per un giovane di quattordici anni c'è tanto da parlare e senz'altro non serve il fatto di picchiare, e tanto meno picchiare in modo veramente molto grave. Io mi trovai invece ad assistere, a vedere questo ragazzo che era stato messo in mezzo da una ventina di persone che poi gli ruppero la testa contro un termosifone. Io vidi il sangue, rimasi colpito. Allora cominciai a pensare che forse c'era anche qualche differenza. Oltre all'ansia di giustizia, di voler cambiare le cose, qualcosa c'era di diverso tra me e loro...*».

Sono parole così intense che qualunque commento rischia di sciuparle.

Ci sono molti giovani, come Bachelet, che si ritraggono inorriditi alla vista del sangue e cercano la via del civile confronto democratico. Perché, invece, altri giovani sono assetati di violenza? Perché sequestrano e uccidono?

E per quali ragioni profonde emerge in un giovane la terribile inclinazione alla tossicomania?

L'influenza del padre e dell'ambiente familiare non bastano a determinare certe scelte esistenziali. E anche gli altri fattori sociali, storici, politici, culturali che solitamente si tirano in campo ci sembrano non del tutto persuasivi ed esaurienti. A fronte delle domande che ci siamo posti, sentiamo l'inadeguatezza e i limiti delle analisi sociopsicologiche che ci consentono, tutt'al più, di avanzare delle congetture, delle ipotesi, delle spiegazioni parziali.

La verità è che il male resta un mistero.

Se fossimo in grado di rispondere compiutamente ai quesiti sopra formulati, avremmo risolto il mistero del male. □

LETTERE A VOCI

Vecchi convogli che passione!

Spett. Redazione,
i toni trionfalistici che hanno accompagnato l'inaugurazione del Museo di Pietrarsa e che hanno trovato giusta eco anche su "Voci", che ha dedicato all'avvenimento quasi l'intero numero di giugno 1982, trattandone i vari aspetti in maniera come di consueto intelligente ed approfondita, mi hanno lasciato piuttosto perplesso, esaminandoli contestualmente alla decisione presa alcuni mesi or sono dai vertici aziendali delle FS di non accordare per l'anno 1982 (e tutto lascia presumere che l'atteggiamento verrà confermato per il futuro) l'effettuazione di treni speciali, in particolare con trazione a vapore, richiesti da gruppi amatoriali.
Mi sembra, infatti, che di fronte a manifestazioni ed iniziative aventi il comune obiettivo di valorizzare e di ricreare in un certo senso il «treno del passato» si siano tenuti comportamenti antitetici e di ciò non riesco ad individuare una valida spiegazione. Non solo, ma ci sono validi motivi, a mio avviso, che avrebbero dovuto indurre l'Amministrazione delle FS a privilegiare questi convogli speciali e a non deludere le aspettative dei loro promotori, genuini amici del treno e suoi più convinti propagandisti.
Trascurerò la considerazione, del tutto personale e, quindi, irrilevante ai fini del presente discorso, che anche i monumenti, ed in particolare quello alla locomotiva, mi hanno sempre lasciato un po' freddino. La locomotiva è bella fin che corre sbuffando con i propri mezzi; poi, diventa soggetto da cartolina illustrata o da manuale.
Dico, però, che l'importante inaugurazione non fa, tutto sommato, che allineare il nostro Paese ad altri europei ed extraeuropei, che da tempo ospitano musei ferroviari ed hanno al riguardo una notevole tradizione: basti pensare a Norimberga, York, Mulhouse, ecc.
Viceversa, l'Italia era fino allo scorso anno una delle poche Nazioni nell'Europa Occidentale dove si potessero, con successo, organizzare treni a vapore su linee aperte al traffico. E quale veicolo propagandistico fossero tali treni è facile intuire dal momento che i partecipanti giungevano da tutti i Paesi europei ed anche extraeuropei e ognuno aveva parole di elogio per la buona volontà manifestata dalle FS nel rendere possibili tali iniziative.
Poi, alla fine del 1981, una decisione politica (intesa, evidentemente, come scelta aziendale) ha posto fine a tutto ciò; infatti, dopo il 13 dicembre 1981 (data di effettuazione dell'ultimo treno a vapore amatoriale Milano-Lecco), non è intervenuto alcun fatto tecnico ad ostacolare l'ipotetica effettuazione di altri convogli. Le poche locomotive rimaste efficienti sono tutte lì pronte ad essere messe in pressione, né tali treni possono costituire un serio ostacolo al piano di ammodernamento e potenziamento delle FS o al traffico merci, data la loro episodicità. Inoltre, il loro costo, come è giusto, viene posto ad esclusivo carico dei partecipanti, senza aggravi per la collettività, e ciò andrebbe messo adeguatamente in evidenza presso l'opinione pubblica.
Allorché appresi i termini della negativa decisione ricordata dai periodici dei gruppi amatoriali che pubblicarono il testo della nota circolare, mi astenni da ogni commento, ben conoscendo i gravi (ma non insuperabili) problemi che comporta l'organizzazione di treni speciali e potendone parlare con cognizione di causa.
Nel momento in cui, peraltro, si applaude al fervore di opere che hanno consentito la realizzazione del Museo di Pietrarsa non posso non formulare l'auspicio che tale entusiasmo induca a riconsiderare, in senso favorevole questa volta, il problema dei treni speciali, che traggono spunto dalle stesse motivazioni che vengono addotte a sostegno del Museo.

Giuseppe Scopelliti
Direzione Generale M.C.T.C.

La questione è annosa e ha sollevato, e solleva tuttora, numerose polemiche. Non potendo scendere in campo a favore dell'una o dell'altra tesi, "Voci" ha interpellato gli organi competenti per conoscere le motivazioni che hanno portato a quella sofferta decisione e, soprattutto, le prospettive a breve termine. Questa è la risposta.
«La decisione, sancita con lettera A.G.5.1.5/4/36 del Direttore Generale (12-11-1981) sulla base delle osservazioni presentate dai Servizi Tecnici, traeva origine da diversi punti. Innanzitutto l'eccessivo numero di agenti del P.d.M. per la marcia dei treni a vapore: 4 coppie di Macchinisti per prelevare la locomotiva, effettuare il servizio e ricondurla al deposito.
La soppressione di treni merci in numero di 7-8 per ogni treno a vapore e, di conseguenza, il peggioramento del servizio di traffico merci a fronte delle scarse entrate derivanti da queste manifestazioni a causa delle agevolazioni tariffarie che vengono concesse per l'occasione.
Inoltre gli intralci al traffico causati dagli itinerari scelti, locomotive impiegate per lunghi percorsi e fuori dal Compartimento di residenza.
Infine, la necessità di non gravare ulteriormente sulla situazione di mezzi e di personale nella fase operativa della Legge 17, in modo da agevolare lo sforzo necessario per la sua attuazione.
Si deve però aggiungere che la nostra Azienda non ha ancora stabilito se riprendere, per il 1983, l'attività feramatoriale. Se la decisione sarà positiva, tale attività dovrà però essere soggetta a limitazioni di tempo (esclusi i periodi di punta del traffico e per un massimo di due treni al mese) e di percorso (uso delle locomotive nel Compartimento di residenza e per percorrenze non superiori ai 70 Km al giorno).
L'attuazione del Piano Integrativo creerà, comunque, condizioni più favorevoli per i feramatori in quanto la parte più

LETTERE A VOCI

vecchia del parco carrozze verrà sostituita e distolta dalla circolazione, inoltre saranno restituite all'esercizio o riclassate linee secondarie di grande attrattiva paesaggistica e turistica».

Assistente sociale cercasi

Gentile Direttore,
sono il papà di un bambino di 8 anni, handicappato. Non sto a dilungarmi su quella che è la mia vita: troppo difficile sarebbe spiegarle una disperazione che vivo giorno per giorno, direi ora per ora, ma penso che lei possa intuire tutto ciò molto bene. So che ormai da anni si interessa ai nostri problemi e per questo ho pensato di scriverle.
Fino a pochi mesi fa, in ogni Compartimento, esisteva un Assistente sociale che portava avanti l'iniziativa a favore degli handicappati. Adesso, questa figura non esiste più. Naturalmente, ho domandato il perché e mi è stato spiegato che, da tempo, gli Assistenti sociali chiedevano di essere assunti in ferrovia, di diventare ferrovieri a tutti gli effetti. Sono stati accontentati, però, non esistendo nella nostra Azienda la qualifica di «Assistente sociale», sono stati assunti con quella di «Segretario». Di conseguenza, ora svolgono tutt'altro lavoro.
Non posso fare a meno di domandarmi e di domandarle se tutto questo sia giusto. Avere in tutta la rete 28 Assistenti sociali era per noi molto importante, lo è altrettanto per voi avere 28 nuovi Segretari?

Lettera firmata
Roma

Francamente no, non è altrettanto importante. Tutto quello che lei scrive è esatto, però voglio aggiungere qualcosa.
A suo tempo, quando si parlava della «sistemazione» a ruolo degli Assistenti sociali, personalmente giudicai giuste le loro aspirazioni e mi augurai che si potesse trovare al più presto la soluzione per il loro problema. La soluzione è stata trovata, ma ora occorre che — sia pure chiamandosi «Segretari» — continuino ad essere Assistenti sociali. Ed io voglio sperare che ci sia buona volontà da parte di tutti coloro che devono esaminare questa questione — Organizzazioni Sindacali comprese — perché non vada disperso un patrimonio di conoscenze e di capacità che può e deve essere utilizzato per svolgere compiti che tutti sappiamo quanto siano preziosi per chi vive una realtà così difficile e dolorosa.
Sarà anche questo un modo per prendere parte concretamente a quelle iniziative a favore degli handicappati di cui molto si parla e per le quali invece si opera molto meno.

Soverato: un P.L. di troppo

Caro Direttore,
quest'anno guardando le vetrine di un'Agenzia di viaggi, sono rimasto meravigliato vedendo che tra i tanti depliant ammiccanti a lontane isole di sogno, spiccava anche quello del mio paese natio. La cosa mi ha stupito, perché ormai inghiottito dal vortice della vita metropolitana mi ero quasi dimenticato di quella striscia di mare chiamata Soverato, dove nacqui nel 1922 (da padre ferroviere, in servizio appunto presso la locale stazione), quando era soltanto un villaggio di pescatori sul golfo di Squillace. Villaggio, però, carico di storia. Soverato, infatti, ha conosciuto varie dominazioni, tra le quali quella borbonica e quella francese, e il ricordo di quelle terribili vicende è testimoniato dal fatto che in quel periodo gli abitanti del paese, terrorizzati dalle continue razzie, spostarono l'abitato più all'interno, in cima ad una collina ventosa: l'attuale Soverato Superiore.
Dopo tanti anni mi sono deciso, insomma a ritornare a Soverato. Innanzitutto sono rimasto meravigliato per il progresso raggiunto dalle comunicazioni ferroviarie. Oggi, grazie al grande incremento del turismo, le principali località della Calabria sono collegate con treni diretti da e per Torino, Milano e Roma. Ben diversa era la situazione negli anni in cui ci vivevo io. Ottima anche l'attrezzatura delle stazioni balneari. Niente più l'aspetto quasi selvaggio di un tempo, oggi si fa di tutto per rendere al villeggiante il soggiorno piacevole, comodo e distensivo. Ma il golfo di Squillace è sempre lo stesso, mare e cielo hanno sempre sullo sfondo la linea azzurrina dei crinali silani, la campagna soveratese è sempre ricca di aranceti e invasa dal rosso dei fichi d'India e dal rosa degli oleandri.
È evidente che si deve all'azione promozionale svolta dalla locale Azienda di soggiorno se oggi Soverato è diventata una meta famosa del turismo nazionale e internazionale. Le autorità regionali hanno anche predisposto un piano per l'allargamento della superstrada che da Montauro, attraverso lato monte, eliminerà in parte l'afflusso del traffico veicolare dal centro cittadino. Peccato, però, che gli addetti ai lavori non abbiano pensato che poteva essere meglio sfruttata, con opportune modifiche, anche la sede ferroviaria, abbandonando quella vecchia che in 5 Km collega Montauro a Soverato, spostandola a lato della nuova sede stradale in modo da alleviare il traffico veicolare cittadino causato dall'unico P.L. che attualmente divide in due la città. È una proposta! È troppo sperare che il nostro bel giornale la renda pubblica?

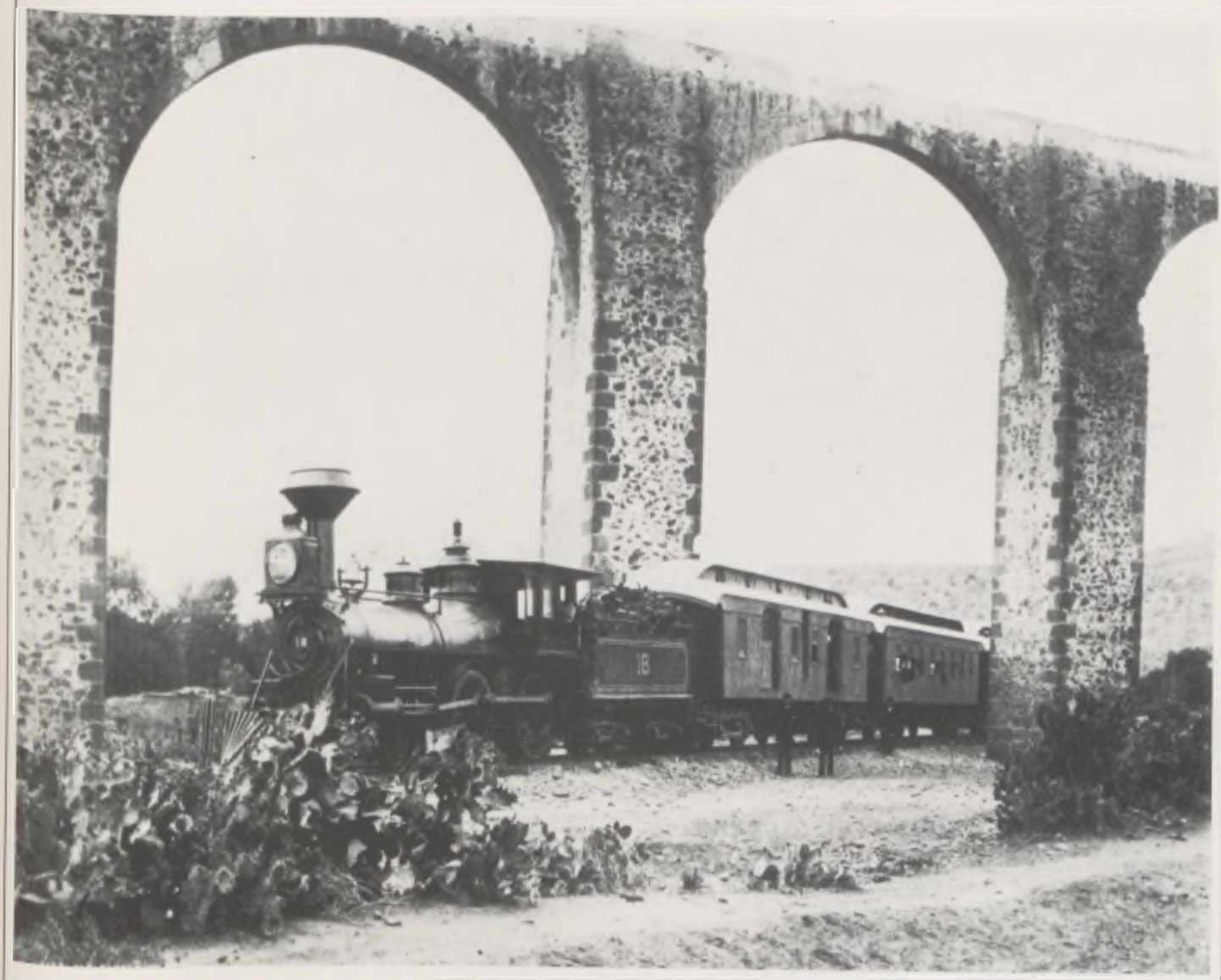
Francesco Grande — Roma

"Voci della Rotaia" quindicinale? E perché no?

Gent. Direttore,
solo da due anni siamo abbonati a "Voci" in quanto solo da questo periodo mio marito è ferroviere. La sua rivista mi piace molto perché è interessante e di piacevole lettura. Purtroppo però mi arriva con un ritardo di oltre un mese, il numero di maggio mi è arrivato infatti a metà giugno. Questo mi dispiace sia perché vengo informata un mese dopo di tutto ciò che riguarda le ferrovie sia perché mia figlia non ha potuto partecipare al concorso di disegno sul treno e la primavera. Il ritardo c'è sempre, quindi non penso che la colpa possa essere imputata alle Poste Italiane o a un momentaneo disguido. Vorrei sapere se si tratta di un vostro modo di condurre le cose o se è solo a noi che succede così. Però ricordo bene anche un'altra persona che vi scrisse mesi fa e che aveva il mio stesso problema. Voi avete pubblicato la lettera ma non ho capito bene dalla risposta se con il tempo la situazione migliorerà.
Grazie.

Alide Baldini
Cesena

A dire la verità non si tratta tanto di migliorare la situazione quanto di mettersi d'accordo sulle scadenze. Lei ci scrive di aver ricevuto il numero di maggio a metà giugno e questo è assolutamente regolare. "Voci" è un mensile e in quanto tale ogni numero giunge agli abbonati il mese successivo. Il numero di maggio arriva a giugno, quello di giugno a luglio e così via. Quanto al concorso che sua figlia ha perduto, certamente non può essere stato per i ritardi di "Voci", avevamo infatti annunciato questo concorso fin dal numero di febbraio. Comunque, la ringraziamo per l'attenzione e la simpatia con cui ci segue. Per quanto possibile a un mensile, noi cerchiamo sempre di essere attuali e se poi, un giorno, chissà, fosse possibile trasformare "Voci" in un quindicinale lo saremmo certamente ancora di più.



William Henry Jackson: *"Nuovo Messico 1878"*

a cura di Piero Berengo Gardin

Il «West» americano non fu percorso soltanto da cercatori d'oro in vena di fortuna o da pionieri a caccia di bisonti e di terre indiane da espropriare, ma anche da un certo numero di pionieri fotografi ai quali, fu affidato il compito di far conoscere agli americani il volto del loro grande paese.
Questi fotografi viaggiavano, in genere, con un equipaggiamento grande e ingombrante, preparavano da loro stessi lastre ed emulsioni (per lo più il collodio umido) ed alternando il più delle volte, la loro attività ufficiale con quella, forse più congeniale, di allevatori di bestiame e di «cow boys».
Tra questi pionieri dell'immagine, nell'ovest americano c'è anche William Henry Jackson, autore di questa fotografia scattata in Nuovo Messico intorno al 1878, periodo in cui viene chiamato dalla «Union Pacific», una delle nascenti Compagnie ferroviarie degli Stati Uniti, per effettuare una serie di fotografie lungo il percorso della strada ferrata.

Jackson esegue il lavoro in modo inconsueto. Non essendo, infatti, raro il caso che un fotografo venisse talvolta ingaggiato senza regolare contratto, stringe amicizia con i ferrovieri ai quali fa poi dono delle sue foto in cambio del mangiare, del dormire e del viaggiare gratuito a bordo dei convogli. Alle Ferrovie dell'Ovest (la celebre «Western») fornisce una grande quantità di fotografie scelte tra quelle scattate durante le sette spedizioni compiute al seguito del geologo Ferdinand Hayden. È in occasione di tali esplorazioni che Jackson riesce a produrre immagini di così rara efficacia paesaggistica da cancellare qualsiasi altra prova etnografica fornita graficamente da studiosi e da rilevatori.
William Henry Jackson, nato nel 1843 a Kescille, ha avuto dalla vita due grandi soddisfazioni: quella di veder legato il proprio nome ad alcune località inesplorate e di aver vissuto, viaggiando e fotografando, la bellezza di novantanove anni.

13 sportelli presso gli uffici e gli impianti FS al vostro esclusivo servizio

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 11/novembre 1982

Programma Integrativo: a che punto siamo

A pag. 6

PER IL CROLLO DI UN PONTE

Emergenza sul fiume Taro

A pagina 8

Con la nostra assicurazione auto:

RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente
ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con
trattenute sullo
stipendio

*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXV n. 11/novembre 1982

Operai degli Impianti Elettrici al lavoro (Foto di Bonaventura Pelucchini), *e due drammatiche immagini del ponte ferroviario sul Taro, crollato a seguito dell'alluvione che ha colpito la zona* (Foto di Bruno Di Giulio)

"Non si può tornare indietro", così s'intitola l'articolo d'apertura di questo numero, in cui si sottolinea la necessità che il Programma Integrativo vada avanti senza indugi, superando ogni tardiva e inutile polemica che ancora lo circonda.
"Emergenza sul Taro", dice invece l'articolo dedicato al crollo del ponte sul fiume appenninico a seguito della recente alluvione che ha colpito il nord-Italia. E anche una situazione eccezionale come questa ripropone drammaticamente l'urgenza di attuare i programmi di ammodernamento della rete. Anche nell'"Identikit del ferroviere anni '80" (pag. 14), un'indagine demoscopica condotta nell'area torinese, emerge la convinzione di gran parte del personale della necessità di una politica di nuovi investimenti. Così pure l'articolo sulla presentazione di un nuovo mezzo diesel a due piani (pag. 16), prodotto da un consorzio di industrie del settore, ripropone il discorso sul Programma Integrativo, la cui attuazione darà ossigeno anche a molte aziende costruttrici nazionali.
Insomma un intero numero dedicato al Programma Integrativo? In qualche modo sì. Infatti, ogni argomento, ogni avvenimento della ferrovia degli anni '80, non può che fare riferimento (esplicito o implicito non importa) al Programma Integrativo: l'unico strumento economico-finanziario che, oggi, può dare un futuro alla nostra Azienda.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	PROGRAMMA INTEGRATIVO: NON SI PUO' TORNARE INDIETRO	*Eriberto Storti*
8	EMERGENZA SUL TARO	*Renzo Pocaterra*
11	ALL'ARMI, SON TEPPISTI!	*Marcello Buzzoli*
14	IDENTIKIT DEL FERROVIERE ANNI '80	*Renzo Marello*
16	LA CFC, DIESEL A DUE PIANI	*R.M.*
17	ALLA SCOPERTA DELLE NOSTRE LINEE: LA MESTRE-PORTOGRUARO	*Laura Facchinelli*
21	CASA NOSTRA Personaggi / Amici in pensione / Notizie per il personale / Un treno nel cassetto / Cronache del D.L.F. / Modi di dire / Iniziativa handicappati / Tuttarete	
32	BINARI NEL MONDO: USA, ASPETTANDO LA NUOVA EPOPEA	*Giorgio Isgrò*
37	PANORAMARETE	
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Per voi ragazzi / Educazione / Collezionismo / Filatelia	
49	LETTERE A "VOCI"	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*Piero Berengo Gardin*

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

Direttore
Alberto Ciambricco

Redattore Capo *(Responsabile)*
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Francesco Causarano

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Armando Noya, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Andrea Melloni, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

«Rivoluzione segnaletica» a Santa Maria Novella

La stazione di Santa Maria Novella sarà dotata entro l'83 di una serie di pannelli indicatori all'avanguardia che sostituiranno quelli attualmente in funzione, ormai vecchi di venti anni.
Il nuovo sistema "alfa numerico" si avvarrà di una centrale di comando elettronica, posta nella cabina pilota di smistamento-traffico. Attraverso questa centrale elettronica, con l'impiego di un elaboratore, sarà anche possibile programmare gli orari di un'intera stagione. In caso di variazioni, rispetto agli orari previsti, l'operatore che si troverà nella cabina potrà agire su una tastiera con cui correggere la "memoria" del calcolatore: contemporaneamente i dati verranno riportati elettronicamente sui pannelli all'interno della stazione.
La tastiera sarà utilizzata, ovviamente, anche per la segnalazione di eventuali ritardi. Le informazioni sulle partenze saranno fornite attraverso tre pannelli (uno in più di quelli attuali) così dislocati: due nella "galleria di testa", e cioè nel grande corridoio tra la fine dei binari e le biglietteri, le sale d'attesa e il ristorante, e un terzo, dove è attualmente, nell'androne della biglietteria.
Altra novità sarà costituita dai monitor a 24 pollici che riporteranno contemporaneamente i dati sugli arrivi e le partenze, e che saranno ubicati nel ristorante, nelle sale d'attesa e nell'Ufficio informazioni.
I lavori per questa "rivoluzione segnaletica" dovrebbero essere completamente ultimati entro il prossimo anno.

Orient-Express con lo sconto

In cinque mesi i passeggeri del "Venice Simplon Orient Express" sono stati ben sedicimila; si calcola che il totale a fine anno raggiungerà le ventimila presenze in base alle prenotazioni raccolte dagli uffici di rappresentanza del "Venice" in Europa, Usa e Giappone.
Un nuovo ufficio del VSOE (Venice Simplon Orient Express) è stato recentemente aperto a Milano, nella galleria di testa della stazione Centrale. Funziona da ufficio informazioni e prenotazioni, sotto la direzione di Pietro Sfalcin che ha assunto l'incarico di Direttore commerciale dell'Italia del VSOE. Il nuovo sportello contribuirà a incrementare il successo dell'iniziativa. Intanto per il prossimo anno si prevede che i viaggiatori saliranno almeno a 40 mila.
Fino al 31 marzo prossimo sono anche previste agevolazioni notevoli. Una coppia di coniugi, ad esempio, potrà viaggiare con un solo biglietto. Ci sono poi notevoli sconti sulle tratte da Milano a Parigi e da Milano a Venezia.

L'On. Casalinuovo Ministro dei Trasporti

La chiusura in tipografia di questo numero di "Voci" coincide con l'insediamento del nuovo Governo Fanfani e con la notizia dell'avvenuto cambio al vertice del nostro Dicastero.
Nuovo Ministro dei Trasporti è l'On. Mario Casalinuovo, che sostituisce l'On. Vincenzo Balzamo.
"Voci della Rotaia" rivolge all'On. Casalinuovo un cordiale saluto di benvenuto e un augurio di buon lavoro, ed esprime all'On. Balzamo il più vivo ringraziamento per l'opera svolta alla guida del Dicastero dei Trasporti e per il decisivo contributo dato nella delicata fase di avvio del piano di ammodernamento delle ferrovie.

I saluti ai ferrovieri dell'On. Balzamo e dell'on. Casalinuovo verranno pubblicati sul prossimo numero.

Treni-blocco a Ravenna

A Ravenna il raccordo ferroviario, che in futuro dovrà unire il porto alla rete FS, non è ancora una realtà. Di conseguenza, gli utenti sono costretti a dirottare parte dei loro traffici specializzati in altri scali adriatici e non.
Una nuova linea full-container, la Its, che unisce senza scali intermedi il porto di Ravenna ai porti israeliani, ha ora imposto scelte drastiche ai propri agenti, pena la cancellazione del collegamento. Quindi già due treni-blocco, carichi rispettivamente di 75 e 63 containers di zucchero, per un totale di 25 carri l'uno, hanno raggiunto le banchine del vecchio porto di Ravenna, provenienti dalla stazione francese di Meaux, nei pressi di Parigi.
Malgrado le comprensibili difficoltà operative, si deve rilevare che questo è il primo caso di un treno-blocco che raggiunge il porto di Ravenna, ma è anche la prima volta che un porto italiano mediterraneo si impone in una corrente di traffico, in questo caso francese, che tradizionalmente avrebbe dovuto scegliere un porto nazionale.
L'esperimento, pur tra le previste difficoltà, e grazie alla fattiva collaborazione della locale Compagnia portuale, è andato a buon fine. Un buon segno per il futuro.

Il 4 novembre a Villa Patrizi

Il 4 novembre scorso, nella ricorrenza della Giornata delle Forze Armate, nei giardini del Ministero dei Trasporti, davanti al monumento ai ferrovieri caduti per servire la patria, come è ormai tradizione, si è svolta una breve, ma significativa cerimonia. Dopo la deposizione di una corona d'alloro al monumento, hanno preso la parola, per il Presidente Centrale dell'Associazione Combattenti e Reduci dei Trasporti, Melacrinis, e il Vice Presidente dell'Associazione Nazionale del Genio Ferrovieri, Massarotti.
Ha chiuso la cerimonia l'intervento del Sottosegretario ai Trasporti, On. Caldoro. Erano presenti alla commemorazione il Direttore Generale, Dr. Semenza e i Vice Direttori Generali, Ing. Misiti e Dr. de Campora. In rappresentanza del Consiglio Nazionale del Genio Ferrovieri ha assistito alla cerimonia il Comm. Veschi.
(Nella foto, l'On. Caldoro mentre pronuncia il suo discorso).

IN BREVE DALL'ESTERO

R.F.T

La prima stazione di smistamento d'Europa completamente guidata da calcolatori è quella di Maschen, nelle vicinanze di Amburgo, creata appunto nei pressi della grande Città Anseatica per snellire le correnti di traffico merci da e per Amburgo, Schleswig-Holstein e la Bassa Sassonia e la Sassonia del Nord che un tempo venivano distribuite in cinque stazioni di smistamento ad Amburgo. Ma si trattava di stazioni antiquate e del tutto inadeguate al ritmo frenetico dei grandi traffici del più importante porto della Germania e del Baltico. Numero e lunghezza dei binari non erano sufficienti, obsolete risultavano le apparecchiature delle cabine di blocco, la composizione dei treni richiedeva personale esuberante e tempi lunghi.

Oggi a Maschen, le funzioni connesse con la programmazione del processo di distribuzione e con la formazione dei treni sono completamente automatizzate.

Questo complesso di funzioni viene svolto secondo un concetto tecnico che si articola in cinque settori: il preavviso, la coordinazione del sistema nel suo complesso, la dirigenza dell'esercizio, il comando di lancio, e il trattamento delle vie di transito dei treni e dello smistamento.

URSS

Il traffico di containers sulla Transiberiana ha subito un leggero incremento nel corso del 1981, rispetto all'anno precedente, e ciò malgrado si sia dovuto registrare un leggero regresso dei traffici con l'Europa. Il dato complessivo per l'81 è di 103.800 TEU (unità equivalente ai 20 piedi) contro i 100.000 TEU dell'80.

Nettamente preponderanti gli scambi con il Giappone (82.800 TEU), in rialzo quelli con l'Iran (+15.000 TEU). I principali clienti o partners europei di questo settore restano per la ferrovia transiberiana sovietica la Germania Federale (8.800 TEU) e la Finlandia (5.000 TEU).

Austria

Le ferrovie austriache hanno gettato sul mercato una originale offerta: ovvero, il treno "servizio totale". Oltre alla elaborazione telefonica dei biglietti, alle prenotazioni e ai documenti di viaggio altrettanto rapidamente sbrigati per telefono, la *Bahn Service Pass* per 12.000 lire circa rilascia buoni che dànno diritto al trasporto gratuito (compreso il bagaglio) da una stazione di Vienna ad un'altra, al servizio di facchinaggio a Vienna Ovest a Vienna Sud, al posto a sedere riservato, all'assicurazione per il bagaglio, ad una bevanda da consumare in vettura ristorante, ad un giornale di Vienna, a depliant turistici delle ferrovie e dell'Ente turismo, ad un gettone gratuito e ad una bevanda al Casinò e ... ad un quarto di vino da consumare in una osteria di Grinsing. La validità di questi "buoni" è praticamente illimitata salvo per quanto concerne l'assicurazione bagagli.

Svizzera

Dal 3 al 10 novembre 1982 si è tenuta a Berna la Conferenza Europea degli orari treni merci (CEM). Tutte le Reti interessate hanno preso atto dell'attuale stato di recessione economica che investe l'Europa e, conseguentemente, del livello non molto elevato di traffico, in questo periodo. Non è apparso necessario, perciò, apportare significative modifiche al programma ed orari dei treni merci preesistenti. Per l'Italia si è trattato, più che altro, di potenziare alcune relazioni con l'Austria e riesaminare l'impostazione di alcuni treni merci collegati con l'Europa occidentale. Il margine di potenzialità individuato dovrà servire per nuove acquisizioni di traffico nella prospettiva dell'inversione di tendenza dell'attuale congiuntura economica.

Iran

Sono stati sbloccati i progetti ferroviari temporaneamente accantonati a seguito delle ben note difficoltà di questo inquieto Paese. Tre di questi progetti figurano ora in un "programma quinquennale" considerato urgente e prioritario dalle autorità governative. Innanzitutto, la costruzione di una linea tra Kerman e il porto di Bandar Abbas, i cui studi sono a buon punto. Si prevede l'attivizzazione di questa linea entro il 1987, malgrado le difficoltà notevoli che saranno costituite dall'attraversamento di una catena montagnosa con altitudini che giungono sino ai 4.400 metri. Si porrà poi mano alla costruzione di un'altra linea, prevista da tempo, tra Kerman e Zahedan che consentirà l'allacciamento alla rete ferroviaria pakistana. Quale terzo progetto figura il raddoppio della linea Ahwar-Bandar Khomeini, sulla riva del Golfo Persico, in prossimità della frontiera irakena. Il raddoppio di questa linea, lunga 110 Km, è considerato essenziale per il flusso delle importazioni. (ma prima, ovviamente, bisognerà porre termine alla sciagurata guerra ...). L'intera rete ferroviaria iraniana conta oggi 4.567 Km di linee, 94 dei quali a scartamento ridotto tra Zahedan e Mirjaveh, alla frontiera pakistana. Progetti ambiziosi, come si vede: ma, si sa, in Iran è possibile tutto, con l'aiuto di Allah ...

La stazione di Helsinki. Nelle principali stazioni finlandesi sono stati installati orari in "braille" per le esigenze dei non-vedenti

Arabia Saudita

Le ferrovie saudite hanno aperto una gara d'asta per la costruzione di tre nuove stazioni a Damman, Ahsa e a Riyadh.

Laos

Il governo di Luang-Prabang ha dato notizia del proprio intendimento di costruire una ferrovia in direzione del Vietnam. Tuttavia, secondo le migliori tradizioni di questo Paese, itinerario e data di inizio dei lavori sono stati tenuti gelosamente segreti.

Finlandia

Una nobile iniziativa è stata presa dalle ferrovie finlandesi in favore dei non-vedenti: nelle stazioni principali del Paese sono stati installati orari in "braille".

Canada-Alaska

La chiusura di una miniera di zinco e rame ha condannato anche la ferrovia di White Pass e Yukon, il cui ultimo convoglio ha circolato il 30 settembre. Sembra tuttavia che la società proprietaria della miniera che di fatto procurava l'intero traffico alla linea oggi "in cassa integrazione" non escluda una ripresa delle proprie attività in un futuro più o meno prossimo. In questo caso la White Pass e Yukon potrà di nuovo continuare a funzionare. Questo il destino precario di una leggendaria ferrovia, aperta nel lontano 1898 "sulla via dell'oro..."

(a cura di Camillo Benevento)

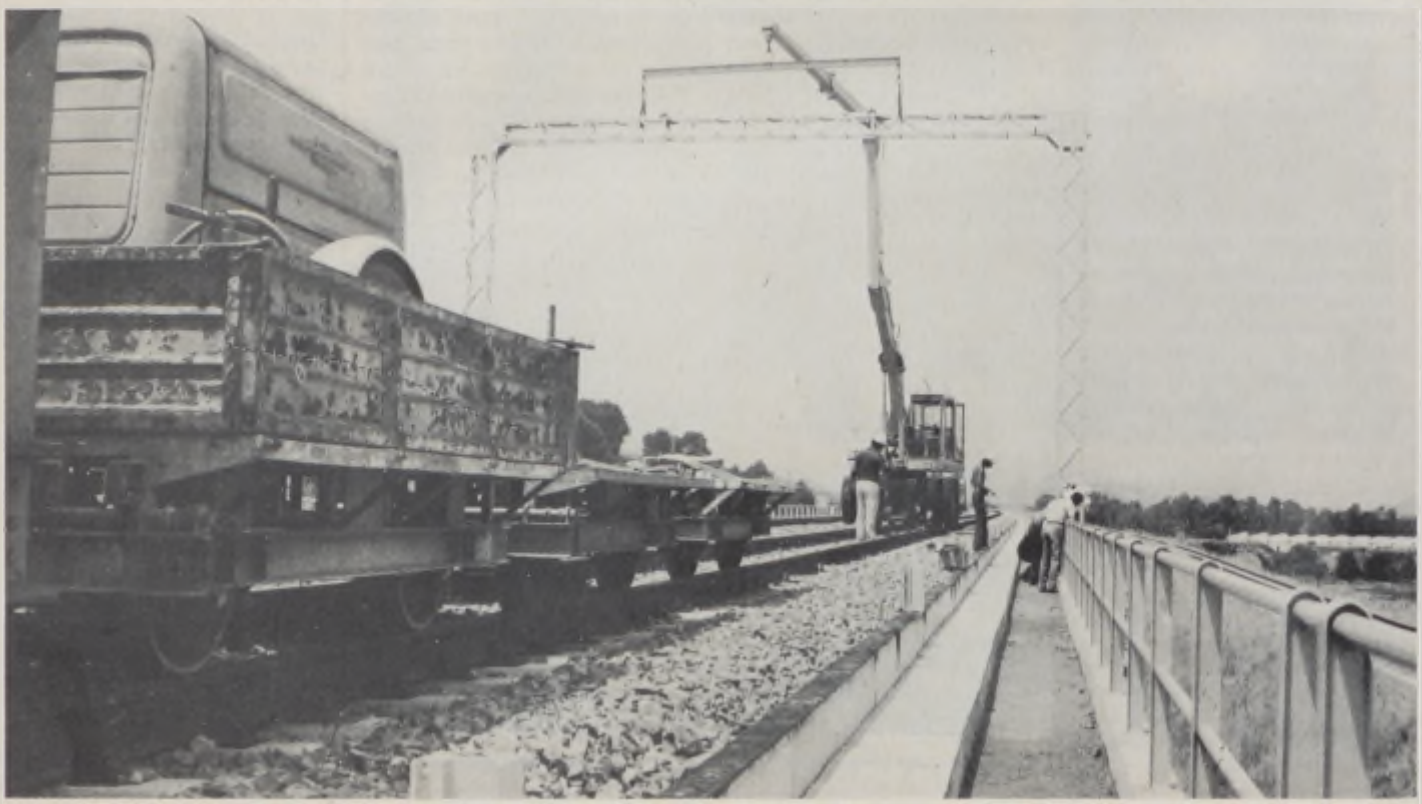
Non si può tornare indietro

di Eriberto Storti

A che punto siamo con il Programma Integrativo? È una domanda, questa, che viene rivolta da molte parti, dai Sindacati, dai Partiti, dai giornalisti e dai cittadini. Ed è una domanda importante perché al Programma Integrativo delle ferrovie viene unanimemente riconosciuta una capacità di carattere economico generale, oltreché tecnico, tale da assicurare ben 100 milioni di giornate lavorative, ai settori industriali, tecnologici e edili collegati al sistema ferroviario, e inoltre la caratteristica di volano economico, in relazione all'integrazione tra i diversi modi di trasporto, condizione essenziale e primaria per consentire una riduzione dei prezzi e quindi un rientro dell'inflazione. Si è parlato negli ultimi tempi di un intervento del Ministero del Tesoro volto a tagliare, almeno in parte, i finanziamenti che, come è noto, sono previsti dalla legge n. 17/1981 in 12.450 miliardi di lire indicizzate o quanto meno a farne slittare una parte.

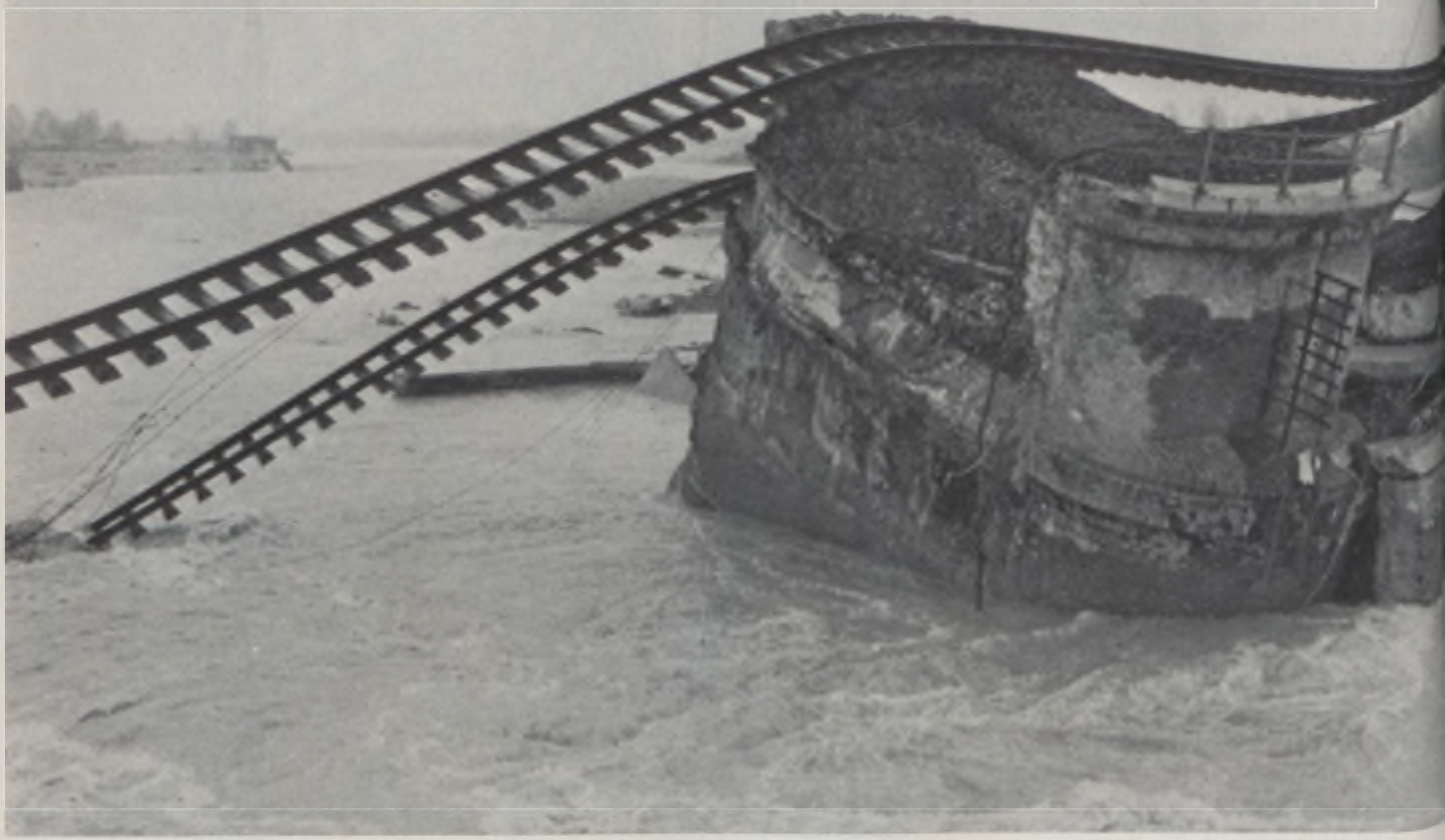
La questione esiste e non è stata ancora risolta. Purtroppo il nostro Paese sta attraversando una delle peggiori crisi del dopoguerra: l'inflazione tende a crescere, mentre cala l'occupazione, spendiamo più di quanto produciamo e gli interventi pubblici, per la lievitazione della spesa corrente, anche se nel 1982 non hanno segnato una riduzione, appaiono sempre più insufficienti, anche perché nell'ultimo anno sono calati verticalmente gli investimenti privati.

Il Programma Integrativo delle ferrovie, quindi, con la sua interrelazione con il sistema economico, con la sua capacità di propulsione industriale e occupazionale, rappresenta uno dei pochi investimenti dello Stato, certamente il più importante, indirizzato a costruire una piattaforma di recupero e di lancio. È per questo che il Ministro dei Trasporti, on. Balzamo, ha preso netta posizione contro ogni tentativo di svilimento del Piano. Se è vero, come è vero, che gli investimenti nel settore dei trasporti sono i più redditizi, perché — proprio per l'arretratezza



del sistema — consentono una redditività superiore al 20%, che è quella minima richiesta da investimenti non assistenziali, si può argomentare che il Programma Integrativo, per le sue caratteristiche, rappresenta oggi il più proficuo intervento dello Stato, anche in relazione alla tonificazione che da esso deriva a tutta l'industria italiana.
Il Ministro Balzamo, con questa consapevolezza, si è battuto e si batte perché il Piano venga finanziato integralmente, anche perché sarebbe veramente impossibile effettuare stralci essendo il progetto generale strettamente connesso e finalizzato al conseguimento di un ammodernamento globale delle linee e dei mezzi di trazione. È un fatto che quando i quattrini sono spesi bene rendono, così come è un fatto che non avere speso in passato quanto era necessario per le ferrovie ci ha ora condotto in una situazione di degrado del sistema, tale da renderlo forse irrecuperabile o quanto meno recuperabile con un dispendio enorme di energie e di soldi, se non si interviene subito con una cura massiva e, cioè, attuando integralmente il Programma Integrativo.
A che punto siamo? Alla data di oggi il Consiglio di Amministrazione delle FS ha autorizzato impegni per 3.694 miliardi per gli impianti fissi e per 2.313 miliardi per l'acquisto del materiale rotabile. In totale per oltre seimila miliardi, sui 12.450 previsti.
Sarebbero stati molti di più se il Ministero del Tesoro non avesse messo un freno. Comunque, alcune delle opere finanziate e già in fase di appalto sono estremamente importanti.
Ricordiamole brevemente: l'elettrificazione della rete ferroviaria della Sardegna, con un sistema mai sperimentato in Italia, il completamento della Direttissima Roma-Firenze e il quadruplicamento del tratto Firenze-Empoli, il raddoppio della "Pontremolese", la linea a monte del Vesuvio, il raddoppio della linea Tirano-Sondrio-Milano, il quadruplicamento della Milano-Venezia, il raddoppio delle linee Orte-Falconara, Bari-Lecce, Bari-Taranto, Caserta-Foggia e la costruzione dei grandi scali di Beura e Domodossola, Orbassano e Roia.
Ma certamente occorre fare di più. Le Unità Speciali sono pronte a partire con tutto il programma. L'Azienda è pronta. I soldi, in questo caso abbastanza eccezionale di una struttura dello Stato che sa muoversi senza ritardi e con competenza, vanno trovati. Ne va della serietà e dell'efficienza del Paese. □

Emergenza sul Taro



di Renzo Pocaterra

È stata una piena di proporzioni mai registrate prima. Nella giornata del 9 novembre il Taro ha raggiunto la portata di 2.800 metri cubi al secondo contro i 1.400 registrati in passato nei momenti di piena.

Al Magistrato del Po, che ha fornito queste notizie, va il merito di aver tempestivamente dato l'allarme, a tutti gli Enti interessati, che il Taro aveva invaso le zone golenali e minacciava argini stradali e ferroviari.

I tecnici dell'Ufficio Lavori, che dispongono di un servizio permanente di controllo delle condizioni delle linee e dei ponti in caso di maltempo, erano però già in allarme. Immediatamente, attorno alla mezzanotte del giorno 8, erano iniziati i sopralluoghi di funzionari e tecnici: l'Ing. Stanziani, Capo della 1ª Sezione dell'Ufficio Lavori, accompagnato dal Capo Reparto d'Esercizio Geom. Parizzi e dal Segretario Martinelli. Poche ore dopo era sul posto anche l'Ing. Mossini, Capo dell'Ufficio.

Sotto una pioggia incessante, alla luce di lampade portatili, la gravità della situazione è apparsa subito evidente. In particolare preoccupava il ponteviadotto di 20 arcate sul fiume Taro che sorge sulla linea Bologna-Piacenza, tra le stazioni di Parma e Fidenza; si tratta di un ponte lungo 480 metri, in mattoni, risalente all'epoca della costruzione della linea (1859), con alcuni interventi di ripristino per i danni subiti dalla guerra nel 1945.

Invadendo le zone golenali il fiume stava asportando terreni che mai erano stati toccati in precedenza nel tratto in cui il ponte ferroviario si stacca dall'argine. Inoltre la furia dell'acqua, asportando una fetta di terreno di circa 30 metri, stava creando un alveo più basso asportando masse sempre più ingenti di terra. In quelle condizioni non rimaneva che assumere l'ingrata responsabilità di sospendere la circolazione, pur sapendo che ciò avrebbe comportato l'interruzione della linea più importante delle comunicazioni nord-sud (vi passano 200 treni al giorno). La speranza era che la piena, come è nello stile di questi fiumi appenninici, mantenesse la sua violenza solo per un relativamente breve periodo.

Il passare delle ore rendeva, invece, la situazione sempre più grave. Le acque, creando vortici spaventosi, erano arrivate ormai alla fondazione di un pilone, scalzandolo. Alle ore 14 del giorno 9 il pilone cedeva, trascinandone un altro nel crollo e causando quindi la demolizione delle arcate per una larghezza di 75 metri.

Nelle foto, alcune drammatiche immagini del ponte crollato. La circolazione ferroviaria era stata interrotta alcune ore prima, attivando le necessarie deviazioni per assicurare il mantenimento delle comunicazioni

Iniziavano immediatamente gli interventi sulla circolazione per assicurare il mantenimento delle comunicazioni. Il Taro in precedenza aveva già distrutto altri quattro ponti stradali rendendo caotica la circolazione nella zona.
Per il timore di altri crolli, veniva interrotto anche il transito sul vicino ponte della Via Emilia, detto di Maria Luigia. L'unico ponte transitabile restava quello dell'Autostrada del Sole, sul quale si creavano giganteschi intasamenti, nei quali restavano coinvolti anche gli autoservizi sostitutivi che le FS avevano organizzato fin dalle prime ore della stessa giornata.

L'Ufficio Movimento di Bologna organizzava subito gli opportuni instradamenti deviati, tenendo conto di ogni possibilità. Immediatamente sono stati fatti passare i primi treni sul "triangolo", costituito dalle tratte Parma-Fornovo, Parma-La Spezia e Fornovo-Fidenza, rispettivamente di 23 e 25 km, elettrificati e efficienti, anche se a semplice binario. Dopo i primi momenti di inevitabile "rodaggio" la deviazione opportunamente utilizzata è stata in grado di consentire il transito di 41 treni a lungo percorso con un maggior perditempo di circa 45 minuti. Altri treni sono stati instradati sulla Pontre-

Una fase dell'incontro con la stampa e gli amministratori locali, nel corso del quale è stato presentato il programma di ricostruzione del ponte. A sinistra, il Ministro Balzamo sul luogo del crollo, accompagnato dal Direttore Generale, Dott. Semenza, e dal Vice Direttore Generale, Ing. D'Alessio

molese, sulla Bologna-Verona e sulla Bologna-Padova-Verona. Per i treni dei pendolari si è fatto largo ricorso agli autoservizi sostitutivi. Contemporaneamente sono iniziati gli studi per una ricostruzione il più possibile sollecita, in previsione dei tradizionali afflussi di traffico delle festività natalizie.

La soluzione adottata, dopo aver esaminato tutte le possibilità, non escluso l'intervento del Reggimento Genio Ferrovieri, è stata di deviare opportunamente il corso del fiume formatosi con la piena, costruendo piloni provvisori in ferro poggiati su opportune fondazioni in cemento armato, in grado di consentire un veloce ripristino della linea e in un secondo tempo la ricostruzione definitiva dell'opera.

Il progetto di massima è stato presentato dal Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, nel corso di una visita sul luogo del crollo e di un successivo incontro con la stampa e gli amministratori locali.

Il Ministro Balzamo, che era accompagnato dal Direttore Generale Dr. Semenza, dal Vice Direttore Generale, Ing. D'Alessio, e dal Direttore Compartimentale, Ing. Marino, dopo la presentazione del programma di ricostruzione che prevede il ripristino della circolazione entro Natale con una spesa di circa 3 miliardi, ha rilevato come l'accaduto riproponga con drammaticità il problema degli investimenti per l'ammodernamento della rete ferroviaria. Sono balzate in maggior evidenza le difficoltà che le FS sono costrette ad affrontare per assicurare la circolazione di uomini e merci. È in occasioni come questa che le opere previste dal Programma Integrativo, vedi il raddoppio della Pontremolese o della Bologna-Verona, si mostrano sempre più urgenti e improrogabili.

Si è anche parlato di quanto sia urgente provvedere alla difesa del suolo, in particolare per le zone appenniniche che presentano (è stato detto) uno stato di emergenza idro-geologica. □

I primi interventi sul luogo del disastro. La ricostruzione del manufatto e il ripristino della circolazione è prevista per Natale, con una spesa di circa 3 miliardi

Dalle notizie che ci giungono, nel momento di andare in macchina, risulta che l'andamento dei lavori di ripristino procede con notevole ritmo. Si lavora quasi costantemente sotto la pioggia, giorno e notte, senza alcuna interruzione nemmeno nei giorni festivi. Alla fine di novembre le tre stilate di sostegno sono già state erette, mentre il montaggio delle travate costituenti il ponte vero e proprio è in fase di ultimazione. Si prevede che la ripresa della circolazione avverrà entro la prima decade di dicembre, quindi con anticipo sui tempi previsti.

Sul prossimo numero di dicembre, "Voci" dedicherà un ampio servizio alle impegnative opere di ripristino del ponte danneggiato.

All'armi, son teppisti!

di Marcello Buzzoli

Quando arriva la polizia, scappano da tutte le parti come le anguille. Alcuni però restano nella rete. Processati per direttissima, scontano qualche mese di galera. La maggioranza è a piede libero in attesa di processo.

Parliamo dei teppisti della domenica, i tifosi fanatici che trascendono ad atti di violenza e di vandalismo col pretesto delle partite di calcio. La libertà provvisoria è stata subordinata, per i più riottosi, all'obbligo di presentarsi la domenica alle quindici al commissariato di quartiere a firmare un registro di presenza. Quelli che debbono sottostare a questa misura di controllo vengono così privati della possibilità di andare allo stadio. La stampa ne ha pubblicato le fotografie, i nomi e i cognomi, regalando una manciata di pubblicità a chi non la merita.

Resta da vedere se la libertà vigilata e le altre sanzioni più drastiche riusciranno a raffreddare le caldane degli "ultras". Intanto si ripropongono le solite domande sulle motivazioni che scatenano certe prodezze.

Senza risalire a Caino, a Hitler, alla bomba atomica, vogliamo fare un cenno agli studi di due antropologi contemporanei, Wilson e Sipes. Da un confronto tra l'attività atletica in dieci nazioni pacifiche e in dieci belligeranti, risulta che nelle seconde prevalgono gli sport violenti.

L'Italia è un paese belligerante? Nossignori, ma vi si respira la violenza ad ogni angolo di strada. Il calcio è uno sport violento? Assolutamente no, ma può diventarlo per colpa dell'affarismo, della megalomania, dell'avidità di denaro. Quando si collocano in primo piano il guadagno e il successo, è inevitabile che l'antagonismo leale si tramuti in rissa, in ammucchiata selvaggia. Lo sport è vissuto non come momento lucido e liberatorio, ma come rabbia e sopraffazione. Ecco allora le marcature ad uomo, gli sgambetti, le spintonate, gli sputi in faccia, ed altre scorrettezze. Dal rettangolo verde, il nervosismo e la violenza si propagano alle tribune dello stadio e viceversa in un'interazione ossessiva e moltiplicatrice. In questo clima drogato e rovente, la sconfitta e la vittoria sono vissute non come l'esito normale di una gara sportiva, ma diventano rispettivamente un sopruso per la squadra perdente e un indebito regalo per quella che ha vinto.

La violenza delle domeniche calcistiche è anche l'esantema di altre insoddisfazioni. Mentre agonizzano gli altiforni di Bagnoli, Napoli, una città con 230 mila disoccupati e 100 mila senzatetto, affida il proprio riscatto agli undici atleti in maglietta e mutande che inseguono il pallone. È pronta a coprirli d'oro, se vincono. Vuole lapidarli, se perdono. E il sogno ad occhi aperti dello scudetto anestetizza, non

Vetri frantumati, sedili sfondati, pareti imbrattate, i danni che troppo spesso si ripetono sui treni dei tifosi

ALL'ARMI, SON TEPPISTI!

soltanto nella città del Vesuvio, e nell'Italia meridionale, la mancanza di migliori gratificazioni morali e materiali.

Non vanno taciute altre ragioni della straordinaria popolarità del gioco del calcio sulla quale s'inserisce il fanatismo come aspetto degenerativo.

L'Italia è un paese dove lo sport attivo viene praticato in misura ridottissima. Adesso c'è la moda un po' ridicola dello jogging. Dicono che fa un gran bene e allontana le malattie. Corri che ti passa. Ma a sgambettare sono in pochi. Le statistiche indicano che soltanto cinque italiani su cento si dedicano seriamente ad una qualsiasi attività sportiva. La mancanza delle strutture non favorisce un'evoluzione in senso positivo. C'è una palestra ogni 680 mila abitanti, un campo di atletica leggera ogni centomila, una piscina ogni centonovantamila. Il quaranta per cento dei Comuni è sprovvisto di qualsiasi impianto sportivo pubblico. Nel settore scolastico, invece delle 19 mila palestre che sarebbero necessarie, ne troviamo circa seimila più o meno attrezzate. I giovani che volessero emulare Adriano Panatta hanno scarsissime possibilità di farlo: c'è un campo di tennis ogni 57 mila alunni. Rinunciare alla racchetta o accedere ai costosi club privati. Questo è il dilemma.

In condizioni del genere non c'è da stupirsi che prevalga lo sport non come pratica attiva, ma come spettacolo da guardare (e magari da contestare), stando però seduti sulle gradinate dello stadio o davanti allo schermo della televisione. Da qui la popolarità e il grande favore che circondano il football. La marea di folla, la profusione dei drappi e vessilli, il rullare dei tamburi, l'ondeggiare dei cartelli, sono l'estrinsecazione di quella popolarità e costituiscono l'accompagnamento pittoresco e festoso della macchina del campionato. Qualche pugno, qualche sberla, sebbene riprovevoli, sono forse inevitabili in un tifo becero e caciarone ma in fondo innocuo.

In un libro di Achille Campanile, "Giovanotti non esageriamo", pubblicato nel 1930 e oggi introvabile, leggiamo il monologo dell'arbitro, un pezzo da antologia: «Posso dirvi che, dopo la partita, il pubblico, scontento di me, mi aspettò all'uscita e mi prese a pugni. Andai in albergo e qui il portiere, appassionato di calcio, me le dette di santa ragione. Messomi a tavola, chiamai il cameriere. Questi accorse, e poiché aveva assistito alla partita, mi riconobbe e mi prese a schiaffi. Mi ritirai in camera. Il mio vicino, un tifoso del Napoli, seppe che c'ero io, bussò, entrò e mi picchiò. Mi alzai alle sette per la prima colazione. "Ah, quell'arbitro era lei?" fa uno da dietro i fogli rosa della "Gazzetta dello Sport". "Piacere di conoscerla! Prenda su e impari". Fuggii dall'albergo, mentre la città gridava in coro: "Arbitro presbite / sordo e fanatico, / venduto e miope, / cieco e lunatico, / tu ci hai tradito / schifoso mito! / Getta il fischietto! Strappati il petto!"».

Perché abbiamo riportato questo brano? Perché esso, meglio di tante analisi sociologiche, ci fa comprendere come un fenomeno che aveva una dimensione sostanzialmente goliardica e carnevalesca, sia venuto assumendo un po' alla volta virulenza criminale. La

maggioranza degli appassionati del calcio, quelli che vedono nella partita un'occasione di onesto svago, è estranea a questa degenerazione. Si tratta di gruppi, di bande di forsennati che provocano i tifosi di parte opposta, incendiano automezzi, compiono scorrerie, inseguiti dall'urlo delle sirene delle volanti.

Purtroppo in questi tafferugli balena sempre più spesso il coltello e non si esita a far ricorso anche ad altre armi. Nello stadio partenopeo di San Paolo, il 20 dicembre 1970, un razzo partito da una pistola pirotecnica colpì alla testa il rossonero Villa. Si gridò all'inciviltà, alla mancanza di senso di responsabilità, ecc. Squalifica al Napoli e vittoria per due a zero, a tavolino, per il Milan.

Nel 1980, sempre una pistola lanciarazzi uccideva all'Olimpico il tifoso laziale Paparelli. E la tragica escalation ha mietuto poi altre vittime, come il giovane Andrea Vittone, morto carbonizzato sul treno che lo riportava a Roma dopo la partita disputata a Bologna dai giallorossi.

Le carrozze ferroviarie (patrimonio di tutti) sono spesso il teatro delle gesta inconsulte dei teppisti della domenica. Tralasciando quanto è accaduto negli scorsi anni, episodi di una certa gravità in ambito ferroviario si sono verificati fin dagli inizi del campionato in corso. Uno dei più rilevanti risale alla prima domenica di ottobre, in occasione dell'incontro Pisa-Sampdoria. Rivediamone il filmato. Conclusa la partita, nelle strade della città toscana si accendono risse e baruffe che proseguono anche nell'interno della stazione. Gli agenti della Polfer operano alcuni fermi. I più facinorosi reclamano il rilascio dei fermati, minacciando l'occupazione della stazione. Accorre in aiuto un reparto di poliziotti che ristabilisce l'ordine. I tifosi salgono sul treno. Per la precisione, è l'"espresso" Roma-Torino, che ferma a Pisa alle diciassette, e che quella domenica, proprio in considerazione della manifestazione sportiva, è stato rinforzato con tre carrozze aggiuntive. Si è cercato così di evitare il sovraffollamento e ogni altro possibile motivo di tensione. Precauzione lodevole, ma inutile perché ci troviamo di fronte a balordi che vogliono comunque provocare incidenti. Infatti, non appena il treno si muove, vengono lanciati dai finestrini sassi e oggetti contundenti all'indirizzo degli agenti di P.S. schierati sul marciapiede.

Durante il viaggio verso Genova, gli "ultras" sfogano la loro furia distruttiva. Come in un rito demenziale, sfondano sedili, infrangono lavandini, frantumano specchi, riducono a brandelli le tendine e gli altri arredi. Uno dei teppisti, colto in flagrante, viene arrestato e fatto scendere a Massa. (Sarà poi processato per direttissima e condannato a sei mesi di reclusione senza la condizionale). Intanto la polizia, preavvertita telefonicamente, tende la rete alla stazione di Brignole. Qui gli agenti circondano il treno, operano fermi ed arresti.

In termini finanziari, la bravata ha un prezzo che è pesante, pur senza avallare le esagerazioni di certi giornali. Secondo la valutazione dei tecnici F.S., il danno alle carrozze ascende ad otto milioni. Per la mano d'opera occorrono due milioni. Il danno indiretto per la giacenza del materiale è cifrabile sui sette milioni. Il totale è dunque di diciassette milioni.

In questa cronaca retrospettiva, troviamo un altro incidente di rilievo. Il 24 ottobre scorso, sono state danneggiate alcune carrozze dell'"espresso" 614 Roma-Torino. Questa volta, i sedicenti tifosi non tornavano dalla partita, ma andavano a vederla. È dunque escluso che i "torti" inflitti alla squadra del cuore o le presunte prevaricazioni dell'arbitro abbiano acceso la miccia di una violenza che appare del tutto immotivata e ha provocato danni valutati in undici milioni circa. Alla stazione di Torino, la polizia, preavvertita come il solito, ha operato alcuni arresti.

Il campionato continua, da una domenica all'altra, e tutti si augurano che il grande festival non sia offuscato da turbative dell'ordine pubblico assolutamente irragionevoli.

Comunque l'Azienda F.S., oltre a prestare la massima collaborazione alla Polizia ferroviaria, così duramente impegnata, ha adottato una linea di condotta per prevenire, nel limite del possibile, gli incidenti di cui parliamo. Le richieste dei treni straordinari riservati ai tifosi vengono prese in esame a due condizioni: assicurazione dell'Autorità prefettizia che il convoglio sarà adeguatamente scortato dalla polizia; impegno da parte delle Agenzie o Società che organizzano il viaggio a risarcire gli eventuali danni alle persone e alle cose.

Pur con queste cautele, le F.S. sono orientate a contenere l'effettuazione dei treni speciali e a non accogliere le richieste di trasporto delle comitive di tifosi sui treni ordinari. È un atteggiamento di parziale chiusura attuabile con una certa elasticità e in particolari situazioni, ma che comunque trova un limite nell'obbligo dell'Azienda di Stato di assicurare il servizio. Non si può impedire di accedere al treno a quanti pagano un regolare biglietto; tanto meno è lecito discriminare preventivamente i viaggiatori in base al sospetto che nel corso del viaggio possano compiere azioni riprovevoli.

Le violenze negli stadi e nell'ambito ferroviario sono quasi sempre opera di giovani e rivelano immaturità, incultura, mancanza di civismo. Per aiutare questi giovani a "crescere", è necessario si avverino nuove condizioni sociali e la rivalutazione dello sport, come pratica formativa ed educativa, non soltanto come spettacolo dei professionisti superpagati e idolatrati.

Sebbene iperbolica, merita attenzione la frase di Ortega y Gasset che la «vita propriamente parlando è soltanto quella dell'aspetto sportivo, il resto è in confronto meccanizzazione e puro funzionamento». □

Identikit del ferroviere anni '80

Interessante indagine demoscopica tra i ferrovieri del nodo di Torino. Ne è scaturito l'identikit di un giovane istruito, consapevole della importanza del posto di lavoro, ma desideroso di ritornare al Sud.

di Renzo Marello

La redazione di un giornale politico dei trasporti alcuni mesi or sono ha diffuso, in quasi tutti gli impianti ferroviari dell'area torinese, un questionario con il quale venivano formulate ben sessantacinque domande. Queste, poste naturalmente sotto la garanzia della più assoluta anonimità, spaziavano dalle origini dell'interpellato alla sua situazione di famiglia, dagli studi compiuti al curriculum ferroviario, dai giudizi sul servizio fino alle indicazioni più specificamente di politica sindacale ed aziendale.

L'imponente mole di risposte ricevute e la serietà tecnica con cui è stata condotta l'indagine hanno logicamente richiesto tempi non indifferenti per la successiva analisi interpretativa e per lo studio delle caratteristiche oggettive dei vari campioni di rilevazione, in altri termini per la elaborazione dei risultati ottenuti, per cui soltanto di recente è stato possibile conoscere le prime conclusioni del sondaggio.

Assai interessante è la lettura dei dati emersi, mediante i quali è possibile formulare tutta una serie di osservazioni di fronte al continuo rinnovamento verificatosi nel Compartimento di Torino e sui nuovi rapporti instauratisi con il lavoro e con l'Azienda.

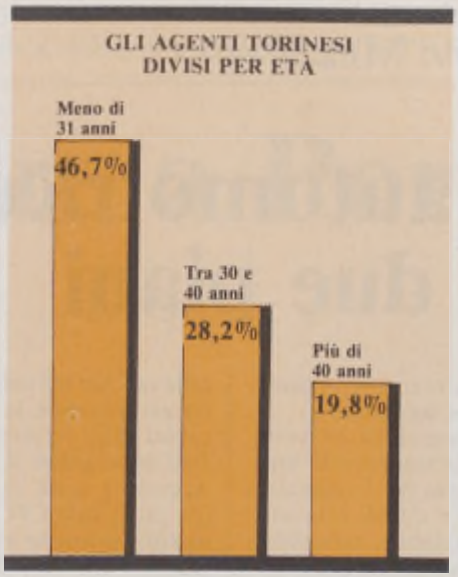
Un primo elemento decisamente significativo riguarda l'età, che per ben quasi la metà degli agenti torinesi, esattamente il 46,7%, è inferiore ai 31 anni; il 28,2% ha un'età compresa tra 31 e 40 anni e soltanto il 19,8% ha un'età superiore. È questa una ulteriore prova del compito di "centro addestramento reclute" che l'area torinese è da anni chiamata a svolgere. Se ne ha la conferma, d'altronde, prendendo in considerazione la data di assunzione nelle ferrovie, che per addirittura il 76,8% degli interpellati è avvenuta dopo il 1969 e per il 36,6% soltanto negli anni dal 1977 in poi.

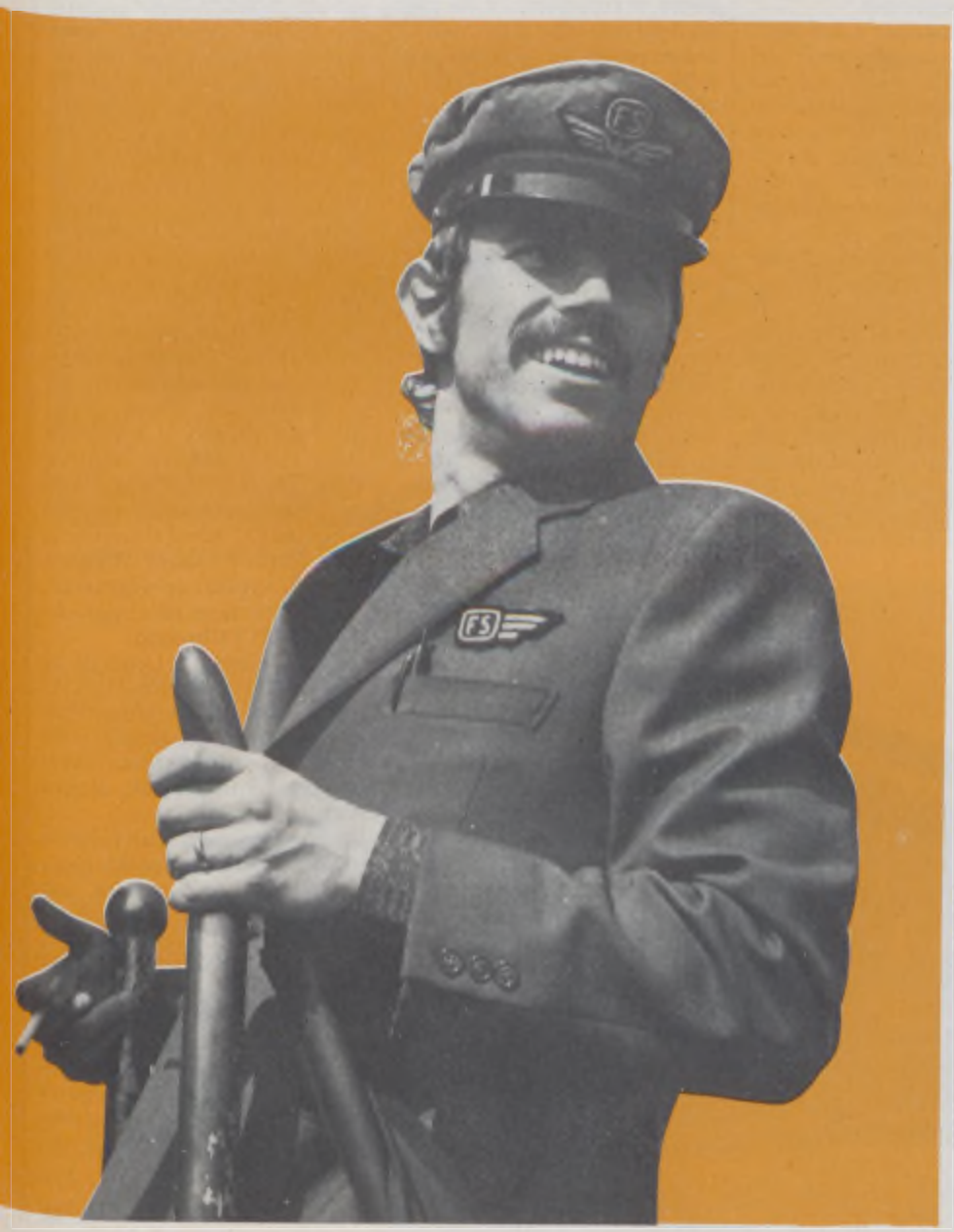
I due aspetti ora citati, la giovane età e la bassa anzianità di servizio del personale, forniscono dunque un'immagine del notevole turn-over che ha caratterizzato il Compartimento di Torino nell'ultimo decennio. Se confrontiamo, poi, le risposte relative all'assunzione con quelle che si riferiscono al luogo di nascita appare in evidenza che la percentuale di nati in Piemonte e nelle altre regioni nord occidentali (in totale il 25,6%) tende a ridursi via via che la data di assunzione si avvicina agli anni più recenti; risultano infatti nati in dette zone il 46,8% dei ferrovieri assunti prima del 1960 e solo il 19,1% di quelli assunti fra il 1977 ed il marzo 1982. Viceversa risultano nati nelle regioni dell'Italia meridionale solo il 19,1% dei ferrovieri assunti fino al 1960 e quasi il 50% (47,9%) di quelli assunti tra il 1977 ed il 1982.

È questo un fenomeno riscontrabile anche presso altre amministrazioni statali, in diversi settori delle quali esiste da sempre la possibilità di richiedere il trasferimento presso una sede diversa da quella di assunzione. Un altro fattore che ha determinato tale afflusso unidirezionale è senz'altro connesso con la endemica difficoltà di trovare un posto di lavoro in alcune aree del paese, particolarmente nelle regioni del Sud.

Comunque, meridionali e settentrionali hanno in comune un elevato livello di studi: basti dire che oltre la metà degli interpellati (53,5%) risulta in

possesso della licenza di scuola media superiore; tale percentuale, tuttavia, tende ad aumentare di mano in mano che si perviene alle assunzioni più recenti, tanto che in quelle avvenute dopo il 1977 i detentori di una maturità raggiungono l'80,6%.
Il fatto, poi, che molti di questi giovani debbano adattarsi a svolgere anche mansioni inferiori alla loro scolarità, spiega i motivi della loro scelta di lavorare in ferrovia. A tale riguardo la risposta più frequente da parte degli ultimi assunti è stata "perché è il primo concorso che ho vinto" (45,3%) e successivamente "perché c'è la sicurezza del posto" (19,5%), mentre tra i più anziani le due percentuali si invertono. Solamente il 10% ha motivato la scelta con la tradizione di famiglia.





Assai interessanti sono pure i dati evidenti per ciò che concerne l'atteggiamento dei ferrovieri torinesi nei confronti dell'Azienda. Sull'argomento il 44% degli intervistati ha espresso una convinta disponibilità ad una ipotesi di trasformazione delle modalità di gestione del servizio ferroviario in Italia e l'auspicio di una maggiore efficacia aziendale, per ottenere la quale la grande maggioranza, il 64,9%, punta ad una diversa organizzazione del lavoro.
Altre "strategie" utilizzabili a tale scopo (nuovi investimenti, aumento delle tariffe, riduzione degli organici) hanno riscosso basse percentuali di aderenti, forse anche perché pochi hanno dimostrato, ad una successiva domanda, di essere al corrente della situazione economica dell'Azienda, tanto da non conoscerne neppure (85%) il disavanzo dell'esercizio scorso.

L'efficacia aziendale

Gli ultimi quesiti del sondaggio riguardavano, infine, l'"efficacia aziendale", vale a dire il grado di soddisfacimento delle esigenze degli utenti e gli accorgimenti migliori per aumentarlo. A tale proposito le risposte appaiono, ad una prima analisi, abbastanza equilibrate: a fronte, infatti, di un 41,3% che ritiene gli utenti assolutamente non soddisfatti delle ferrovie, sta il 49,27% del parere che essi lo siano soltanto in parte, mentre l'1,23% di irriducibili ottimisti dà per certo il pieno gradimento da parte dell'utenza del nostro servizio.
Per migliorare il quale ancora una volta viene in prevalenza proposta una diversa organizzazione del lavoro (55% delle risposte); tuttavia, al riguardo, si può notare un notevole spostamento verso la convinzione della necessità di una politica di nuovi investimenti.
Ciò sta a testimonianza del fatto che è stata percepita la differenza tra i problemi dell'efficienza aziendale e quelli del livello qualitativo del servizio svolto, anche se, ovviamente, fra i due aspetti della questione esiste un indiscutibile nesso di interdipendenza.
Successive e più complete elaborazioni dei dati raccolti, già programmate nel quadro di una sistematica analisi dei vari incroci fra tutte le domande e le risposte, potrà portare a più precise prospettive di esame e quindi ad ulteriori migliori ipotesi interpretative. □

La CFC, automotrice diesel a due piani

Nel settore del trasporto viaggiatori l'idea della soluzione a due piani non è recente; sin dal secolo scorso, infatti, apparvero veicoli di tale tipo: treni di periferia, tram, diligenze con imperiale.
I successivi progressi tecnici, tuttavia, particolarmente per quanto riguarda i mezzi di produzione, di calcolo delle resistenze e di trazione, hanno consentito di mettere a punto una nuova generazione di tali veicoli, che unisce grande capienza, leggerezza, comodità, ottime prestazioni dinamiche, cosicchè nel 1974 la SNCF, per prima, ha messo in servizio nella zona della "banlieue" di Parigi oltre 800 carrozze di questo particolare tipo.
Visto il loro successo e considerato che l'incremento del trasporto pendolare, per le sue intrinseche caratteristiche, comporta orientamenti talvolta diversi dalle soluzioni tradizionali, nel 1978 anche la nostra Azienda ha iniziato l'impiego di queste carrozze, in particolare sulle linee secondarie.
Il nuovo materiale ha confermato tutti i vantaggi previsti: maggiore capienza per i viaggiatori trasportati e quindi riduzione del parco rotabile, affidabilità ed economicità del prodotto, semplicità gestionale.
Inoltre la soluzione a due piani si inserisce perfettamente nel contesto socio-economico attuale, tendente a privilegiare lo sviluppo di trasporti collettivi a media e breve distanza, che offrano buoni livelli di comfort con costi di gestione e consumi energetici ridotti.
Per ottimizzare questa soluzione la CIMT Lorraine francese, la Casaralta di Bologna e la Fiat Ferroviaria di Savigliano, in uno spirito di collaborazione internazionale che ben si inquadra nell'auspicata integrazione europea, si sono associate allo scopo di studiare la fattibilità di una automotrice diesel a due piani, ossia a trazione autonoma, che risponda alle esigenze delle reti non elettrificate ed offra nel contempo le qualità peculiari della versione cointesa.
Dall'associazione di queste tre Aziende è sorta la CA.FI.CI (da cui la sigla CFC del nuovo mezzo), avente lo scopo di realizzare e commercializzare, appunto, le automotrici a due piani, il cui prototipo dimostrativo è stato presentato ufficialmente il 21 ottobre scorso a Torino.
Alla cerimonia ha partecipato, fra gli altri, anche il Direttore Generale, Dott. Semenza.
Ecco le caratteristiche tecniche del nuovo mezzo: sagoma UIC, velocità massima 115 Km/h, buona resa anche in montagna, come hanno dimostrato le corse sulla Cuneo-Limone, posti a sedere 125 (65 al primo piano e 60 al secondo) ed altrettanti in piedi, lunghezza m. 25,280, peso 55 tonnellate, motore Fiat-Iveco a 8 cilindri con potenza continua di 430 CV — a cinque marce —, già largamente impiegato nel campo industriale e pertanto affidabile e di manutenzione poco costosa, due cabine di guida alle estremità, due carrelli a sospensione pneumatica, condizionamento termico ad aria soffiata, all'interno ampi finestrini, colori riposanti dal verde al nocciola, un'impressione ovunque, anche nei particolari, di funzionalità e di comfort.
Si tratta, insomma, di un veicolo pratico, multiuso, per il quale è logico prevedere un lusinghiero successo e che offre anche notevoli possibilità all'esportazione, tanto più che sono già state previste sia l'installazione di motori diesel di potenza superiore che la realizzazione di una versione a trazione elettrica.
In tal modo la nuova motrice, oltre a rispondere alle esigenze del servizio pendolare, potrà essere utilmente impiegata anche per viaggi con diverse caratteristiche, specie quelli che, pur non essendo di lunga durata, richiedono al tempo stesso una buona media commerciale.
Il costo di questo primo esemplare presentato, compresa la fase di progettazione, è stato di tre miliardi e duecento milioni di lire.
Una prova pratica ha fatto seguito all'illustrazione del nuovo veicolo nei suoi aspetti tecnici ed economici, effettuata dagli Ingg. Piccoli e Santanera della Fiat e dall'Ing. Matthey della CA.FI.CI. Gli invitati, fra cui numerose autorità regionali e comunali, nonchè esponenti delle ferrovie italiane, francesi, danesi, svedesi ed argentine, hanno compiuto un viaggio da Torino PN a Chivasso.
Il nostro Direttore Generale ha espresso il vivo interesse dell'Azienda per questo sforzo imprenditoriale congiunto, che apre un nuovo discorso sia di servizio ferroviario, sia di produzione industriale.
Ai numerosi giornalisti presenti il Dr. Semenza ha anche manifestato la preoccupazione non infondata per la minaccia di una battuta d'arresto nell'esecuzione del Piano Integrativo a causa delle difficoltà finanziarie derivanti dalla crisi economica, sottolineando che ogni ritardo nel compimento dei lavori vanificherebbe purtroppo le aspettative del Paese e l'appassionata ed alacre tenacia dei ferrovieri.

R. M.

Da Mestre a Portogruaro

L'attraversamento del fiume Piave sulla linea Mestre-Portogruaro

di Laura Facchinelli

La linea ferroviaria da Mestre a Portogruaro è una delle quattro arterie che dal nodo di Venezia si diramano a ventaglio nel tessuto della regione (un quinto ramo, affidato alla gestione della Società Veneta, si spinge a sud verso Adria svolgendo, però, un ruolo assai limitato). Affiancata alle direttrici per Milano, per Trento, per Udine-Tarvisio, la linea s'inoltra nell'estremo lembo orientale del Veneto e, poco dopo Portogruaro, giunge in territorio friulano dove tocca Cervignano, Monfalcone, Trieste, e infine il confine con la Jugoslavia a Villa Opicina.

La costruzione di questa ferrovia venne realizzata nell'arco di un quarantennio, dal 1857 alla fine del secolo. Nel '57, infatti, già esisteva il breve tratto da Trieste Centrale al Bivio Galleria, ma per il proseguimento dell'impresa dovevano passare ancora molti anni.

Sul finire degli anni Settanta, e precisamente il 20 luglio 1879, venne approvata una legge che autorizzava la spesa di 1.260 milioni per la costruzione di oltre 6.000 chilometri di ferrovie complementari. Fra le linee di interesse prevalentemente regionale venne inserito il tronco Mestre-Portogruaro, per il quale lo Stato avrebbe chiesto alle Province interessate un contributo in misura del 20% delle spese di costruzione. L'opera venne portata a compimento nel secondo quinquennio a partire dall'emanazione della legge, e precisamente il tratto da San Donà a Mestre (quasi 33 chilometri) venne ultimato nel 1885, mentre l'anno successivo si conclusero anche i lavori del restante segmento da San Donà a Portogruaro (26 chilometri e mezzo).

Il collegamento con l'attuale confine venne completato in rapide tappe: in poco più di un decennio vennero aperte all'esercizio la Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro (1888), la Monfalcone-Cervignano (1894), la S. Giorgio di Nogaro-Cervignano (1897).

Col 1° luglio 1905 passarono all'esercizio di Stato le grandi linee già di proprietà di questo ma gestite dalle tre Società delle Strade Ferrate (Meridionale, Mediterranea e Sicula), e si aggiunsero anche numerose linee secondarie. Mentre la sezione da Mestre a S. Giorgio di Nogaro e da quest'ultima stazione al confine austriaco (che distava meno di 7 chilometri) furono, da

La Mestre-Portogruaro

allora, gestite dalle F.S., le vicende del tratto successivo, fino a Trieste, si svolsero sullo sfondo delle vicende storico-politiche, che videro il passaggio della terra friulana dall'Austria all'Italia. Passate di fatto al nostro Paese dopo la prima guerra, le ferrovie dell'estremo lembo nord-orientale del territorio nazionale italiano furono oggetto di un trattato siglato a Parigi negli anni Sessanta, col quale venne finalmente definita la situazione nei suoi aspetti giuridico-patrimoniali.

Noi, però, in questa sede, vogliamo concentrare la nostra attenzione sul tratto da Mestre a Portogruaro, su quella parte, cioè, dell'intero collegamento che ricade — tranne la stazione terminale, Portogruaro — nella giurisdizione del Compartimento ferroviario di Venezia.

A Portogruaro, ultimo centro di vaste proporzioni della regione veneta, all'estremità nord-orientale della provincia di Venezia, convergono, attualmente, tre linee, giacché accanto alla direttrice verso Mestre, e che da Mestre conduce all'Italia nord-occidentale e a quella centro-meridionale, accanto alla direttrice che s'inoltra verso Trieste e l'Europa orientale, si innesta un breve tratto di congiunzione dell'arteria triestina con Casarsa e, quindi, con la linea internazionale Mestre-Udine-Tarvisio. Sempre a Portogruaro, inoltre, in un futuro che possiamo, ormai, ritenere prossimo, confluirà la ferrovia proveniente da Treviso.

La nostra linea, data la sua posizione, ebbe una storia assai travagliata durante entrambi i conflitti mondiali. Durante la seconda guerra, in particolare, venne addirittura strappato via per ampio tratto uno dei suoi binari di corsa. Abbiamo parlato, nella stazione di San Donà, con i Tecnici Sterio Pavan e Giovanni Billotto che hanno vissuto personalmente queste pagine così dolorose per le genti venete. «La linea era a doppio binario — ricordano — e fino a Portogruaro c'era il blocco automatico a corrente codificata. Durante la guerra transitavano più di cento treni al giorno, soprattutto per trasporti militari: passavano per Bivio Carpenedo, dirigendosi quindi verso Milano. Le cose cambiarono nel '44, quando venne asportato un binario, da Quarto d'A. a Cervignano: una squadra di operai, soprattutto italiani e polacchi, diretti da militari tedeschi, lavorò per alcuni mesi per smontare l'armamento, da utilizzare poi per la costruzione di altre linee».

Ma un'altra serie di eventi drammatici doveva mutare le sorti di quest'arteria ferroviaria. «Alla fine del '44 — raccontano, ancora, i due testimoni — due ponti vennero abbattuti: quello sul Piave e quello sul Livenza. I bombardamenti si erano susseguiti nel tempo con ritmo incalzante da parte degli Alleati; l'obiettivo principale era costituito dalle locomotive che trasferivano lunghi convogli carichi di merci di ogni genere, diretti verso il nord. Dopo lunghi mesi di questa strategia, venne decisa un'azione risolutiva: l'abbattimento dei ponti che attraversavano i due principali fiumi (diversi altri crolli si ebbero più a nord, in corrispondenza dei fiumi che incrociavano la ferrovia in territorio friulano). Un lungo braccio di binario rimase così isolato, da San Donà fin oltre Ceggia».

Il collegamento, tuttavia, non poteva interrompersi, giacché erano numerosi gli operai che dovevano raggiungere il luogo di lavoro, a Mestre o Marghera. Si dovette, perciò, approntare un servizio d'emergenza. «Nel tratto di ferrovia isolato — ricordano Pavan e Billotto — non erano rimasti veicoli ferroviari; si provvide, allora, a trasformare un vecchio camion americano montando, innanzitutto, delle ruote di ferro adatte alla marcia sui binari e applicando, contemporaneamente, un meccanismo invertitore di marcia che consentisse, a volante bloccato, di utilizzare in entrambi i sensi le varie marce previste nella motrice del mezzo stradale. Così, dal Piave al Livenza, i pendolari viaggiarono per lunghi mesi, anzi per anni, su un convoglio formato da carri merci trainati da quell'insolita locomotiva che tutti affettuosamente chiamavano "Paola". Per superare i fiumi, naturalmente, trasbordavano su apposite barche».

Grazie a quella soluzione ingegnosa, quel breve tratto di ferrovia potè conti-

La stazione di Mestre. L'impianto veneto è uno dei nodi fondamentali per le comunicazioni ferroviarie del nord Italia

nuare a vivere, legata al resto dell'Italia, fino al '48, quando finalmente i due ponti ferroviari furono ricostruiti. La linea venne elettrificata nel '59. Un decennio più tardi si pose rimedio all'asportazione del binario pari: i 45 chilometri mancanti vennero, infatti, ricostruiti ed elettrificati, e si pensò anche ad installare dei moderni apparati di sicurezza, blocco e segnalamento e ad ammodernare l'armamento.

Nella stazione di San Donà abbiamo parlato anche col titolare, sig. Antonino Ruello, e con il Capo Tecnico I.E. Luigi Scotton, i quali ci hanno illustrato i problemi dell'impianto e le aspettative.

Le maggiori difficoltà, riguardo all'esercizio, nascono in via primaria dall'esistenza di un numero di passaggi a livello enorme rispetto alla lunghezza della linea (da Mestre a Portogruaro se ne trova, in media, uno al chilometro). Molti attraversamenti — ci vien detto — sussistono soltanto per consentire ai contadini di raggiungere i campi, altri sono superflui, in quanto vicini ad altri passaggi poco distanti e facilmente raggiungibili. Gran parte di questi passaggi a livello potrebbero, pertanto, venire soppressi, e proprio in tal senso stanno lavorando, d'intesa, la Direzione Compartimentale F.S. di Venezia e le autorità locali.

Nella stazione di San Donà si svolge un discreto traffico pendolare. La stazione è, inoltre, punto di riferimento per raggiungere le vicine località balneari (fra le quali è famosa soprattutto Jesolo), apprezzate sia dai nostri connazionali che dagli stranieri. Molto più numerosi potrebbero essere gli utenti della ferrovia se la stazione di San Donà fosse collegata con le spiagge mediante corse di autobus frequenti. Proprio per favorire l'avvicinamento, anzi per realizzare una vera e propria complementarietà treno-pullman, F.S. e Comune stanno esaminando la possibilità di ricavare, nel piazzale antistante il F.V., un'ampia area di parcheggio.

Riguardo alle merci, il traffico a carro ha subito negli ultimi anni una notevole contrazione: oggi la stazione di San Donà lavora quasi esclusivamente sul collettame.

Proseguendo verso il Friuli, incontriamo la piccola stazione di S. Stino di Livenza. S. Stino è un importante centro agricolo, specializzato nella coltivazione del granturco, che costituisce la principale attività lungo la fascia costiera, fino a Portogruaro, Concordia Sagittaria, Bibione e Caorle. Sorte sui terreni torbosi delle antiche paludi bonificate negli anni Trenta, le colture si estendono su gran parte della provincia di Venezia, portando quest'ultima al primo posto nella regione per la produzione di mais. Il raccolto veneto di questo cereale rappresenta, a sua volta, ben il 35% dell'intera produzione nazionale, ed è gran parte destinata all'esportazione.

Presso S. Stino si innesta il più grosso raccordo della linea, quello della Società Livenza Mais. A parte i treni completi provenienti da questo raccordo (da 30 a 50 all'anno), la stazione lavora oggi soltanto sulle piccole partite. Scarsissimo il traffico viaggiatori, nonostante le discrete dimensioni del centro (11.000 abitanti), giacchè per i percorsi sulle lunghe distanze il pubblico prende il treno nella vicina San Donà, mentre per le distanze medio-brevi utilizza senz'altro la macchina.

Il titolare di S. Stino, Gino Segatto, ci ha illustrato a lungo lo spinoso problema degli ambienti di lavoro, che sarebbero insufficienti come ampiezza e inadeguati come attrezzature; a questi difetti, comunque, si porrà rimedio fra poco, con il previsto ampliamento del F.V.

Proseguendo verso Portogruaro troviamo Lison, centro agricolo di fama internazionale per la produzione di un tipico vino locale, il "tocai di Lison", ottenuto da un vitigno ungherese tra-

Dati tecnici della Mestre-Portogruaro

Fasi della costruzione

— *tratta V. Mestre-S. Donà di Piave: inaugurata il 29-6-1885*
— *tratta S. Donà di Piave-Portogruaro: inaugurata il 17-6-1886*

Caratteristiche

— *lunghezza: km. 59*
— *tracciato: linea a doppio binario elettrificata*
— *sistema di esercizio: blocco elettrico manuale FS (nei 6 km fra Mestre e Bivio Carpenedo: blocco elettrico automatico)*
— *stazioni: Carpenedo, Quarto d'Altino, Meolo, Fossalta di Piave, S. Donà di Piave, Ceggia, S. Stino di Livenza*
— *pendenza massima: 8,7‰*
— *raggio minimo di curva: m. 301*
— *peso assiale ammesso: 20 tonn.*
— *velocità massima di tracciato: 150 km/h*
— *velocità massima d'orario: Rango A 130 km/h, Rango B 150 km/h*
— *passaggi a livello: 57, dei quali soltanto 1 automatico*

Interventi previsti dal Piano Integrativo

— *blocco automatico banalizzato fra Mestre e Quarto d'Altino*
— *telecomando di Bivio Carpenedo.*

La Mestre-Portogruaro

piantato nella zona con ottimi risultati. Giungiamo quindi a Portogruaro, ricca di attività artigianali, commerciali e piccolo-medio-industriali, ma anche apprezzata meta turistica per il suggestivo centro storico della città.
La zona agricola circostante Portogruaro è ricca di colture di mais, granturco e vite che si estendono verso Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro e, a nord, verso S. Vito al Tagliamento. A Fossalta esistono anche moderni e attrezzati allevamenti di bestiame, che hanno portato all'insediamento di industrie per la produzione agroalimentare. Ed ecco che dalla stazione di Portogruaro, sulla quale gravita una zona che abbiamo visto ricca e variamente articolata nella produzione, vengono spediti soprattutto prodotti primari dell'agricoltura e concimi (a carro) e inoltre prodotti finiti dell'industria e dell'artigianato (in piccole partite). Il traffico in arrivo — assai più consistente di quello in partenza — abbraccia una gamma ancor più vasta di categorie merceologiche: all'importazione di bestiame e di carni bovine macellate, provenienti dai Paesi dell'Est, si affiancano gli arrivi di partite di sabbie per vetrerie dalla Francia e di acciaio in lamiere e in coils dal Belgio.
Riguardo al traffico viaggiatori, Portogruaro è stazione turistica di appoggio per le spiagge di Caorle e Bibione. Come accennato, Portogruaro è situata al confine fra due Compartimenti, nel punto di confluenza di più linee: si tratta quindi di un nodo ferroviario di una certa importanza, e pertanto dotato di tutti i servizi più importanti di stazione, compreso il Ferrotel e la mensa per il personale. E, a proposito di mensa, non possiamo non ricordare che quella di Portogruaro gode di un'ottima fama, pienamente meritata. All'insegna della simpatia e della fantasia si svolgono anche le attività del locale Dopolavoro, che conta 650 soci, magistralmente diretto dal sig. Gradini.
Parzialmente distrutta durante l'ultimo conflitto e successivamente ricostruita e ristrutturata, la stazione di Portogruaro è stata oggetto, in questi ultimi anni, di un ampio programma innovatore. Si è provveduto — come ci informano il C.S. titolare Aldo Perosa e il Capo Tecnico Vittorio Lambertini — alla realizzazione del sottopasso e delle pensiline, alla costruzione di un nuovo fabbricato per servizi accessori. Inoltre è stato ristrutturato il piazzale per lo scarico delle merci e del bestiame. Nel 1980 è stato rinnovato il binario dispari sulla tratta da Portogruaro a S. Giorgio di Nogaro, la quale consente oggi velocità di 130-150 km/ora. Nel febbraio di quest'anno, infine, sono stati ultimati, nel F.V., i lavori di riorganizzazione dell'atrio, della sala d'attesa e di allestimento della nuova biglietteria.
Il Piano Integrativo migliorerà ulteriormente la funzionalità complessiva della stazione mediante il previsto prolungamento del F.V. e il conseguente ulteriore rinnovamento dei locali interni.
Gettiamo ora lo sguardo sul primo segmento, quello che dalla periferia di Mestre s'inoltra fino a San Donà. Le stazioni che incontriamo lavorano prevalentemente per il traffico pendolare e i treni in transito da e per Trieste fermano soltanto nelle tradizionali ore di partenza e di arrivo degli studenti e dei lavoratori.
Secondo il parere del C.S. Sup. Lucio Ferro della stazione di Quarto d'Altino, il servizio predisposto dalle F.S. per i pendolari è soddisfacente, gli orari dei treni sono sincronizzati con quelli delle scuole, degli uffici, delle fabbriche; la situazione, però, si fa critica nei casi — tutt'altro che infrequenti — di ritardo nella marcia dei treni.
Riguardo all'operatività degli impianti, mentre a Quarto d'Altino non si presentano grossi problemi nello svolgimento del servizio, a Meolo la situazione attualmente è resa difficile — secondo il titolare, sig. Ivan Zardetto — da problemi di personale e di ambienti di lavoro.
La tratta da Mestre a Quarto d'Altino prossimamente verrà ammodernata: con i fondi del Piano Integrativo, infatti, è prevista l'istituzione del regime di blocco automatico banalizzato che consentirà, come già oggi avviene sulla Padova-Mestre, l'instradamento dei convogli anche sul binario di destra. Un altro momento positivo si avrà con l'installazione del sistema di telecomando del Bivio Carpenedo. Alle economie di personale per il soppresso presenziamento si aggiungeranno, presumibilmente, i vantaggi di una circolazione più sciolta. □

San Stino di Livenza

Lison

I dati del traffico

Stazioni	Numero viaggiatori	Quantità merci (in tonnellate)			
		Spedizioni		Arrivi	
		carro	p.p.	carro	p.p.
Carpenedo (*)	25.678	—	0,300	—	0,800
Quarto d'Altino	244.570	7.886	3,1	161	5,2
Meolo	235.867	—	43	—	40
Fossalta di Piave	92.204	—	1,1	—	5,7
San Donà di Piave	597.420	9.926	228	21.808	779
Ceggia	147.009	14.286	24	11.632	73
San Stino di Livenza	134.352	31.124	4,6	953	42,8
Lison (c.c)	5.716	—	—	—	—
Portogruaro	468.632	2.631	211	65.630 (1) 21.789 (2)	465

(*) Fra Carpenedo e Quarto d'Altino: Gaggio, fermata impresenziata.
(1) Tonnellate
(2) Capi bovini

PERSONAGGI

Cola Ermanno commediografo di Romagna

Se fosse nato a Napoli probabilmente sarebbe noto in tutt'Italia. Soltanto là esiste un teatro dialettale affermato ed amato universalmente. Chi scrive in dialetto romagnolo si deve accontentare, invece, di una fama più ristretta. Ma ad Ermanno Cola — Capo Treno del D.P.V. di Faenza a due passi dalla quiescenza — essere profeta in patria basta. In Romagna il teatro dialettale gode di grande popolarità; vi agiscono una quindicina di compagnie, per ricordare solo quelle di buon livello, che hanno sempre il tutto esaurito, ma la cultura "in", quella che sentenzia sui giornali a grossa tiratura, ignora queste forme d'arte.
Ermanno Cola preferisce raccontare le miserie umane col sorriso bonario di chi non condanna, con le battute argute e penetranti che un tempo erano comuni nel linguaggio popolare. Certamente è l'autore dialettale più rappresentato in Romagna. La sua commedia più nota — "Su e giù per le scale" — viene data da vent'anni con molto successo ed ha già superato le 500 repliche. Ma tutto il suo repertorio, una ventina di commedie, gode buona popolarità. Spesso qualche sua opera rappresenta la Romagna alla Rassegna Nazionale del Teatro Dialettale, che da 18 anni ha luogo proprio a Faenza. Questa città deve ad Ermanno Cola un'altra singolare manifestazione: il palio del Niballo. Trovata nelle storie faentine la notizia di una giostra che si svolgeva in città dai primi del '600 fino alla fine del '700, pensò di ridarle nuova vita. Faenza, del resto, è ancora divisa negli antichi rioni medioevali; nelle belle targhe viarie cittadine (tutte in maiolica) sono ancora oggi riportati gli stemmi rionali, i quattro quartieri in cui la città si divideva secondo l'uso romano. Ogni rione ha un colore distintivo e Cola pensò di aggiungere un quinto rione, il "bianco". L'idea ebbe successo, costò molto lavoro a tanti, ma trovò terreno fertile.
Evidentemente le passioni contradaiole sono ancora ben radicate nei faentini, se ogni rione mantiene una propria sede (alcune addirittura fastose) con proprie stalle e propri cavalli da corsa.
"Anzi — dice Cola — i cavalli ed i fantini di Faenza prendono parte a Palii molto più famosi. Alcuni hanno partecipato al Palio di Siena, per conto naturalmente della contrada che li ingaggia."
Il Palio del Niballo (che deriva da Annibale, il nemico terribile da abbattere a tutti i costi) si corre l'ultima domenica di giugno ed è preceduto da un corteo di 350 persone in costumi

PAX HOMINI: una poesia dialettale di Ermanno Cola

L'è quesi e bot. La Messa l'è finida
un segn d'la Cros e via che tott i va
parché i ha fréza d'arivê a l'uscida
par amulês d'caréra vers a cà.

E in t'e piazêl, 'na bolgia, una corrida,
cun al màchin ch'al corr in quà e in là,
i scata, i frena, i s'amola d'burida,
e du i tenta d'scansês... mo in a gli a fa.

Quell ch'l'ha rasòn, l'ataca a bucalê,
acarizénd la machina sfrisêda:
"Idiota! Pazarèl!! Brigant da strê!!!"

E quell ch'l'ha tôrt: "Mo guêrda ch'paiazêda,
dop che in cisa la man a m'avi stricchê."

"Sé, e mi sumar, mo me an uv l'ho sbuzêda!"

È quasi l'una. La Messa è finita:
un segno di Croce e via che tutti vanno
perché hanno fretta d'arrivare all'uscita
per partire di corsa verso casa.

Nel piazzale, una bolgia, una corrida,
con le macchine che corrono qua e là,
scattano, frenano, partono a razzo,
due tentano di evitarsi, ma non ce la fanno.

Quello che ha ragione attacca ad urlare,
accarezzando la macchina graffiata:
"Idiota! Pazzo!! Brigante da strada!!!"

E quello che ha torto: "Ma guarda che pagliacciata,
dopo che in chiesa mi avete stretta la mano".

"Sì, il mio somaro, ma io non ve l'ho sbucciata!"

medioevali. Non è certo conosciuto come altri, ma il successo che riscuote è tale che si preferisce non dargli pubblicità.
Abbiamo finora parlato di un Cola "commediografo" e di un Cola "ricercatore storico", ma non trascuriamo il Cola "poeta"!
Molto fortunato il suo libro di poesie "I fiur de mi ōurt", stampato a Faenza nel 1976 e giunto felicemente e in breve tempo all'esaurimento delle copie.
Progetto attuale del nostro amico: quello di scrivere almeno un centinaio di sonetti da raccogliere in un altro volumetto. La spinta gliela ha data il sonetto con il quale si è guadagnato il 1° Premio al "San Martino d'Oro" di Conselice, unico concorso destinato alla presentazione di sonetti romagnoli.
Noi chiudiamo formulando ad Ermanno Cola, anche a nome di tutti gli amici della Romagna, cordiali auguri di tanti altri successi nella vicinissima quiescenza.

Annamaria Pietroni

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Equo Indennizzo

È stato riorganizzato e potenziato, in relazione alle maggiori disponibilità di personale e di mezzi messi a disposizione, il settore di attività addetto alla predisposizione dei decreti concessivi dell'equo indennizzo per cui è previsto un sensibile aumento del numero dei provvedimenti approvati e della celerità di esecuzione degli stessi.
Nel corso del mese di settembre sono stati avviati all'approvazione dell'On. Ministro 6 decreti, comportanti un impegno di spesa di L. 56.078.669. Il totale della spesa impegnata fino a tale data ha raggiunto la somma di L. 495.290.650.
In relazione, poi, all'entrata in vigore della legge 1.7.1982, n. 426 concernente il nuovo contratto triennale del personale F.S., si stanno già applicando le nuove misure dell'equo indennizzo calcolate sulla tabella degli stipendi in vigore per il periodo 1 marzo 1981 - 31 dicembre 1981, mentre si applicherà la tabella 1982 non appena sarà pubblicato il relativo decreto del Presidente della Repubblica.
Sono stati pure sottoposti al parere delle Organizzazioni Sindacali sia lo schema di decreto ministeriale che consentirà la determinazione della quota-parte di indennizzo relativa alle "anzianità pregresse", sia lo schema di regolamento da emanarsi in applicazione dell'art. 11 della legge 6.10.1981, n. 564.

Assistenza sanitaria all'estero

È iniziato il rilascio, ai dipendenti comandati in servizio all'estero, degli attestati provvisori istituiti dal Ministero della Sanità per garantire l'assistenza indiretta ai ferrovieri, ed ai familiari a carico, che lavorano in Paesi non aderenti alla CEE.
Per coloro che operano invece nel territorio degli Stati facenti parte della Comunità Europea si sta provvedendo alla richiesta del Mod. E 106 necessario per l'assistenza diretta.
Per quelli che operano in Paesi ove esistono convenzioni bilaterali con l'Italia (Austria, Svizzera) si sta verificando la possibilità per il nostro personale di usufruire dell'assistenza sanitaria in forma diretta.
È in programma un incontro con i rappresentanti degli Uffici all'estero del Servizio Commerciale e del Traffico, per l'esame dei problemi che li riguardano in relazione ai diversi regimi esistenti nei vari Stati in cui operano gli interessati.

Dispensa dal servizio per inidoneità fisica

(Art. 162 Stato Giuridico del Personale Ferroviario)
Con circolare n. P.2.2.1./B.L. /826/8.2. dell'11 settembre 1982 è stata chiarita, nonchè sollecitata, la procedura in Sede compartimentale, preliminare all'adozione del provvedimento di dispensa.
In particolare si è inteso sottolineare la necessità che l'inoltro delle pratiche sia tempestivo e che venga in ogni caso comunicata l'eventuale richiesta, da parte del dipendente, di visita superiore.
Con l'occasione, inoltre, si è sollecitato ai Compartimenti interessati l'adeguamento della posizione sanitaria di quei dipendenti proposti per la dispensa ai sensi della precedente normativa.

Assunzioni effettuate nel mese di settembre 1982

— Settori Uffici	91 unità
— Settori dell'Esercizio	394 unità
totale	485 unità

Indennità chilometrica

Con lettera circolare P.3.1.5./ 74814 dell'1.10.1982 sono state aumentate, con decorrenza 1° ottobre 1982, le misure della indennità chilometrica, di cui al primo comma dell'art. 12 delle D.C.A.

Riparametrazione stipendiale

L'accordo siglato tra le Organizzazioni sindacali ed il Ministro, relativo alla riparametrazione stipendiale per l'anno 1982, formalizzato con Decreto del Presidente della Repubblica, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri.
Detto Decreto sta seguendo l'iter legislativo sino alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Accertamenti professionali

— È stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla terza alla quarta categoria profilo professionale "Macchinista" ramo trazione T.E. e T.D. per le esigenze del Compartimento di Torino (D.M. 2286 del 4 settembre 1982)
— È stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla terza alla quarta categoria profilo professionale "Capo Treno" per le esigenze del Compartimento di Bari.
(D.M. 2376 del 30.9.1982)
— Sono stati banditi gli accertamenti professionali per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria, profilo professionale di Macchinista ramo Trazione T.E. per le esigenze del Compartimento di Genova, e di Macchinista rami Trazione T.E.-T.D. per le esigenze dei Compartimenti di Milano e Verona (con esclusione di quelli siti a Bolzano).

Istruzione Professionale

Sono in corso di svolgimento, presso la Direzione Generale, i colloqui finali riguardanti 924 funzionari che negli anni 1981 e 1982 hanno partecipato ai corsi di abilitazione di base previsti dal D.M. 21.7.1979. n. 2078.
Il giorno 8 novembre si è svolto ad Orvieto Scalo, presso l'Hotel Europa, il primo dei nuovi corsi di formazione professionale riguardanti gli Ispettori neo-assunti. Ogni corso avrà la durata di tre settimane.
È in fase di allestimento un seminario di aggiornamento professionale, da tenersi a Roma, riservato a circa 250 Capi Stazione di esercizio.

Il 2° Concorso Fotografico "Mario Stefanile"

Il Clamfer, in collaborazione con il DLF di Napoli, ha indetto il 2° concorso fotografico intitolato alla memoria di Mario Stefanile. Il tema del concorso: "Aspetti di vita ferroviaria", può essere svolto sia in bianco nero sia a colori. Le foto dovranno pervenire a mezzo plico raccomandato al CLAMFER. — **Via Carlo Pisacane, 29 - 80139 Napoli,** entro e non oltre le ore 24 del **15 aprile 1983.** Per ulteriori informazioni sul regolamento del concorso, rivolgersi allo stesso indirizzo.

di G.B. Pellegrini

Rivalutazione della pensione e indennità integrativa speciale

Questa volta, le notizie riguardanti la generalità dei pensionati sono due ed entrambe sono state proposte dagli interessati medesimi.

La prima, concernente la rivalutazione delle pensioni, da parte degli amici **Giuseppe Annunziata** da Battipaglia, **Vincenzo Carrera** da Palermo, **Salvatore Di Caro** da Pescara, **Vincenzo Di Maggio** da Caltagirone, **Silvestro Ebau** da Torino, **Raffaello Favito** da Napoli, **Nello Gazzei** da Firenze, **Nello Guidetti** da Crevalcore, **Luigi Russo** da Comiso, **Carlo Rossi** da Cisano Bergamasco, **Orazio Ripepi** da Reggio Calabria, **Ciro Romano** da S. Anastasia, **Umberto Valli** da Ancona e **Gino Tomba** da S. Bonifacio; l'altra, attinente alla inclusione dell'indennità integrativa speciale nel calcolo della indennità di buonuscita, sollecitata dagli amici **Giuseppe Galati** da Messina, **Carlo Gallo** da Cagliari, **Virginio Maranzana** da Chivasso e **Luigi Mauro** da Torino.

Sul primo punto, ricordato che l'argomento dei miglioramenti economici in favore dei pensionati cosiddetti d'annata è stato da me ampiamente trattato nei numeri di aprile e di novembre dello scorso anno ed ancora nel giugno di quest'anno, va detto che il disegno di legge n. 3370 è stato presentato alla Camera dei deputati il 27 aprile c.a. ed in questi giorni ha iniziato l'"iter" parlamentare con l'esame delle competenti Commissioni. Ho anche puntualizzato che il recupero ottenibile con il disegno di legge, che dovrebbe disciplinare la "perequazione dei trattamenti pensionistici in atto per i pubblici dipendenti", secondo l'odierna stesura è abbastanza marginale.

Sembra rendersene conto lo stesso Governo, allorchè nella relazione, che accompagna il disegno di legge, si afferma "allo stato attuale un pieno equilibrio delle pensioni statali non può essere attuato in quanto richiederebbe ingenti oneri che, per la situazione finanziaria del momento, non possono essere posti a carico del bilancio statale".

Tuttavia, visto che bene o male un disegno di legge è all'esame del Parlamento, è augurabile che la sensibilità dei nostri legislatori si affretti a rendere legge il provvedimento stesso in tempi brevi, con l'auspicio che vi vengano apportati quei miglioramenti sollecitati dalle varie associazioni aderenti al "Comitato interassociativo dei pensionati pubblici".

Peraltro, i summenzionati amici, oltre a chiedere ragguagli sul disegno di legge sopra ricordato, fanno riferimento al fatto che alcuni di loro sono stati invitati a produrre istanza alla Direzione Generale delle F.S. tendente ad ottenere l'adeguamento del trattamento di quiescenza sulla base delle retribuzioni stabilite per il personale in attività di servizio e ciò in aderenza alla sentenza n. 49970 del 12 maggio c.a. della Corte dei Conti.

Una volta ottenuta una risposta negativa da parte dell'Azienda ovvero dopo che siano trascorsi novanta giorni dall'invio della istanza senza aver ricevuto alcuna risposta, gli stessi dovrebbero produrre ricorso giurisdizionale alla 3ª Sezione ordinaria della Corte dei Conti avverso la risposta negativa od il silenzio-rigetto costituitosi col trascorrere infruttuoso dei novanta giorni.

In sostanza, chiedono il mio parere su queste iniziative, che subito si sono innestate sulla ormai famosa decisione della 3ª Sezione giurisdizionale della Corte dei Conti, con la quale è stato riconosciuto il diritto dei magistrati ordinari ed amministrativi "all'adeguamento delle pensioni alle retribuzioni sulla base di un rapporto proporzionale di grandezza, senza l'intermediazione di successivi ed appositi provvedimenti legislativi".

In verità, finora mi ero astenuto dal riferire di queste iniziative e non ne avrei ancora parlato, se non vi fossi trascinato di prepotenza.

Tutto ciò perché, come la stampa ha ampiamente riportato, la decisione in questione è stata bloccata e non ha neppure esplicato i suoi effetti verso i quattro ricorrenti. Com'è noto, sono stati proposti due ricorsi: uno alla Corte di Cassazione per incompetenza dall'Avvocatura Generale dello Stato e l'altro alle Sezioni riunite della Corte dei Conti da parte del Procuratore Generale dello stesso Istituto per questioni di illegittimità costituzionale.

Mi riservavo, quindi, di affrontare questo argomento dopo che si fosse conclusa l'intera vicenda della decisione sopra richiamata, per cui, allo stato, mi sembra che attorno a tutto questo darsi da fare aleggi il sospetto di operazioni speculative.

Nondimeno, un aspetto positivo può riconoscersi a tutti questi suggerimenti ed è rappresentato dal fatto che essi aiutano a mobilitare l'opinione pubblica in senso favorevole alla soluzione del problema delle "pensioni d'annata", atteso che lo Stato non può interessarsi dei propri dipendenti soltanto fino al loro collocamento a riposo, ma deve anche assicurarsi che proporzionalità ed adeguatezza delle pensioni sussistano anche successivamente, in relazione ai mutamenti del potere d'acquisto della moneta.

Anche relativamente alla seconda questione prospettata, gli interessati riferiscono che i sindacati invitano i pensionati dello Stato, in quiescenza dal 1° gennaio 1971, a compilare un fac-simile di domanda diretta ai rispettivi enti previdenziali (ENPAS od OPAFS) ed intesa ad ottenere la riliquidazione della buonuscita con l'inclusione della indennità integrativa speciale.

Ritengo che anche in questo caso si voglia attuare una iniziativa di massa preordinata a sensibilizzare gli enti previdenziali anzidetti e, attraverso di essi, il Governo sulla necessità di perequare la situazione dei dipendenti statali a quella del personale degli enti locali.

In proposito, va ancora ricordato che lo stesso Governo nella seduta del 18 luglio 1981 aveva approvato un disegno di legge relativo al computo dell'indennità integrativa speciale nella liquidazione dell'indennità di buonuscita, del quale aveva dato conferma ufficiale il Ministro della funzione pubblica alla Commissione affari costituzionali della Camera dei deputati in data 23 settembre dello stesso anno. Nonostante ciò, tale disegno di legge non è stato mai trasmesso al Parlamento, malgrado tutte le più vive sollecitazioni.

È verosimile che il Governo sia stato indotto a questo ripensamento dalla considerazione che in quell'epoca, in sede parlamentare e fra le parti sociali, già si discuteva per una nuova regolamentazione delle indennità di fine rapporto del settore privato. Disciplina che avrebbe escluso esplicitamente dal proprio ambito di operatività i pubblici dipendenti.

Ciò ha posto problemi di armonizzazione ed infatti la Commissione lavoro e previdenza della Camera dei deputati ha votato un ordine del giorno con il quale ha impegnato il Governo a predisporre e presentare al Parlamento apposito disegno di legge per una modifica dell'attuale normativa di tutti i dipendenti dell'area pubblica allargata, che sia diretta, sulla base di criteri di omogeneizzazione legislativa e di perequazione retributiva, ad eliminare le rilevanti situazioni sperequative in atto esistenti, ricomprendendo, tra l'altro, fra le voci da prendere in considerazione ai fini della liquidazione dell'indennità di buonuscita anche l'ammontare dell'indennità integrativa speciale, che per i dipendenti pubblici costituisce il corrispettivo ad essi dovuto a titolo di scala mobile, nonchè tutte le altre competenze accessorie e gli emolumenti corrisposti con carattere di continuità.

CASA NOSTRA

Risposte individuali

Rassicuro il sig. **Libero De Cosmo** da Sepino che la pensione di riversibilità, originariamente attribuita alla di lui sorella **Maria Giuseppa** quale vedova di ferroviere in quiescenza con decreto del 24 luglio 1978 (della cui copia l'interessata deve essere in possesso), risulta correttamente determinata. Semmai, è opportuno rivolgersi alla competente Direzione provinciale del Tesoro per fare accertare, se successivamente, sono stati conferiti gli aumenti previsti dalle disposizioni intervenute in materia e, particolarmente, se sulla pensione diretta del dante causa venne concesso, a decorrere dal 1° marzo 1974, l'aumento percentuale del 6,425 stabilito dell'art. 5 della legge n. 22 del 1974, e se sulla pensione di riversibilità siano stati attribuiti, oltre agli aumenti per perequazione automatica, i benefici fissati dall'art. 8 della legge n. 177 del 1976 in favore delle pensioni prive dell'assegno perequativo.
Informo il sig. **Antonio Di Roma** da Torino che sono in corso accertamenti intesi a verificare se il ricorso presentato alla 3ª Sezione giurisdizionale della Corte dei Conti sia stato prodotto entro e non oltre i novanta giorni dalla notifica del decreto di pensione. Ciò allo scopo di appurare se la questione possa essere risolta in via amministrativa anziché in sede contenziosa, con un evidente vantaggio per l'interessato, ove l'esito degli accertamenti suddetti dovessero risolversi positivamente.
Facendo seguito a quanto comunicato il mese scorso al sig. **Emilio Buccieri** da Roccaravindola, sono ora in grado di aggiungere che dall'U.P.C. di Napoli è stata trasmessa al competente Ufficio della Direzione Generale la documentazione necessaria a determinare il periodo pre-ruolo valutabile ai fini della quiescenza. Pertanto, l'Ufficio predetto dovrebbe ora essere in grado di definire globalmente il trattamento di pensione privilegiata spettante all'interessato per effetto della dispensa dall'attività disposta per inidoneità fisica dipendente da cause di servizio.
Comunico ai sottoelencati amici che i loro trattamenti di quiescenza sono stati definitivamente regolarizzati a seguito dell'attribuzione nei loro confronti delle posizioni stipendiali determinate secondo le disposizioni stabilite dalla L. n. 885 del 1980. I relativi ruoli di variazione sono stati trasmessi alle rispettive D.P. del Tesoro in allegato al modello R. 51, di cui qui appresso indicherò gli estremi (numero e data) a fianco di ciascun nominativo: 1) **Giuseppe Camponi** da Genova con mod. n. 702 del 5 maggio 1982; 2) **Roberto Filippini** da Ghivizzano con mod. n. 593 del 13 agosto 1982; 3) **Francesco Iraci** da Carasco con mod. n. 702 del 5 maggio 1982; 4) **Luigi Mocca** da Torino con mod. n. 758 del 7 aprile 1982; 5) **Margherita Robbiano Ameri** da Pozzolo Formigaro con mod. n. 744 del 3 agosto 1982; 6) **Matteo Scillieri** con mod. n. 562 del 3 agosto 1982; 7) anche il ruolo di variazione, riguardante la modifica del trattamento di quiescenza effettuata in favore di "don" **Alberto Vulcano** da Napoli in applicazione dell'art. 18 L. n. 42 del 1979, è stato rimesso alla locale D.P.T. con mod. 51 n. 745 del 10 maggio 1982. Ove qualcuno dei summenzionati non percepisca ancora l'importo aggiornato del rateo mensile (e non avesse riscosso i relativi arretrati) potrà rivolgere sollecitazioni alla D.P. del Tesoro che ha in carico la partita di pensione.
È stato sollecitato l'U.P.C. di Torino a condurre sollecitamente a termine l'istruttoria relativa all'applicazione della L. n. 29 del 1979 in favore del sig. **Antonio Muscolo** da Cuneo per la ricongiunzione di un periodo d'iscrizione all'INPS, pari a m. 5 e g. 16. Prossimamente, quindi, sarà possibile iniziare il procedimento di modifica del trattamento di quiescenza attualmente in godimento, preordinato ad elevare l'aliquota pensionistica dal 78 all'80 per cento.
Per il riconoscimento a domanda del servizio pre-ruolo reso in qualità di contrattista dal sig. **Emanuele Guido** da Cà di David, ciò che consentirà di far conseguire all'interessato la percentuale massima di pensionamento, sono in fase di ultimazione gli accertamenti intesi ad acclarare la di lui posizione giuridica durante l'ultimo periodo di attività, indispensabile per poter determinare il periodo utile da considerare.
Allo stato attuale delle legislazioni e della giurisprudenza — in tema di valutazione dei periodi di attività resi nelle varie categorie del personale delle assuntorie, anteriormente all'iscrizione all'apposito Fondo di previdenza — non posso che confermare al sig. **Primo Carpignano** da Aosta che il servizio computabile è limitato a quello prestato negli ultimi venti anni rispetto alla data del 1° febbraio 1958 (data di attivazione del Fondo di previdenza degli assuntori) e cioè al servizio reso a partire dal 1° febbraio 1938. Peraltro, qualcosa bolle in pentola per il superamento di tale limite; altro, per il momento, non posso aggiungere, ma se dovesse maturare qualche favorevole novità sarò ben lieto di portarla a conoscenza degli interessati al problema, tramite questa rubrica.
Ritengo che quanto ho riportato sul numero di agosto, a proposito dell'integrazione al minimo delle pensioni erogate dall'INPS, abbia soddisfatto il sig. **Giuseppe Di Paola** da Acerra. Tuttavia, per poter dare un parere preciso sul caso da lui prospettato, è necessario esaminare la copia del mod. TE08 (prospetto di liquidazione o riliquidazione di pensione), che a suo tempo dovrebbe aver ricevuto dalla competente sede dell'Istituto previdenziale predetto.
L'inclusione della tredicesima mensilità nelle anzianità convenzionali di sette o dieci anni, riconosciute ai sensi dell'art. 3 della legge n. 336 del 1970 ai fini dell'indennità di buonuscita — di cui ho dato conclusive notizie lo scorso mese — avverrà d'ufficio sulla base degli elenchi compilati in occasione della precedente riliquidazione per l'inserimento del rateo della tredicesima mensilità nella base retributiva. Tale precisazione è stata richiesta dagli amici **Francesco Paolo Cieri** da Vasto, **Angelo Fiorentini** da Civitavecchia e **Francesco Giorda** da S. Ambrogio, ma nel contempo essa è rivolta ai numerosi interessati alla nuova fase operativa.

Borse di studio della B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni indice, per l'anno scolastico 1982-83, un concorso per il conferimento di 1.717 borse di studio per l'importo complessivo di 400 milioni.
— 4 premi di L. 1.000.000 ciascuno e l'impiego presso la Banca a quattro laureati in Economia e Commercio;
— 3 premi di L. 800.000 e l'impiego presso la Banca a tre diplomati in Ragioneria;
— 460 borse di L. 300.000 ciascuna per studenti universitari o di istituti di istruzione superiore;
— 1.250 borse di L. 200.000 ciascuna per studenti di scuole secondarie di secondo grado.
Possono partecipare al concorso i figli dei ferrovieri Soci della B.N.C., in servizio o in pensione, nonché gli orfani di ex Soci. Sono ammessi a concorrere e a beneficiare delle assegnazioni anche più figli di uno stesso Socio.
Le domande per partecipare al concorso debbono essere redatte sugli appositi moduli e pervenire alle sedi delle Filiali o ai Fiduciari della B.N.C. **entro il 31 dicembre 1982.**

Borse di studio OPAFS

L'OPAFS ha approvato le borse di studio per l'anno 1981/82 in favore di figli di ferrovieri iscritti al primo anno di corso universitario; figli e orfani di ferrovieri iscritti a corsi di indirizzo professionale; orfani di ferrovieri iscritti a facoltà universitarie; figli di ferrovieri iscritti a facoltà universitarie.
Le graduatorie e i relativi elenchi si trovano presso tutti gli Uffici Personale Compartimentali, Segreterie dei Servizi e Unità Speciali.

Un treno nel cassetto

Questa volta ad aprirsi è stato il cassetto di un non-ferroviere. Ad inviarci la bella foto che pubblichiamo sopra e che ritrae il ponte sul Crati presso Sibari in Calabria, è stato, infatti, il Dottor Umberto Burani, Direttore Responsabile di "Cordusio", il periodico aziendale del Credito Italiano. La foto è del 1933 e ricorda il periodo in cui il padre del Dott. Burani prestava servizio come ferroviere nell'impianto ferroviario di Sibari. "Nostalgie di figlio di ferroviere..." ci scrive Burani. Nostalgie che noi ferrovieri apprezziamo molto. La foto del ponte sul Crati ha come protagonista una 625-076 che avanza verso il fotografo attraverso suggestive travature in ferro su cui spiccano due significativi fasci littori: il segno dei tempi.
Stessi tempi e stesso segno anche per la foto che ci ha inviato Angelo Romano, un collega ex Macchinista di 1ª classe, in pensione dal '67. Si tratta di un'automotrice FIAT gruppo 56 con due carrelli motrici, motori Diesel a sei cilindri di 7. litri di cilindrata ciascuno, cambio meccanico a quattro marce e con comandi elettropneumatici (dell'automotrice di questo gruppo furono costruiti solo dieci esemplari), in dotazione al D.L. di Asti, dove, appunto, è stata scattata la foto. Siamo nell'estate del 1935 e davanti all'automotrice sono in posa operai e tecnici addetti alla manutenzione. Nel '35 questo era un mezzo d'avanguardia, di quelli di cui il regime menava vanto.Sullo sfondo appare, invece, l'immagine sfumata di una locomotiva a vapore dall'altissimo camino. Il passato e il futuro sintetizzati in un'unica immagine.

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

Frugando tra le "Avvertenze" dell'orario

L'Orario Ufficiale della nostra Azienda include a pagina 5, raccolte in poche righe, quelle che son dette "Avvertenze generali per l'uso dell'orario"; tali avvertenze sono integrate da un nutrito elenco di "segni ed abbreviazioni utilizzati nei quadri-orario". Si tratta di informazioni utilissime, fra le quali a volte si ricerca la spiegazione di un simbolo, il significato di una sigla non conosciuta, oppure qualche altra interessante particolarità del servizio. Il nostro frugare è ora motivato dalla necessità di trarne spunto per le divagazioni che qui seguono. Osserviamo dapprima che l'accennata intestazione "Avvertenze generali *per l'uso* dell'orario" starebbe meglio se venisse mutata in "Avvertenze generali *per la consultazione* dell'orario". A parer nostro, il prezioso volumetto che chiamiamo *Il treno* si presta di più ad essere consultato, che non piuttosto ad essere usato. Analogamente riteniamo che la dizione introduttiva "La via da seguire può stabilirsi..." meriterebbe di essere sostituita con altra che non sappia così tanto di terminologia ferroviaria. Ad esempio: "Il percorso da effettuare...", "L'itinerario desiderato..." e sim.
Facendo ancora i pedanti, facciamo rilevare che la successiva espressione "Gli estremi di orario riportati in colonna..." è tale da far storcere il muso a chi si occupa di questioni linguistiche. La dicitura "gli estremi", tipica del linguaggio burocratico e forense, è infatti poco adatta per una pubblicazione destinata anche al pubblico. Nello stampato F.S. se ne fa uso proprio come avverrebbe in una lettera o in una pratica degli uffici, cioè per designare particolarità varie: nome, cognome, luogo, data, ora ecc. ("Tutte cose bellissime — scrive Dino Provenzal — ma perché estremi?").

Ci lascia poi un po' perplessi un'avvertenza come questa: "Con 0,00 si indica la mezzanotte del giorno che incomincia, con 24.00 quella del giorno che termina". Ci lascia perplessi perché le ore 0,00 ci sembrano inverosimili. E, se non ci inganniamo, non basterebbe indicare la mezzanotte soltanto con le ore 24.00?

Proseguendo nella lettura, apprendiamo che hanno nome di "testine" quei piccoli riquadri che sormontano le colonne dell'orario e riportano, oltre al numero del treno, le occorrenti indicazioni convenzionali. Notiamo a tal riguardo una certa affinità fra la denominazione di "testina" e quella di "testata", che si adopera in qualche fascicolo orario compartimentale.

Un'altra avvertenza, recentemente introdotta, è dedicata ai treni "prefestivi", convogli previsti per far fronte a limitatissime esigenze di traffico. Leggiamo che "Nelle annotazioni riportate in calce ai quadri-orario la dizione: ... nel giorno prefestivo ... deve intendersi ...nel giorno lavorativo precedente i festivi". È questa una precisazione non superflua, che potrebbe opportunamente figurare nei fascicoli orario che annoverano treni che si effettuano nei giorni prefestivi. Con essa si esclude che tali treni possano circolare in giorni che siano festivi e nel contempo prefestivi, come avviene nel caso di più festività consecutive.

Nella stessa pagina 5 si chiarisce il significato di "pasto catering", che può essere consumato sui convogli provvisti di *carrozza-buffet*. Se ne dà questa definizione: "Per pasto catering si intende un pasto preparato a terra e rinvenuto a bordo, costituito da cibi precotti ad eccezione del primo piatto (pasta asciutta), che viene servita espressa". Questa descrizione può forse avere il pregio della brevità, ma certamente non quello di stimolare il migliore appetito. □

CINE FS

Un successo internazionale

Francia 1832. Entra in circolazione per la prima volta un treno viaggiatori. Tratta Andrezieux/Saint-Etienne.

Sono passati 150 anni e, per festeggiare l'avvenimento, la SNCF ha organizzato tra l'altro il 3° Festival Internazionale del Film Ferroviario. Quale mezzo infatti più adatto del cinema per illustrare il cammino fatto dalle ferrovie, cosa erano e cosa sono, cosa offrono alla collettività, chi sono i ferrovieri? E non solo della Francia. Ben 28 sono state le Reti presenti al Festival con la loro migliore produzione cinematografica.

La manifestazione — che si è svolta a Parigi dal 13 al 29 ottobre — ha ottenuto un eccezionale successo di pubblico. Circa 4.000 infatti sono state le persone che hanno affollato le tre sale del cinema Empire.

Una giuria internazionale, presieduta dal grande regista René Clement (un film per tutti: "La bataille du rail") ha visionato i film presenti ed ha assegnato i premi previsti. Durante la serata di chiusura, alla presenza del Ministro dei Trasporti, M. Fiterman, del Presidente della SNCF e del Segretario Generale dell'UIC — oltre che di numerose personalità del mondo politico, culturale e artistico parigino — lo stesso René Clement ha consegnato le "Rail d'Or" e le "Rail d'Argent" ai vincitori.

Le Ferrovie italiane hanno vinto ben due "Rail d'or": per la categoria "Turismo" con "Ciao, Italia", e per la categoria "Formazione-Prevenzione" con "Trasformatore 940".

La giuria ha voluto inoltre esprimere con una "Mention Spécial" un particolare apprezzamento per il Cinegiornale FS n° 142 realizzato in occasione dell'Anniversario della strage alla stazione di Bologna.

Un notevole successo, dunque, che premia l'attività ormai più che trentennale del settore cinematografico della nostra Azienda, che ha al suo attivo 300 film oltre a migliaia di metri di immagini di repertorio.

Marisa Bernini

I film premiati

Ciao, Italia è un documentario della serie "Divulgativi", cioè promozionali, realizzato nel 1976 e destinato in particolare al pubblico americano. Musica, commento, fotografia, di indubbia attrazione ed efficacia, rappresentano un richiamo suadente a visitare l'Italia con il treno. Ha ottenuto notevoli riconoscimenti in campo nazionale e internazionale, oltre a quello recentissimo di Parigi: vincendo il 1° Premio alla "XVI rassegna nazionale del film turistico", il 1° Premio al"Secondo Festival International du Film sur les Transport de Surface"; un premio speciale alla "Rassegna del documentario" di Ovada.

Trasformatore 940. È un documentario di antinfortunistica che fa parte di una "trilogia" realizzata nel 1981.

Affronta un problema sempre presente in qualsiasi lavoro, anche nel più pericoloso: l'abitudine al rischio.

Ambientato in una sottostazione elettrica, il film analizza le fasi e i pericoli del lavoro su un trasformatore.

Notiziario FS 142. Realizzato in occasione del 1° anniversario della strage di Bologna, il film ha voluto essere una testimonianza dello sdegno dei ferrovieri per l'orrendo attentato, un riconoscimento ai colleghi e alla città di Bologna per l'impegno profuso in quei terribili giorni, un rifiuto netto della violenza.

INIZIATIVA HANDICAPPATI

La Commissione Esecutiva per il Fondo di Solidarietà sta ormai mettendo a punto gli elenchi degli aventi diritto al contributo previsto per il 1982, da sottoporre all' approvazione del Consiglio di Amministrazione; i contributi verranno certamente corrisposti al massimo a partire da febbraio. Dobbiamo anticipare fin da ora, che il numero degli handicappati inseriti negli elenchi dalla Commissione è andato via via aumentando considerevolmente, per cui non sappiamo ancora se l'entità del contributo erogato avrà la medesima consistenza degli anni passati. Per il 1983 i moduli-domanda (ciò vale per tutti gli interessati) vanno ritirati presso i Gruppi Compartimentali, che per il momento fanno capo ai redattori di "Voci" operanti in ogni Compartimento, a cui successivamente dovranno essere riconsegnati **debitamente** compilati. Saranno gli stessi Gruppi Compartimentali a trasmettere le varie domande entro il 30 giugno.

La Commissione ha deciso, nell'ultima riunione, di portare nuovamente all'attenzione del Ministro, On. Balzamo, la possibilità dell'inserimento degli handicappati negli organici delle Ferrovie dello Stato. Sappiamo, per le numerose lettere che ci giungono, che l'inserimento nel mondo del lavoro è uno dei problemi più sentiti da chi vive giornalmente il dramma della emarginazione del proprio congiunto handicappato.

La soluzione, nonostante la massima disponibilità incontrata, non sembra purtroppo possibile in tempi brevi.

Terminiamo, come al solito, col ringraziare coloro che hanno inviato contributi extra sottoscrizioni al Fondo di Solidarietà: in modo particolare vogliamo ringraziare l'Ing. Edoardo Mori, Direttore Compartimentale di Roma, che ha ceduto al Fondo i diritti d'autore del suo libro "In treno da Roma a Firenze", nel quale viene ripercorsa la storia di più di un secolo di costruzioni ferroviarie, dai tracciati granducali e papali alla Direttissima; ringraziamo inoltre i colleghi di Ancona, che hanno sottoscritto in memoria del T.M. Rolando Vignoni e il Reparto d'esercizio 11/E di Barletta, in memoria della madre di Angelo Dimatteo.

Celebrata in tutte le Sezioni la "Giornata del Ferroviere"

Il 3 ottobre del 1839 si inaugura la prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici. Questa data viene ancora oggi ricordata per celebrare la "Giornata del ferroviere": un'occasione per riconoscere il lavoro e i sacrifici di una categoria che assicura quotidianamente la mobilità di persone e cose fornendo un servizio fondamentale per l'economia e per il turismo.

Nel mese di ottobre, in coincidenza di questa data, già da alcuni anni vengono indette nell'ambito delle Sezioni del Dopolavoro ferroviario varie iniziative culturali, sportive, turistiche e ricreative per collegare idealmente l'impegno rivolto all'organizzazione del lavoro ad un'altra capacità che i ferrovieri hanno dimostrato fin dai primi tempi: quella di dar vita e di sostenere ancora oggi, affrontando in prima persona responsabilità di gestione e direzione, attività indirizzate ad assolvere esigenze altrettanto necessarie in una società civile che basi le sue prospettive sulla promozione sociale e culturale della persona.

È così che a Roma, il 13 novembre scorso, presso il cinema-teatro Universal, alla presenza del Vice Direttore Generale, Dott. Bonforti, e del Direttore Compartimentale, Ing. Mori, più di mille persone, tra lavoratori e familiari, hanno festeggiato la conclusione di molteplici tornei e manifestazioni dedicati tutti alla "Giornata del ferroviere", realizzando un simpatico incontro in cui le stesse attività del Dopolavoro facevano "spettacolo" richiamando l'attenzione e il plauso dei presenti.

Nell'atrio erano esposte numerose opere del gruppo pittori, modellismo e mostre fotografiche già organizzate dalle sottosezioni di Roma Termini e Casilino 23. Altre fotografie e manifesti presentavano poi le restanti attività oltre alla gita sociale che ha consentito a più di cinquecento soci, giovani ed anziani, di recarsi assieme ad Orvieto e Montefiascone. Sul palcoscenico intanto si alternavano i gruppi judo e lotta libera, pianoforte e canto, chitarra e fisarmonica dando dimostrazione pratica dell'abilità didattica degli istruttori e dei valori umani di amicizia e simpatia che si esprimono all'interno delle attività dopolavoristiche.

Targhe di riconoscimento venivano consegnate a tutti i dirigenti delle sottosezioni dei gruppi culturali, sportivi, turistici e ad altri collaboratori. Infine coppe e medaglie premiavano i vincitori delle gare di scacchi, pittura, ciclismo, bocce, tennis, carte, biliardo e ping pong.

Brevi discorsi del Vice Direttore Generale Dott. Bonforti e di Palucci, Presidente del Dopolavoro di Roma, ribadivano l'importanza che oggi assume il tempo libero nella vita del lavoratore nel momento in cui è possibile affermare in questa fase determinante dell'esistenza umana i valori della cultura e del divertimento, dell'aggregazione e della socialità, del recupero cosciente della corporeità e di un rapporto più diretto con la natura. Ostacoli e limiti tuttora presenti, che condizionano e frenano l'organizzazione dopolavoristica, devono essere affrontati con decisi interventi che coinvolgano parallelamente istanze aziendali e organizzazioni sindacali: con queste dichiarazioni congiunte si chiudeva una serata che non voleva essere solo celebrativa.

Roberto Galvano

Il Vice Direttore Generale, Dott. Bonforti, e il Presidente del D.L.F. di Roma, Palucci, in un momento della manifestazione

È uscito FS 1981

Anche quest'anno, come è ormai tradizione, in occasione della "Giornata del Ferroviere" è stato presentato il volume "FS 1981", realizzato a cura dell'Ufficio Relazioni Aziendali. La pubblicazione contiene un'ampia rassegna dell'attività svolta dall'Azienda nel corso dell'anno e presenta i programmi a breve e media scadenza, illustrandone gli aspetti operativi e finanziari. Insomma, si tratta di uno studio attento ed obbiettivo, a carattere divulgativo, della vita dell'Azienda ferroviaria e dei suoi problemi, che tiene comunque conto di un quadro generale di riferimento relativo all'economia e all'intero sistema di trasporti del Paese. L'estrema cura grafica, che anche questa volta caratterizza la pubblicazione, fa di "FS 1981" un volume di piacevole consultazione. Le FS di oggi e di domani, trovano, dunque, in questo libro un'immagine adeguata allo sforzo in atto per mettere la ferrovia sempre di più al passo coi tempi.

Il volume si può acquistare a mezzo vaglia postale di lire 8.500 indirizzato a: Ufficio Relazioni Aziendali FS - Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma.

Qua e là per i D.L.F.

Il "Cunifer" (Circolo Cuneese Fermodellisti) ha partecipato con pieno successo alla "2ª Mostra di Modellismo", tenutasi nell'ambito della "Sagra di San Sereno" di San Rocco Castagnaretta di Cuneo. Con i modelli diorami commerciali

ed autocostruiti è stata presentata una vera e propria sintesi storica delle ferrovie italiane, dalle reti delle compagnie dell'800 alla grande epopea del vapore, per poi passare alla trifase, alle littorine e giungere fino ai locomotori ed agli elettrotreni dei nostri giorni, compresi i diesel.

Oltre ai modelli sono stati esposti anche vecchi attrezzi di lavoro e capi di vestiario di tutte le epoche, messi gentilmente a disposizione dal piccolo museo realizzato presso il DPV di Cuneo, mentre su otto magnifici plastici hanno circolato ininterrottamente decine di piccoli convogli.

È da segnalare anche la partecipazione straordinaria del CMB (Club Modelliste Beausoleil), una associazione gemella della vicina Costa Azzurra, che ha presentato alcuni interessanti modelli di mezzi francesi ed un grande diorama.

Il Macchinista Giuseppe Tonello di Piacenza continua a mietere allori nei tornei tennistici. Dopo aver vinto (per il secondo anno consecutivo) il torneo di Perino (Piacenza), ha dominato anche il torneo sociale organizzato dal DLF di Piacenza battendo in finale il pur bravo Lorenzo Torre, Assistente di stazione.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

A distanza di pochi giorni, sono convolati a nozze, l'uno a Napoli e l'altro a Francavilla al Mare, i Conduttori Gaetano e Luigi Cialfi, entrambi in servizio a Milano, figli del Capo Treno Angelo del D.P.V. di Pescara. Agli sposi ed al papà degli sposi gli auguri più belli.

Fiocco Azzurro — in casa dell'Applicato Marcello Riccetti dell'Ufficio Lavori. Altro nonno felice l'Applicato Capo Aldo Saccoccio dell'Ufficio Personale per la nascita di Valentina.

Auguri vivissimi anche al Macchinista di Fabriano Lucio Bernabei per la nascita di Luca.

Esodi — L'applicato Federico Petri dell'Ufficio I.E. è andato in quiescenza dopo 42 anni di servizio, affettuosamente salutato dai superiori e dai colleghi. Un augurio particolare da parte di "Voci" che lo annovera fin dal primo numero fra i propri fedeli lettori.

Auguri affettuosi, anche se in ritardo, al Capo Stazione Sovrintendente Nicola Naglieri, Titolare della stazione di S. Salvo, andato in quiescenza dopo più di 40 anni di servizio.

Decessi — Il Direttore Compartimentale di Ancona, Ing. Loria, i colleghi ed in particolare tutti i dipendenti dell'Ufficio Personale Compartimentale si sono stretti commossi intorno al dott. Attilio Recchioni, Capo dell'Ufficio, per l'improvvisa scomparsa dell'unico fratello, dott. Pietro, già Capo del Compartimento Doganale della Liguria. "Voci della Rotaia" si associa al dolore del dott. Recchioni.

Sentite condoglianze all'Assistente Viaggiante Altero Vignoni del D.P.V. di Ancona per la prematura scomparsa del fratello Rolando, Macchinista T.M. del Deposito Locomotive di Ancona. Amici e colleghi per onorarne la memoria, hanno aperto una sottoscrizione: una parte del ricavato sarà devoluta all'iniziativa "pro handicappati".

Bari

Fiocco Azzurro. È nato il piccolo Marco. Al nonno Salvatore Carrozzo C.S. Sovr. del 2° Rip. Mov. di Bari, i nostri auguri vivissimi.

Per commemorare la scomparsa dell'Appl. Capo Leonardo Carella, Operatore presso il Reparto 12/E di Bari, è stato raccolto un milione fra tutto il personale degli Impianti Elettrici. Tale somma è stata inviata, poi, all'Associazione Italiana per la Ricerca sul Cancro a Milano.

Onorificenze Congratulazioni ed auguri al Segretario Sup. Ugo Gattolla dell'U.P.C.; al Segr. Sup. Guglielmo Tricarico e all'Appl. Capo Calogero La Cara, entrambi dell'Ufficio Ragioneria, per l'onorificenza di Cavaliere recentemente loro conferita. Felicitazioni al C.S. Sup. Antonio Lospinuso, Titolare della stazione di Castellaneta, che di recente è stato insignito dell'onorificenza di Commendatore dal Sovrano Militare Ospedaliero Ordine di S. Giorgio. Al C.S. Sovr. Luigi Quaratino, Titolare della stazione di Potenza Inferiore è stata conferita la "Stella al Merito del lavoro". Congratulazioni.

Fiori d'Arancio. La sig.na Ermelinda Cucumazzo figlia di Franco, Segr. Sup. dell'U.P.C. si è unita in matrimonio con il sig. Maurizio Mastroviti. Auguri di lunga felicità.

Quiescenze. Sono stati collocati a riposo il C. Tecn. Sup. Leonardo Nista del 22° Tr. di Bari; l'Op. Qual. Tommaso Fiume del 25° Tr. Monopoli; il Segr. Sup. 1ª cl. Antonio Loviento dell'Uff. Traz. di Bari; i Macch. Donato De Bellis e Francesco Martinelli del D.L. di Taranto; il Macch. Leonardo Mastromarino ed i Macch. T.M. Matteo Rucci e Nicola Zenga del D.L. di Foggia; il Capotreno Angelo Summa e l'Ass. Viagg. Francesco Coviello del DPV. di Potenza Inf.. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. È venuto a mancare all'affetto dei propri cari il Tecn. Antonio Pompili del 7° Tr. Cerignola. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

Cagliari

Mario Nieddu, Commesso presso la Direzione Compartimentale, è stato collocato in quiescenza. All'amico Mario auguriamo lunga e serena pensione.

Le belle notizie. — È nata Marta Murru, figlia del Capo Gestione Giuseppe dell'Ufficio Commerciale, e nipotina di Antonio Murru, ex Operaio Specializzato 1ª classe del D.L. di Cagliari. Ad Uras è nato Elia Francesco Scanu, figlio del Capo Stazione Efisio. A Cagliari è nata Michela Campedel, figlia del 1° Dirigente Silvano, Capo dell'Ufficio Movimento. Ai bimbi ed ai rispettivi genitori auguroni da parte della redazione di "Voci".

Marcia nuziale per il Revisore Superiore Raimondo Mongili e per Lucia Viti, sposi felici nell'Abbazia di Monte Oliveto a Buonconvento. Alla giovane coppia le nostre felicitazioni.

Firenze Compar.

Tanta felicità al Capo Stazione Franco Orlandi, "famoso trasfertista" di Compiobbi, e alla signorina Morena Bernardini che si sono recentemente uniti in matrimonio.

Il Segretario Superiore Attilio Gracciotti, del Servizio Commerciale e del Traffico, è diventato nuovamente nonno: alla figlia Sonia è nato Daniele.

È diventato nonno anche il Capo Stazione Superiore Giorgio Capponi, dell'Ufficio Dirigente Centrale di Firenze S.M.N.: alla figlia Paola, Segretaria presso l'Ufficio Ragioneria Compartimentale, è nato Gabriele.

Sono recentemente andati in pensione per raggiunti limiti di età: il Tecnico Sergio Generini, del Deposito Locomotive di Firenze Romito e il Segretario Superiore Erio Risani, dell'Officina Materiale Fisso di Pontassieve. Ad entrambi lunga e serena quiescenza.

Firenze Unità dist.

È convolato a nozze con la d.ssa Enza Amato, il Segretario dell'UR-MT Marco Caruso.

Le più vive felicitazioni.

Genova

Sono stati di recente collocati a riposo il Segretario Superiore Enco Pini del Reparto Impianti Elettrici di Ventimiglia e l'Operaio d'armamento Giovanni Rocca del 7° Tronco lavori di Genova Rivarolo. Ai due neopensionati i nostri più fervidi auguri di bene e di lunga vita.

Armando Giorgi, Macchinista T.M. del Deposito Locomotive di Genova Rivarolo, ha vinto il primo premio di poesia "Città di Mantova Virgilio-Mantegna". All'ottimo Giorgi, che ha già ottenuto altri lusinghieri successi nel campo della poesia, giungano le nostre più vive congratulazioni.

Fiori d'arancio per Romano Gallo Destefanis, Macchinista del Deposito Locomotive di Genova Rivarolo, e la signorina Lorella Rangone; per Santo Labate, Ausiliario Viaggiante del D.P.V. di Genova Sampierdarena, e la signorina Rosaria Morana. Alle due coppie giungano i nostri auguri di felicità.

Si è spento improvvisamente, in ancor giovane età, il Segretario Superiore Ugo Lancini del Reparto Contratto dell'UPC. Nell'esprimere il rimpianto per l'amico Ugo che ci lascia dopo lunghi anni di affet-

I redattori di "Voci"

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Armando Noya	Tel.	2243
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciariello	Tel.	4235
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

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
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5681
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338

tuosa e costante collaborazione, porgiamo ai giovanissimi figli Danilo e Dario già orfani della madre, i sensi della nostra commossa solidarietà.
A una settimana di distanza l'Ufficio Personale Compartimentale ha registrato un nuovo lutto: il Commesso Aldo Giannotti, anch'egli ancor giovane, si è spento improvvisamente, lasciando nel dolore la vedova e due ragazzi. Alla famiglia, così duramente provata, giungano i sensi affettuosi del nostro cordoglio e della nostra solidarietà.

Milano

Fiori d'arancio. Aria di festa alla stazione di Besana Brianza. Si sono recentemente uniti in matrimonio il C.S. Paolo Piccolo con la sig.na Pina Moio ed il C.S. Ercole Cocozza con la sig.na Aurora Padova. Felicitazioni ai novelli sposi.
Fiocco rosa. È arrivata Cinzia al Deviatore Celestino Tugnolo e Mario all'Assistente di stazione Quinto Guareschi, entrambi in servizio alla stazione di Vigevano. Auguri.
Lutti. Condoglianze all'Ausiliario Natale Colacicco della stazione di Milano S. Cristoforo, agli Operai Qualificati Luigi e Pasquale Izzo del 36° Tr. Lavori di Vigevano per la morte del padre.
Onorificenze. Sono diventati Cavalieri della Repubblica Italiana; il Capo Personale Viaggiante Savino Vilonna e il Capo Treno Franco Ranzoni. È diventato invece Commendatore l'ex dipendente Lorenzo Schiavina. A tutti congratulazioni vivissime.

Napoli

Nozze — Si sono uniti in matrimonio: il Segretario Pasquale Ciriello, della Divisione Autonoma Amministrativa della 4ª Unità Speciale, e la sig.na Anna Sabbatino; il C.S. di Baveno (NO) Carmelina Anna Anzivino, figlia del C.S. Sup. del Reparto Movimento di Benevento Angelantonio, ed il C.S. di Stresa Amato Iannelli; l'Isp. P/le ing. Vittorio Altini, dell'Ufficio Gestione Lavori 4° di Bari della 4ª Unità Speciale, e la dottoressa Teresa Antonelli; il Segretario dello stesso Ufficio Giovanni Sodano e la sig.na Rosa Salomone. Alle felici coppie i nostri più cordiali auguri.
Nascite — Paola è nata a Mena Leone, consorte di Vincenzo Cherubino, Capo Gestione a Legugnano e figlio del Segr. Sup. Armando, dell'Ufficio I.E. di Napoli; Paolo è nato a Sofia Aievoli, moglie del Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria Comp. Gabriele Sforza; Gabriele è nato a Lucia Masino, consorte di Giuseppe Valentino, figlio del Capo Tecnico Superiore del 38° Tronco Lavori di Sala Consilina Gabriele. Ai neonati, ai genitori ed ai nonni i nostri vivissimi auguri.
Commiati — Dopo un'intera vita spesa al servizio dell'Azienda è stato collocato a riposo il cav. Felice Rufolo, C.S. Sovr., Titolare della stazione di Napoli C/le. Hanno anche lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età e di servizio i Tecnici Gustavo Cacace e Gennaro Giordano, dell'Officina G.R. di S. Maria la Bruna; il Macchinista Michele Guida e l'A. Macch. Igino Inserra, rispettivamente del Deposito Locomotive di Salerno e del Deposito Locomotive di Campobasso; l'Op. Qual. Mario Cocozza, della Zona I.E. 12.3 di Napoli Campi Flegrei; il Guardiano dell'Ufficio Lavori Comp/le Giuseppe Pirolo; il Conduttore del D.P.V. di Napoli C/le Salvatore Santucci; l'Ausiliario del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento Luigi Botta; l'Assistente Capo Sabato Tenneriello, della Stazione di Nocera Inferiore; il Verificatore Guido Zinno, della Squadra Rialzo di Napoli C/le ed il Guardiano Simone Amore, del 12° Tronco Lavori di Mignano. A tutti infiniti auguri di lunga e serena quiescenza.
Porgiamo i più affettuosi auguri al cav. Crescenzo Vollono già dell'Uff. Mov. di Napoli per avere, felicemente e in piena efficenza, festeggiato il suo centesimo compleanno.

Palermo

Nozze d'argento. Il Segretario Superiore cav. Giacomo Puntrello, Capo del Reparto MU 17 dell'Ufficio Movimento Compartimentale, e la gentile consorte, sig.ra Vincenza Caracausi, hanno festeggiato, alla presenza di parenti ed amici, le nozze d'argento.
Al caro Giacomino ed alla signora Vincenza l'augurio di poter festeggiare le nozze d'oro.
Cicogna express per Emanuele Renda, dei Capi Gestione Mario e Virginia Ferrara, entrambi in servizio presso la stazione di Bagheria; per Donatella Castronovo, figlia del Manovratore Francesco Paolo, della stazione di Bagheria; per Andrea Mandanici, dell'Applicato Giuseppe, dell'Ufficio Esercizio Navigazione; per Antonino Bonaccorso, del Manovratore Salvatore, della stazione di Fiumetorto; per Roberto Romana, figlio del Conduttore Francesco, del DPV di Messina; per Sebastiano Zappulla, figlio del Capo Treno Alfio, del DPV di Catania; per Vito Blanda, figlio del Macchinista Giovanni del DL di Castelvetrano; per Loredana Mercurio, figlia del Macchinista Giuseppe, del DL di Calstelvetrano; per i gemelli Salvatore e Maria Letizia Maltese, figli dell'Ausiliario Lorenzo, del DL di Castelvetrano; per Maria Cristina Caime, figlia del Macchinista Vincenzo, del DL di Castelvetrano; per Vanessa Consolo, figlia dell'O.Q. Sebastiano, dell'Off. GR di Messina.
Esoneri. Sono stati recentemente collocati a riposo i seguenti colleghi ai quali formuliamo i nostri più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza: Capo Gestione Sovrintendente Pasquale Piraino, della stazione di Palermo Centrale; Capo Treno Salvatore La Ferla, del D.P.V. di Catania; Conduttore Giuseppe Milazzo, del D.P.V. di Palermo: Deviatore Pietro Calò, della stazione di Palermo Centrale; Marinaio Giuseppe Arena, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina; Marinaio Nunzio La Riviera, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina; Segretario Superiore Ottavio Rizzo, del Reparto Magazzino Approvvigionamenti di Messina; Ausiliario Santo Di Gennaro, del Deposito Locomotive di Modica; Macchinista Alfonso Alfieri, del Deposito Locomotive di Palermo; Macchinista Francesco Costanzo, del Deposito Locomotive di Palermo; Applicato Domenico Gregorio, del Deposito Locomovite di Palermo; A. Macchinista Emanuele Manzella, del Deposito Locomotive di Casltelvetrano; Macchinista Bruno Torracca, del Deposito Locomotive di Catania; Guardiano Salvatore Antona, della stazione di Vittoria; Operaio Qualificato Costantino Carraffa, dell'8° Tronco Lavori Palermo Notarbartolo; Guardiano Vincenzo De Maria, del 32° Tronco Lavori Sciacca; Guardiano Croce Marguglio, del 34° Tronco Lavori Caltanissetta.
I nostri lutti. Sono recentemente deceduti: L'Ispettore Principale a riposo rag. Giuseppe Palmegiano, già Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale, ed il Primo Dirigente a riposo dott. Francesco Pisciotta, già in servizio presso l'Ufficio Commerciale e del Traffico Compartimentale.
"Voci" si associa al dolore che ha colpito le famiglie dei due funzionari.

Reggio Calabria

Cicogna express — Il dott. Mario Tripodi, Ispettore principale dell'Upc, ha fatto il bis. La moglie, signora Tita, ha dato alla luce Laura.
È arrivato anche Natale in casa di Giuseppe Vazzana, nuovo acquisto dell'Upc.
Anche Franco Foti (anticamera Upc), terzino di fascia, ha fatto finalmente il suo "gol": la moglie Maria, che aveva messo al mondo quattro maschietti, dopo ben nove anni d'attesa, ha dato alla luce la femminuccia: si chiama Caterina ed è diventata la "mascotte" della famiglia.
È nata Alessia figlia della "fer-coppia" Nino Candido e Lucia Niglia, ambedue CS alla stazione di Rosarno. Auguri.
La signora Luigia Parrino ha reso felice il Cg Superiore Orlando Macrì del terzo Reparto Traffico di Catanzaro, dando alla luce l'attesissima Maria Grazia.
Il collega Francesco Panzera, dell'Ufficio IE, è papà per la seconda

CASA NOSTRA

volta. A far coppia con il fratellino Bruno è arrivato il piccolo Massimo. Auguri anche alla mamma, signora Giovanna.

Fiori d'arancio — Marcia nuziale all'ombra della rotaia. Si sono sposati Pino Monorchio, del Centralino IE, e Mimma Canale, della segreteria particolare del Direttore Comp.le (figliola del collega Francesco, dell'Ufficio IE). Auguri.

Lauree — Con brillante votazione si è laureato a Bologna in Giurisprudenza Massimo Impellizzieri, figlio del Controllore Viaggiante di Reggio Calabria Francesco. Auguri.

Ha concluso il ciclo di studi la signorina Rosalba Fortunata Iaria, figlia del Cpv Superiore di Reggio Consolato, la quale si è laureata a Messina in Economia e Commercio. Sopra la torta la ciliegia: Rosalba ha ottenuto 110 su 110. Le congratulazioni sono d'obbligo!

Lutti — Si è improvvisamente spenta la signora Margherita, moglie del Conduttore in pensione Domenico Tortorella. Le nostre condoglianze anche ai figli, dott. Enzo, Ispettore Principale dell'Ufficio Commerciale e rag. Andrea, Capo Stazione Superiore a Catona.

È deceduta la madre dell'Assistente Carmine Mangeri della stazione di Rosarno. Sempre a Rosarno si è spento Rocco Putrino, padre del CS Titolare dell'impianto di Rosarno, Mimmo. Alle due famiglie le nostre condoglianze.

A Gioia Tauro è morta la signora Fortunata, moglie del collega in pensione Giuseppe Guttuso. Le nostre condoglianze anche ai figli Natalino Macchinista T.M. a Villa, Nino, Capo Tecnico IE al Brennero, Adriano, Ass. C. a Torino e al genero Salvino Greco, C.G. a Gioia T.

Roma/Impianti

Un gravissimo lutto ha colpito il nostro redattore compartimentale, Tommaso Dresda. Il 7 novembre scorso è scomparsa la moglie, Signora Raffaella. I numerosissimi amici e colleghi si sono stretti intorno a Tommaso e ai figli, Donatella e Michelino, in questo tristissimo momento. All'amico Tommaso giungano anche le fraterne condoglianze della redazione di "Voci".

Marcia nuziale. Il Cond. Gianfranco Calabro' del Dep. P,V, di Roma Termini ha sposato la sig.na Silvana Attina a Melito Porto Salvo (RC). Ai giovani sposi auguri di ogni bene.

Binario X. Laura Fiorucci, figlia del C. Treno Pietro del DPV di Roma Termini, ha conseguito presso l'Università degli Studi di Roma, la laurea in Chimica con il massimo dei voti e lode.

Auguri vivissimi.

Nozze d'argento. Vinicio Ravagli Tecnico I.E. del Reparto 15/3 di Roma Tuscolana ha festeggiato le nozze d'argento. Al collega ed alla consorte, sig.ra Marcella, i più fervidi auguri per molti anni felici. Anche l'Assistente di Staz. Placido Musolino di Roma Termini e la consorte, sig.ra Francesca, hanno raggiunto l'ambito traguardo delle nozze d'argento, festeggiati dai figli Rosalba e Antonio. Felicitazioni ed auguri.

Commiati. Auguri vivissimi per una serena quiescenza al Manovale Rinaldo Cicchinelli, addetto alla circolazione tradotte Parco Prenestino. Festeggiato da innumerevoli colleghi è andato in pensione anche il Capo Gest. Sup. Antimo Di Maio da tanti anni in servizio a Roma Termini, al quale auguriamo lunghi anni felici.

Cicogna Express. È nato Stefano in casa dell'Ispettore Principale dell'Ufficio Personale Comp. Francesco De Angelis. Ai genitori, alla sorellina Maria Chiara e, naturalmente, a Stefano i nostri auguri più affettuosi.

È deceduto a Roma l'ex Capo St. Sup. Valentino Palermo, già titolare di Padova. Ai familiari, così duramente colpiti giungano le più sentite condoglianze.

Roma/Servizi

Affari Generali

Dal 3 novembre è in servizio presso gli Affari Generali, il 1 Dirigente, Prof. Francesco Pellegrini, quale Capo Divisione 5.1 dell'Ufficio Relazioni Aziendali.

Al prof. Pellegrini auguriamo buon lavoro nel nuovo e impegnativo incarico.

C.E.U.

Nozze. Auguri vivissimi a due coppie di Segretari del CEU, Fabio Massimo Marinelli e Susanna Cinti, Bruno Merola e Gabriella Forte che da qualche giorno non sono più soltanto colleghi.

Auguri non meno sentiti al Segretario Mario Sganappa che ha incontrato la sua anima gemella fuori dell'Ufficio, nella sig.na Allegrita Ricci.

Lutti. Condoglianze profonde al Segretario Gianpaolo Sansoni per l'improvvisa perdita del padre.

Sentite condoglianze anche all'Applicato Francesco Gangemi per la perdita del suocero e all'Operaio Qualificato Salvatore Vozza per quella del padre.

Commerciale

Fiocco celeste. La casa dei colleghi Maria Grazia Catalini e Marcello Giaccari è stata allietata dalla nascita di un bellissimo maschietto, Gabriele.

Ai felici genitori e al piccolo tanti auguri affettuosi.

Nozze. Nella bella chiesa di S. Costanza si sono sposati la sig.na Carola Bellardinelli e il dr. Alberto Andreuccetti.

Agli sposi vadano gli auguri di tanta felicità.

Istituto Sperimentale

Fiocco rosa. Il collega Gabriele Lanna è divenuto papà di una splendida bambina, Valeria. Alla piccola, al fratellino Vittorio e ai felici genitori gli auguri di "Voci".

Amico in pensione. Il Tecnico Alfredo Grilli ha di recente lasciato l'Azienda dopo 38 anni di servizio. Al neopensionato i migliori auguri di una lunga e serena quiescenza.

Lavori e Costruzioni

Il nostro collega Francesco Coturno è stato colpito da grave lutto per l'improvvisa scomparsa del padre Fernando. Gli amici esprimono, attraverso "Voci", le più sentite condoglianze.

La casa del Segr. Sup. De Valeri è stata allietata dall'arrivo di Sonia. Felicitazioni dai componenti l'Ufficio 2° Bis.

Movimento

Il Capo Gestione Sup. Vittorio Addabbo, da lungo tempo presso il Telegrafo di questo Ministero, ha lasciato il servizio per dimissioni.

Auguri di lunga e serena quiescenza.

Auguri vivissimi di buon lavoro all'ing. Alfio Salomone trasferito, per suo espresso desiderio, da questo Servizio a Firenze in qualità di Capo del locale Ufficio Movimento compartimentale ed altrettanti auguri sentiti all'ing. Luigi Romano, subentrato al suo posto di Capo dell'Ufficio centrale III (Programmazione e studi treni viaggiatori).

U.R.D.G.

Lutti. Ci è giunta la triste notizia dell'improvvisa morte del Segr. Sup. Pasqualina Siracusa e del Segr. Sup. Gennaro Perillo, da pochi anni in pensione. Alle famiglie le nostre sentite condoglianze.

Condoglianze fraterne all'amico Luigi Vigilante, per la morte del padre.

Torino

Cambio della guardia al Comando del 2° Battaglione Genio Ferrovieri con il passaggio di consegne fra il Ten. Col. Eugenio Livani, trasferito ad altra sede, ed il p.g. Carmelo Velardi, al quale porgiamo un cordiale benvenuto. Ad entrambi i valenti Ufficiali auguriamo inoltre buon lavoro nei loro rispettivi nuovi incarichi.

Gli stessi auguri formuliamo al 1° Dirig. Ing. Andreino Gritti, Capo dell'Uff. Collaudi, trasferito a Verona per assumervi la dirigenza dell'Uff. M.T., ed al p.q. Ing. Roberto Saccardo, chiamato da Milano a sostituirlo.

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda il Segr. Luciana Zappa Muttoni dell'Uff. Ragioneria; l'Appl. C. Comm. Alessandro Baudo dell'Uff. Sanitario; il Cond. Adolfo Doglio del DPV di Torino PN; al DL di Cuneo i Macch. Agostino Castagnino ed Alfredo Rosso. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nuziale per il Cond. Ugo Bido, del DPV di Casale M., con la sig.na Antonella Buscaldi; agli sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express. Marco al Segr. Rag. Paola Ferrando Alessandria dell'Uff. Ragioneria; i gemelli Emanuele ed Elisa all'Aus. Ermenegildo Bologna del DPV di Chivasso ed all'Aus. Wilma Grassino di Verolengo; Francesca al CPV Sup. G. Franco Germani del DPV di Chivasso ed al Segr. Sup. Lina La Mendola dell'Uff. Personale; al DL di Cuneo Elisa al Macch. Vincenzo Fenoglio ed Elena al Macch. Antonio Costamagna; Annalisa all'Op. Q. Vicenzo Esposito Alaia del 18° Tr. Lav. di Omegna; Valentina al Macch. Gaetano D'Alia del DL di Torino; Domenico all'Op. Q. Arm. Mauro Solasso del 25° Tr. Lav. di Villafranca d'Asti; al DPV di Casale M. Gilberto al C. Tr. Mariano Barisone e Luigi al Cond. Antonio Guarino Rosolino; al DPV di Cuneo Antonio al Cond. Sebastiano Cilio ed Ivan all'Aus. Staz. Mauro Cavarero. Auguri ai neonati e ai genitori.

Lutti. In pensione è deceduto l'ex Dev. C. Mario Raposo, già della stazione di Asti e fino all'ultimo valido collaboratore della locale sezione Saufi, padre del C. Tr. Gian Carlo del DPV astigiano. Alla famiglia le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la madre del C.T. Sup. Luigi Grossi, Dirigente del Posto Verifica di Torino PN; il padre del Macch. Mario Vercelli del DL di Asti; al DPV di Casale M. le madri del C. Tr. Pietro Timossi e del C. Tr. Rocco Pugliese; al DPV di Cuneo il padre del C. Tr. Giacomo Migliore.

Trieste

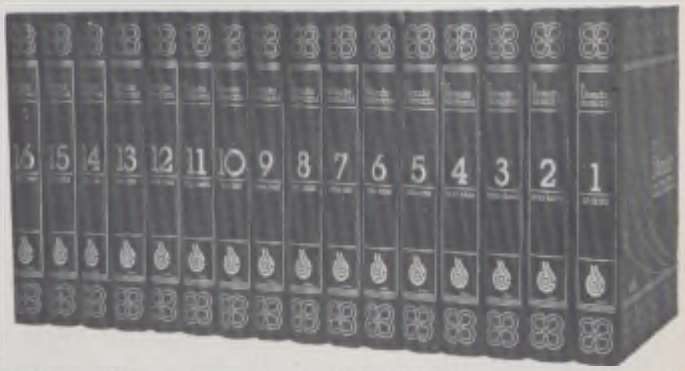
Nella basilica di Aquileia il Segretario Superiore del locale Ufficio Materiale e Trazione Laura Zanel si è unita in matrimonio con il signor Mario Leonardi.
Marcia nuziale per il Capo Stazione di Camporosso in V., Antonio Barbaro, e per la sig.na Daniela Francioni. A Latisana hanno pronunciato il loro "Sì" l'Oper. Qualif. dell'Ufficio Lavori Luciano Carraro e la sig.na Sonia Massarutto. Ai novelli sposi giungano auguri di felicità.
In casa dell'Assist. di staz. Walter Gon, in servizio presso la stazione di Prosecco, la cicogna ha lasciato Paola. Vivissimi rallegramenti alla signora Loredana.
L'Applicato dell'Uff. I.E. Secondina Boffa, moglie del Macch. del D.L. di Udine Claudio Denelutto, ha dato alla luce Matteo. Auguri.
Si sono spenti il sig. Michele Sciarillo, padre del Commesso dell'Uff. Pers. Comp. Franco; il sig. Giuseppe Di Marco, padre dell'Oper. Qual. del 6° Tr. Lav. di Portogruaro Romeo; il sig. Francesco Turco, padre del Capo Reparto Coordinatori I.E. dell'Uff. I.E. di Trieste, Aldo; il sig. Romeo Toffoli, fratello del Capo Gestione della staz. di Portogruaro Eugenio e l'Usciere Capo in quiescenza Mario Longo, padre del C. Gest. di Trieste C.le Claudio.
A soli 16 anni è morto annegato nelle acque del fiume Tagliamento, dove si era recato con degli amici per festeggiare l'ultimo giorno di vacanza, Walter, figlio del Gestore di 1ª Cl. di Fossalta di Portogruaro Bruno Rosso.
Ai colleghi colpiti negli affetti più cari, giungano le nostre sincere condoglianze.
Sono stati collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio l'Applicato Capo r.e. Zelfo Dalla Torre, della Zona 14.I.E. di Portogruaro e il Capo Tecnico Sup.re Giuseppe Fioretto, Capo del Reparto di Esercizio 15.I.E. di Udine.
Ai cari colleghi gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Verona

Lauree. Stefano figlio del Revisore Sup.re 1ª cl., cav. Remo Mantovani del locale Uff. Mov., si è laureato presso l'Università di Modena con il massimo dei voti e lode in Giurisprudenza.
Al neo-dottore i nostri migliori auguri di successo nella professione.
Mostre. A Villafranca di Verona ha esposto Dario Franchini, ferroviere e pittore naif, in una mostra antologica dedicata ai ferrovieri in servizio e in pensione. I quadri dai colori vivaci sono i "butini" nel colorito dialetto veronese di Dario e rappresentano aspetti di vita ferroviaria. Ora che il Conduttore Dario Franchini è in pensione, gli formuliamo l'augurio che i suoi "bambini" crescano.
In pensione. Auguri di lunga e serena quiescenza a: Capo Stazione Sovr. Renzo Martini, Titolare della stazione di Verona Porta Vescovo e al Capo Stazione Sup. Alfonso Mussner in servizio presso la stazione di S. Candido.
Sposi. Auguri vivissimi e congratulazioni dalla Rimessa Locomotive di Trento a: Aiuto Macch. Mauro Zadra e sig.na Marisa Negri; Aiuto Macch. Lorenzo Borruto e sig.na Anna Maria Serra; Operaio Qual. Franco Gasperi e sig.na Donatella Stenghel.
Nascite. I nostri affettuosi auguri a: Serena, figlia del Segretario in servizio presso l'UPC di Verona Anna Maria Dolfini; Martina, figlia dell'Assistente St. Ugo Irenberger della stazione di S. Candido; Ivan all'Op. Qual. Nunzio Riolo dell'Uff. Lav. di Bolzano; Elena, all'Op. Qual. Francesco Lorenzi del 4° Tronco Lav. di Verona PV; Vincenza, all'Op. Qual. Pasquale Morelli del 9° Tronco Lav. di Carpi. Dall'Off. GR di Verona: Marilena, all'Op. Qual. Adelio Aloisi; Fabio, all'Op. Qual. Fiorenzo Bissoli; Enrico, all'Op. Qual. Paolo Frigo; Silvia, all'Op. Qual. Gino Zanoncini; Santo, all'Aus. Giuseppe Falbo; Flavio, all'Aus. Flavio Gelmini; Mattia, all'Aus. Giovanni Zambelli; Letizia, all'Aus. Paolo Zamboni; Erica, al Manov. Giuseppe Villardi. Dall'Off. GR di Vicenza: Daniele, all'Op. Qual. Gianfranco Pianegonda; Elisa, all'Op. Qual. Antonio Nardi; Stefania, all'Op. Qual. Enzo Galante; Emilio, all'Op. Qual. Guglielmo Vicari; Marilisa, all'Op. Qual. Osvaldo Battistel; Paolo, all'Op. Qual. Terenziano Dal Lago.
I nostri lutti. Sono recentemente scomparsi in attività di servizio: Umberto Albertini, Commesso presso l'Uff. Pers. e Renzo Gamberoni, Tecnico dell'Off. GR di Verona. Alle addolorate famiglie i sensi del profondo cordoglio dei ferrovieri del Compartimento.
Le nostre condoglianze per lutti in famiglia a: ing. Silvino Covelli, Capo dell'Uff. Collaudi di Verona; Verificatore Giovanni Benvenuti della Rimessa Loc. di Trento; Deviatore Vito Cadem della stazione di Verona PN; Ass. Capo Franco Perlini della stazione di Verona PN; Capo Stazione Erminio Todeschini della stazione di Verova PN; Ass. Capo Antonio Rossetti della stazione di Vicenza.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%



16 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 l'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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(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 18 mesi per la rateizzazione del pagamento.

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani
Grande Enciclopedia Universale
AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 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, 60 - 00162 Roma - Tel. 83.90.448 - 83.68.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, IL MONDO DOMANI Grande Enciclopedia Universale.

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive di L. 15.000

☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

Firma .....

Cognome ..... Nome .....

Matricola F.S. ..... Città ..... Cap .....

Via ..... N. .....

USA: aspettando la nuova epopea

Malgrado l'antica tradizione che può vantare, il trasporto ferroviario sta vivendo negli Stati Uniti un momento di stallo. Ora tenta il rilancio, a dispetto di quanti vedevano il treno soccombere all'aereo e al pullman, puntando sulla qualità del servizio e sulla sua economicità

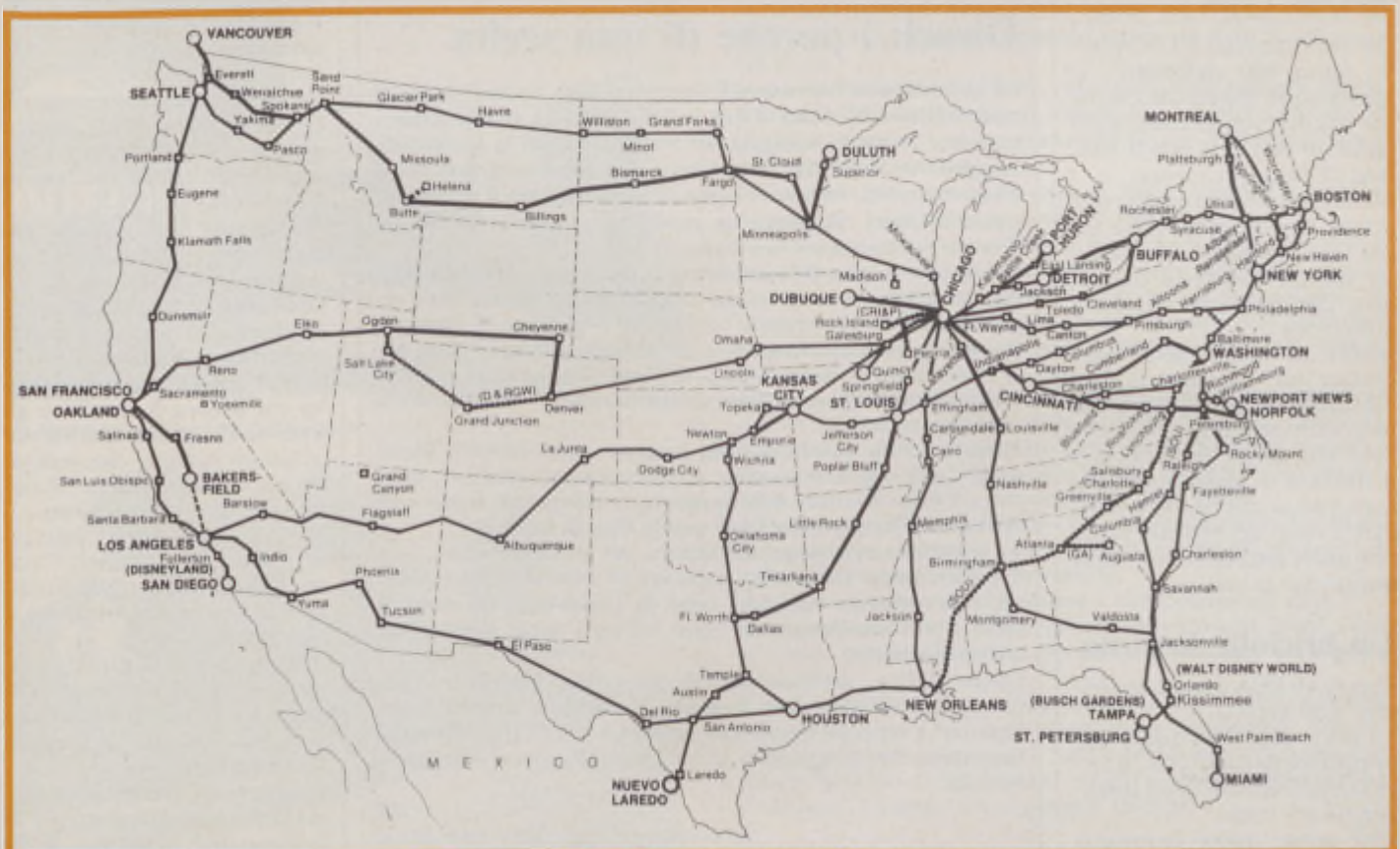
di Giorgio Isgrò

La notizia è recente: la Commissione Trasporti della Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti ha approvato una dotazione di 788 milioni di dollari in favore dell'Azienda federale ferroviaria americana, Amtrak.
La somma, equivalente ad oltre 1.100 miliardi di lire, dovrebbe consentire all'Amtrak di mantenere e migliorare per l'anno finanziario 1983, l'intera rete di servizi esistente.
Anche se la decisione della Commissione Trasporti USA è stata approvata in sede referente ed è dunque subordinata all'esito della votazione in aula, il fatto è rappresentativo della reale situazione dei trasporti ferroviari statunitensi.
La grande, potente, ricca America ha vissuto e sta vivendo una profonda evoluzione nel sociale e, quindi, nell'economia.
In appena duecento anni, gli Stati Uniti hanno raggiunto il primo gradino praticamente in ogni campo, grazie anche all'impegno e alle capacità di uomini che da ogni angolo della terra sono andati a viverci e a lavorarci, formando un tessuto connettivo sociale, vivace e autenticamente originale.
Terra di cose grandi, l'America è anche la terra delle grandi contraddizioni.
È grande la ricchezza ma è grande anche la povertà che tuttavia non fa parte dell'immagine che si ha generalmente degli Stati Uniti.
Immenso il territorio ma immenso e complesso anche il sistema dei trasporti e delle comunicazioni.
Circa 8 milioni di chilometri di strade, 350 mila chilometri di rete ferroviaria, non meno di trenta compagnie aeree private, tre compagnie di pullman a livello nazionale.
Ecco, per sommi capi, cosa offre un Paese come gli Stati Uniti in fatto di trasporto pubblico; ma la struttura, invece, è un'altra cosa e su di essa va fatto un discorso particolare.
La conformazione geografica del Paese ha dettato, in questo secolo, la trasformazione sostanziale del sistema di trasporti.
Nel 1916 la rete ferroviaria era composta di 409.000 chilometri di binari. Nel 1936 i chilometri erano 386.000, per diventare 344 mila nel 1964.
Nel 1971, poi, si constatava un'ulteriore riduzione della rete. Chiara dunque la filosofia scelta dai vari governi americani in tema di trasporto.
Certamente quello aereo è stato, intorno alla metà di questo secolo, estremamente privilegiato rispetto a tutti gli altri. Scelta ragionevole, se si pensa che da una costa all'altra del Paese un jet impiega sei ore di volo mentre con il treno non sarebbero sufficienti due giorni di viaggio!

Trasporto passeggeri e merci

Se nel settore passeggeri il trasporto aereo la fa quindi da padrone, in quello merci il treno si prende una bella rivincita.
Convogli lunghissimi attraversano il territorio americano ad andatura costante, trainati da potenti locomotive diesel accoppiate sino a quattro unità.
Le tratte utilizzate per il trasporto merci sono spesso ad una sola linea, che scorre sovente parallela alle grandi arterie di circolazione stradale.
Le tariffe applicate sono molto favorevoli, proprio perché, secondo quanto afferma la stessa Amtrak, per trasportare centinaia di tonnellate di merce basta un solo uomo.
L'alternativa al treno-merce è rappresentata dai "traks", i bisonti della strada riconoscibili dalla minuscola cabina tuttomotore e dall'enorme unico traino.
In termini di velocità non esistono sostanziali differenze tra il trasporto su rotaia e quello su gomma. Generalmente sia l'uno che l'altro non superano le 55 miglia orarie e l'unico vantaggio dei camion rispetto al treno è quello di portare il carico direttamente a domicilio.
Discorso ben diverso quello del settore passeggeri.
Il treno infatti assorbe una quota estremamente limitata di mercato rispetto all'aereo e al pullman. Del resto la rete "passeggeri" è di appena 45.000 km (con circa 500 stazioni), poco meno del 15% del totale del Paese. Questione di distanze, dicevamo, ma anche di prezzi. Un esempio per tutti.

La partenza di un treno dalla stazione di Chicago. A sinistra, un convoglio Amtrak nel suggestivo scenario delle Montagne Rocciose



La carta ferroviaria degli Stati Uniti. La rete si sviluppa per circa 350 mila Km, di cui solo il 15% destinati al trasporto viaggiatori

Un incrocio di convogli ferroviari. La stragrande maggioranza dei treni americani è trainata da locomotive diesel

Binari USA

Da San Francisco a Los Angeles (circa 600 chilometri), si spendono 50 dollari con l'aereo (un'ora di volo), 45 con il treno (circa 10 ore) e 36 con il pullman di linea (circa 8 ore).
Ma se non si hanno problemi di orario, è possibile spendere anche solo 25 dollari, utilizzando un volo di una certa compagnia, che parte tutti i giorni a mezzanotte.
Inoltre, il mezzo aereo può contare sul vantaggio di una "deregulation" governativa che ha di fatto liberalizzato le tariffe all'interno del territorio, con il risultato di creare una forte concorrenza che ha fatto scendere il costo del biglietto ed ha reso ancor più popolare l'uso di questo tipo di vettore.

Un briciolo di storia

Eppure gli USA devono moltissimo alla ferrovia.
La storia del West, quella tramandataci da tanti film, è ricchissima di episodi in cui protagonista è il treno.
Una storia, quella ferroviaria americana, nata nel 1831, quando da Charleston si mosse il primo convoglio ferroviario americano diretto ad Hamburg.
Da quel momento fu un proliferare di nuove tratte medio-piccole che collegavano i più importanti centri del nuovo Continente.
Moltissime linee private nacquero semplicemente per raccordare i centri di produzione con i porti e i mercati, attraversando enormi distanze e sconfinati territori disabitati.
A quel tempo l'unica alternativa era ancora il cavallo e gli unici nemici giurati erano le popolazioni indiane, che vedevano nel "cavallo di ferro" il viatico alla loro sottomissione.
Era il moderno che avrebbe distrutto le loro tradizioni: l'"uomo bianco" che avrebbe cancellato la loro storia, oltre che il loro potere.
A conti fatti andò proprio a finire così, ma non certo per colpa del treno, che anzi continuava la sua funzione in maniera sempre più incisiva.
Quale preponderante importanza ebbe questo mezzo per lo sviluppo degli Stati Uniti, lo dimostra il fatto che il treno è

Diesel: i perché di una scelta

La quasi totalità dei convogli americani sono trainati da locomotive Diesel. Si tratta di una scelta dettata da diversi fattori. In primo luogo la tipologia del traffico; infatti la stragrande maggioranza della rete ferroviaria americana è utilizzata per il trasporto merci, ed è noto come in questo settore il sistema di trazione Diesel raggiunga un rendimento così favorevole da diventare economicamente competitivo.
In secondo luogo è da considerare la tipologia geografica della rete. Molte tratte sono infatti lunghissime ed attraversano regioni impervie. In queste condizioni il sistema di trazione elettrica sembra assolutamente da scartare, poiché le spese per la costruzione e l'esercizio degli impianti fissi (centrali, linee di trasporto, sottostazioni, linee di distribuzione), ne inficiano la validità economica.
Proprio perché quindi, in linea generale, la locomotiva Diesel deve essere utilizzata su linee a medio e scarso traffico, oltre che per tutto il settore delle manovre, le compagnie ferroviarie statunitensi hanno optato per questo tipo di trazione.
La tradizione americana nell'utilizzo del Diesel è antica.
L'orientamento costruttivo, riguardo al sistema di trasmissione, è decisamente orientato verso la Diesel-elettrica. Solo di recente si è manifestato un certo interesse verso le soluzioni Diesel-idrauliche.
Queste ultime, del peso di 150 tonnellate, sono tra le più potenti del mondo e sono in grado di viaggiare intorno ai 100 km orari e superare in esercizio pendenze dal 24 al 30 per mille sulle linee che attraversano le Montagne Rocciose e la Sierra Nevada.

G.I

(ha collaborato l'ing. Guido Nannarone)

sempre presente in ogni importante museo americano, ed ha riservato il settore più ampio in quello che è considerato il Museo della storia e del popolo americano: il Ford Museum di Detroit.
Vecchi convogli vengono poi utilizzati in moltissime località turistiche come attrazione, su percorsi anche brevi e inseriti sovente nei programmi degli operatori turistici locali.

Come si viaggia

Ma torniamo ai giorni nostri.
Le prospettive di rilancio del sistema ferroviario americano sembrano a tutt'oggi delegate ad alcune condizioni essenziali. Da una parte il miglioramento del rapporto tariffario con gli altri mezzi di trasporto e dall'altra un miglioramento nelle prestazioni.
Delle tre voci essenziali che possono distinguere un tipo di trasporto dall'altro (velocità/qualità del servizio/prezzo) e dando per scontato un pari fattore di sicurezza, quella in cui l'Amtrak non è seconda a nessuno è proprio il servizio, mentre il rapporto velocità/prezzo la vede sconfitta, come già accennato, sia nei confronti del trasporto aereo che in quello del trasporto su gomma.
D'altra parte la velocità dei treni americani è condizionata da una scelta tecnica di fondo.
La stragrande maggioranza dei convogli è infatti trainata da locomotive diesel che montano motori molto potenti (1500/2000 CV) ma piuttosto lenti. Le poche tratte che ad oggi dispongono di elettrificazione adottano invece il sistema di corrente alternata monofase a tensione 11.000 V e 25 Hz di frequenza.
Certamente un'altra condizione di rilancio, sembra passare attraverso il turismo.
L'Amtrak punta infatti a diventare vettore privilegiato di un certo tipo di viaggi, proprio in funzione dell'ottimo servizio che è in grado di offrire e alla possibilità di evitare tempi morti con i trasferimenti notturni.
Tutti i treni destinati ai viaggi notturni hanno infatti carrozze-letto con due tipi di scompartimento. Le "roomettes", piccolo scompartimento per una persona, e le "bedrooms",

Un Deposito dell'Amtrak. Sotto, un convoglio della Union Pacific

La famosissima locomotiva "The President", utilizzata durante la guerra civile

Henry Ford Museum: un'altra faccia dell'America

Gli americani sono maestri della pubblicità. Lo slogan scelto per promuovere tra il pubblico il Museo Ford di Detroit non poteva quindi non essere incisivo. Si legge infatti: «Henry Ford Museum, dove scoprirai un'America che avevi bisogno di conoscere». E poi: «Arrivi con molti dubbi e riparti con tante idee...». Ebbene, bisogna dire, che è proprio così.
Visitare l'Henry Ford Museum è andare a conoscere una faccia importante dell'America e del suo popolo.
Non basterebbe un giorno intero per visitarlo a dovere, ma chi scrive è stato costretto a percorrerlo in poco più di tre ore. Un tour de force che necessariamente non ha permesso di analizzare dettagliatamente quanto vi si espone ma che ha offerto la possibilità di comprendere quanto veloce sia stato lo sviluppo del Paese.
In questo Museo, Henry Ford, capostipite della famiglia che ha "inventato" l'automobile, ha voluto che venissero raccolte il maggior numero di testimonianze del lavoro, della creatività e dell'ingegno americane.
È il museo più grande di tutto il Nord America e sembra proprio che Ford abbia raggiunto il suo scopo.
Ci si può trovare di tutto. Dal primo forno a legna, alla prima macchina per cucire. Dalla prima lavatrice alla prima grattugia. Nei vari padiglioni, suddivisi per settori merceologici, si attraversa la storia della tecnologia dei trasporti, dell'agricoltura, della stampa, dell'arredamento, dell'industria, delle comunicazioni.
Ma quello di Henry Ford è anche il Museo della storia americana. Vi si possono vedere tutte le auto Presidenziali, compresa quella su cui venne assassinato il presidente Kennedy, e nell'adiacente Greenfield Village ogni giorno rivivono i più importanti avvenimenti della giovane storia degli States.
All'interno dello stesso Museo sono state costruite un centinaio di abitazioni e negozi in stile, arredati con mobili d'epoca ed arricchiti di suppellettili e mercanzie.
Il settore "ferroviario" del Museo è particolarmente ricco.
Si possono osservare alcuni primissimi convogli; molti sono originali, mentre altri sono ricostruiti utilizzando però pezzi originali.
È poi possibile vedere la riproduzione dei vagoni utilizzati durante la guerra civile e la notissima locomotiva Rogers, ribattezzata una prima volta Satilla (dal nome del fiume che attraversava nel corso dei suoi viaggi) e successivamente "the President", in onore del presidente Hoover.

G.I.

che invece hanno due letti sovrapposti. Entrambi gli scompartimenti sono dotati di una toilette privata con lavabo. I treni a lungo percorso sono invece dotati di sedili reclinabili con poggiapiedi e, ovviamente, vagone ristorante e bar.
Pressoché tutti i convogli che attraversano il continente hanno inoltre i cosiddetti vagoni osservatorio, realizzati con pareti trasparenti che permettono di osservare l'esterno.
Oltre che per il settore prettamente commerciale, molto usate dai turisti sono le tariffe speciali disposte dall'Azienda Federale.
La prima è la "family plan", con la quale il capo famiglia paga tariffa intera, il coniuge e i figli dai 12 ai 21 anni il 50% e i bambini dai 2 agli 11 anni il 25%. La tariffa è valida all'unica condizione che il viaggio non venga iniziato il venerdì o la domenica.
L'"Usa Railpass" è invece una forma d'abbonamento senza limite di chilometraggio ed è prevista per validità di 7, 14, 21 e 30 giorni. Anche in questo caso i coniugi e i figli godono di particolari facilitazioni.
Molti operatori turistici, anche europei, hanno stretto di recente rapporti di collaborazione con l'Amtrak ed hanno creato dei veri e propri "pacchetti" tutto compreso che prevedono circuiti di più giorni con escursioni organizzate alle fermate principali del treno.
Come in Italia e nella maggior parte dei Paesi del mondo, anche le ferrovie americane offrono due classi. La prima e la "coach class" (letteralmente "classe pullman").
Come regola generale, la prenotazione anticipata dei posti è obbligatoria o "caldamente" consigliata, anche perché, sulla falsariga del trasporto aereo, la riservazione dei posti è gratuita, e può essere effettuata anche telefonicamente.
Alcuni treni, soprattutto per le brevi distanze, dispongono della sola "coach class", mentre altri, i "Metroliners" (equivalenti ai nostri Tee), hanno solo la prima.
È necessario a questo punto ricordare che non tutte le compagnie ferroviarie americane fanno capo all'Amtrak.
Alcune, che gestiscono solo traffico merci, hanno però un'importanza relativa. Le altre invece collaborano pienamente con l'Azienda Federale cooperando così a rendere più efficiente e organico il servizio passeggeri.
Di queste, le più importanti sono certamente la "Roch Island Lines", che collega appunto Rock Island con Peoria e Chicago, nello stato dell'Illinois; la "Denver & Rio Grande Western", che collega Denver con Grand Junction, Salt Lake City e Ogden, negli stati del Colorado e dello Utah; la "Georgia Railroad", che collega Atlanta con Augusta nella Georgia e la "Southern Railway", che dispone della rete più lunga, collegando New Orleans con Birmingham, Atlanta Greenville, Charlotte, Salisbury, Lynchburg, Charlottesville e Washington, attraverso la Louisiana, il Mississippi, l'Alabama, la Georgia, il South e North Carolina, la Virginia e il Distretto di Washington.

I treni più celebri

Anche negli Stati Uniti molti treni vengono battezzati con nomi di fantasia o legati alle regioni che attraversano. Altri, invece, prendono il nome dalla società che li gestisce, anche se oggi la quasi totalità del servizio passeggeri è operato dall'Azienda Federale Amtrak.
Eccone una lista con la rispettiva tratta di utilizzazione.
Southwest Limited, da Los Angeles a Chicago;
Empire Builder, da Seattle a Chicago;
San Francisco Zephir, da San Francisco a Chicago;
Sunset Limited, da Los Angeles a New Orleans;
Coast Starlight, da Seattle a Los Angeles;
Pacific International, da Vancouver a Seattle;
San Diegan, da Los Angeles a San Diego;
Adirondack, da New York a Montreal;
Au-Ro-Ra, da Anchorage a Fairbanks;
Interamerican, da Chicago a St. Louis;
Niagara Rainbow, da New York a Niagara.

...ma il treno ha un futuro

Il comparto del trasporto ferroviario americano sembra dunque perdere colpi rispetto alla concorrenza.
La diminuzione del numero dei passeggeri, anche se lieve, appare costante, come costante è la riduzione annua dei chilometri di rete.
Ma a ben guardare, il treno è il mezzo di trasporto pubblico sul quale gli Stati Uniti possono puntare maggiormente per il futuro.
Se è vero che il treno è in crisi, l'aereo lo è ancora di più, mentre il trasporto pubblico su gomma pare aver toccato il massimo livello raggiungibile.
Appurato che, almeno in termini di velocità, sia l'aereo che il pullman non possono superare i risultati raggiunti, appare chiaro che l'obiettivo del treno è quello di appostarsi su posizioni intermedie, almeno su determinate direttrici di traffico che possano apparire vantaggiose.
E sembra che proprio questa sia la linea che il Governo Americano intende sposare per gli anni a venire. Anche perché sarebbe l'unico sistema per dare un maggior equilibrio ad un settore che registra attualmente un dualismo negativo tra autobus e treno, visto che il primo è riuscito a togliere larghe fette di mercato al secondo, anche sulle medie distanze.
Studi e ricerche sono in corso ormai da qualche anno allo scopo di realizzare convogli ad alta velocità, sull'esempio di quanto avviene in Europa e in Giappone. Ma tutto ciò sarà possibile soltanto con l'elettrificazione delle linee e l'ausilio delle tecnologie più avanzate del settore.
Tecnologie che, una volta tanto, la vecchia Europa sembra in grado di poter esportare anche negli USA. □

Interno di una carrozza letto. È il tipo "bedrooms", con due letti sovrapposti

ROMA

Firmato il "protocollo" per il nodo di Torino

La firma doveva essere apposta in forma solenne già il 28 ottobre, nel corso della visita a Torino del nostro Direttore Generale, Dott. Semenza, per l'inaugurazione del nuovo edificio dell'Ufficio Sanitario, ma in quel giorno ha avuto poi luogo soltanto il programmato incontro — presieduto dal Senatore Libertini — tenutosi presso l'Unione Culturale per illustrare il piano delle F.S. in riferimento alla ristrutturazione dell'area metropolitana torinese.
A causa di polemiche e di contrasti riaccesisi all'ultimo momento in seno al Consiglio Comunale e dovuti essenzialmente all'importanza del problema, la sigla del "Protocollo d'intesa" fra l'Azienda, la Regione Piemonte ed il Comune di Torino ha subito qualche giorno di ritardo ed è stata apposta a Roma dal Sindaco Novelli e dal nostro Direttore Generale.
Con tale Atto, che disciplina l'impiego dello stanziamento di 50 miliardi destinati dal "Programma Integrativo F.S." al nodo di Torino, vengono fissati i principi informatori che consentiranno la messa a punto, entro la fine del 1982, del progetto definitivo e, nei primi mesi del 1983, l'avvio delle gare d'appalto.
La convenzione attribuisce una particolare priorità al settore dei trasporti per "pendolari", per il quale è prevista la realizzazione di servizi frequenti ad orario cadenzato, che consentano una più capillare distribuzione in città ed una migliore integrazione con gli altri mezzi pubblici metropolitani e dell'area comprensoriale.
A tale scopo verrà attuato in Torino un nuovo ed originale modello di esercizio per i treni locali, caratterizzato dagli "attestamenti incrociati", secondo il quale numerosi convogli provenienti da Rivarolo, Ivrea, Casale e Santhià, dopo aver attraversato la città, faranno capo alla rimodernata stazione di Lingotto, mentre i treni in arrivo da Alessandria, Asti, Bra, Fossano e Pinerolo avranno invece come capolinea la stazione di Stura. Ad integrazione di questo modello fondamentale, alcuni treni vicinali rimarranno ancora impostati su Torino Porta Nuova, per soddisfare specifiche esigenze dell'utenza, ed altri, estendendo la logica degli attestamenti incrociati, dopo aver attraversato nei due sensi la città proseguiranno fino al polo opposto, come, ad esempio, da Chivasso ad Asti o viceversa.
In sintesi anche l'area metropolitana torinese potrà disporre, alla fine degli anni '80, di un moderno servizio vicinale di tipo "passante", simile a quelli già in funzione in molte città europee di analoghe dimensioni.
La soluzione concordata per il nodo di Torino comporterà anche notevoli vantaggi per lo scorrimento del traffico merci, soprattutto in relazione al potenziamento delle infrastrutture ed alla conseguente diminuzione dei punti di conflitto con la rete dei treni viaggiatori. La maggiore fluidità della circolazione, derivante dal completamento del grande scalo di smistamento di Orbassano e dalla attuazione, entro il 1985, del Terminal intermodale ubicato nella stessa località, creerà, per la prima volta nel dopoguerra, le condizioni tecniche per una sicura ripresa del traffico merci.
Ma dai provvedimenti previsti nell'accordo in questione un altro ragguardevole giovamento riceveranno pure i servizi viaggiatori a medio e lungo percorso, che rimarranno attestati nella stazione di Porta Nuova; basti citare, in proposito, la possibilità di ampliare e razionalizzare i fasci per la pulizia e la manutenzione delle carrozze nell'area della stazione merci di Lingotto, la già citata eliminazione delle interferenze con i treni pendolari e merci fino a Trofarello e Stura ed infine la maggiore disponibilità di binari a Porta Nuova.

Renzo Marello

Il Direttore Generale e il Sindaco di Torino, Novelli, mentre firmano il "protocollo"

BERGAMO

Il 32° Convegno della Stampa Aziendale

La rassegna stampa sul 32° Convegno dell'ASAI (Associazione della Stampa Aziendale Italiana) organizzato a Dorga (21-23 ottobre) dalla Cassa di Risparmio di Bergamo, ha raccolto titoli a dir poco entusiastici: *Corriere della sera*, "La voce del padrone è cambiata"; *L'eco di Bergamo*, "Stampa aziendale: cento testate ed oltre sei milioni di lettori"; *Avvenire*, "Stampa aziendale: boom!"; *Il Giorno*, "In crisi i giornali? Forse, ma non quelli aziendali"; *Il Giornale*, "Stampa aziendale: un successo firmato da 14 milioni di copie"; *Bergamo oggi*, "L'azienda è una comunità, la stampa aiuta a costruirla", ecc.

Il continente sommerso della stampa aziendale, insomma, ogni tanto (almeno una volta all'anno) emerge stupendo gli osservatori per la sua vastità e qualità. Questi giornali che non si trovano in edicola (per lo più sono inviati per abbonamento postale) coprono comunque l'intero territorio nazionale. Un fenomeno che incuriosisce la "grande stampa" ogni qual volta si trova a farci i conti. Un fenomeno quantitativamente e anche qualitativamente, degno di attenzione. Buona parte dell'informazione nazionale passa, infatti, anche di qui.

Al Convegno, incentrato quest'anno sul tema: "Il colloquio con i lettori", ha partecipato tra l'altro, una nutrita rappresentanza dei periodici aziendali europei, che hanno collaborato anche alla Mostra storico-documentaria sulla stampa aziendale, italiana e europea, che si è svolta a Bergamo presso il Centro Culturale S. Bartolomeo dal 22 al 31 ottobre scorso.

Il convegno si è aperto a Dorga con i saluti del Presidente dell'ASAI, Paolo Benzoni, del Presidente dell'Ordine Nazionale dei Giornalisti, Saverio Barbati, e di Henry Salembier, Vice Presidente dell'USSEF francese cui è seguita la tradizionale assemblea dell'Associazione, nel corso della quale si è provveduto al rinnovo delle cariche sociali. Si sono quindi aperti i lavori veri e propri.

Due tavole rotonde hanno poi sviscerato ampiamente il tema del convegno. Relatori della prima tavola rotonda: Danilo Ferrero, Direttore Responsabile di *Illustratofiat*; Roger Briquet, Responsabile delle Relazioni Interne della Renault; Amerigo Giuseppucci, Direttore di *Progress*, periodico della Cassa di Risparmi e Depositi di Prato; e Pierluigi Pauletti, Direttore Responsabile di *Selezionando Sip*.

La seconda tavola rotonda ha visto, invece, l'intervento di Giuseppe De Rita, Direttore del Censis, Gianni d'Amico, esperto di Marketing, Silvio Golzio, Presidente dell'ABI (e Presidente onorario dell'ASAI) e Filippo Maria Pandolfi, in qualità di fondatore de *Il Diogene*, uno dei periodici dell'ENEL. Moderatore il Presidente dell'ASAI, Benzoni, Amministratore Delegato della SIP. Un vivace dibattito ha seguito gli interventi dei relatori, confermando l'importante ruolo che nel giornale aziendale assume il colloquio coi lettori.

Nel corso del Convegno si è svolta anche la consegna del Premio Pacces. Quest'anno il Premio è stato assegnato a uno dei più validi redattori di "Voci", Aurelio Battaglia, che dal Compartimento di Genova da più di vent'anni collabora con assiduità e grande competenza professionale al nostro periodico.

Tiziana Gazzini

Alcuni partecipanti alla Tavola rotonda sulla stampa aziendale. Da sinistra, il Prof. De Rita, l'On. Pandolfi, il Presidente dell'A.S.A.I., Dott. Benzoni, il prof. Golzio e il Dott. D'Amico

TORINO

Nuova sede per "Sanitario" e Scuola Professionale

Nell'esecuzione del programma di interventi per il potenziamento ed il riclassamento degli ambienti di lavoro è stata recentemente ultimata a Torino la costruzione di un nuovo edificio da adibire a sede dell'Ufficio Sanitario e della Scuola Professionale Compartimentale.

L'immobile, con strutture in cemento armato parzialmente pre-fabbricate, è stato realizzato nell'ambito della stazione di Torino P.N., in fregio alla Via Sacchi, ed è costituito dal piano seminterrato e da sei piani fuori terra, con una cubatura totale di 11.000 m.c. ed una superficie di 3.450 m.q.

Perfettamente inserito nel cuore degli impianti di stazione, l'edificio è stato realizzato con una tecnologia mista, scelta in funzione della ridotta area di cantiere, a forma di torre allungata a fungo.

Le pareti perimetrali sono costituite da pannelli continui, nei quali si inseriscono gradevolmente i serramenti modulari in lega di alluminio con lastre di cristallo ad isolamento acustico e termico.

I prospetti del fabbricato, sono soprattutto caratterizzati da una marcata distinzione fra il volume inferiore riservato all'Ufficio Sanitario e quello superiore destinato alla Scuola Professionale, pur conservando una indiscussa unità di insieme.

La ripetizione ritmica degli elementi, la continuità delle aperture, la deliberata assenza di ricercatezze formali e decorative caratterizzano il complesso che, pur nella voluta sobrietà,

Un totale del nuovo edificio compartimentale

risulta architettonicamente valido e di realizzazione relativamente economica: il suo costo, infatti, è stato di 1 miliardo e 300 milioni di lire.

L'Ufficio Sanitario nei suoi nuovi e funzionali locali, distribuiti nei primi quattro piani fuori terra ed in una porzione del seminterrato, potrà così convenientemente utilizzare le modernissime attrezzature di cui è stato dotato. In questi locali, infatti, trovano adeguata sistemazione i magazzini per la conservazione dei mezzi di soccorso da distribuire ai treni, la palestra per fisioterapia, gli spogliatoi con i relativi servizi, le sale di attesa per la ricezione del pubblico e le attigue sale di visita, i servizi poliambulatoriali, il centro meccanografico, la camera oscura con relativo archivio delle lastre, i box per i prelievi, il gruppo per l'elaborazione dei dati delle prove di psicotecnica nonché gli uffici amministrativi e l'archivio generale delle pratiche sanitarie.

Sono stati inoltre idoneamente collocati alcuni impianti speciali, oltre a studi medici specialistici di cardiologia, di oculistica, di otorinolaringoiatria e di neurologia.

Gli ultimi due piani del nuovo palazzo sono destinati a sede della Scuola Professionale, che dispone di ben undici spaziose aule, di un'ampia sala per conferenze, attrezzata per le proiezioni, nonché di un'aula per l'ACEI didattico oltre che di una biblioteca e dei locali per uffici e servizi.

Alla cerimonia dell'inaugurazione, avvenuta il 28 ottobre scorso, erano presenti il Direttore Generale, Dott. Semenza, il Direttore del Servizio Sanitario, Prof. Monti, la Direzione Compartimentale al completo, Autorità cittadine, della Regione e della Provincia, esponenti delle Forze Armate, della Magistratura e del Politecnico, rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, il Console di Francia a Torino, giornalisti ed operatori delle radiotelevisioni locali.

Nella stessa mattinata è stato anche inaugurato l'impianto di chiusura che, in fregio alla galleria di testa della stazione di Torino P.N., seleziona l'accesso ai treni in partenza ed in arrivo.

Renzo Marello

ROMA

Un convegno sulle fibre ottiche

Il 10 novembre scorso, presso la sede del CIFI, si è tenuta la presentazione del programma di ricerca "Impiego delle fibre ottiche nelle ferrovie". La manifestazione, organizzata dalla Fondazione Marconi e dal CIFI, ha visto l'intervento di numerose personalità del settore.

Dopo il saluto ai convenuti da parte del Presidente del CIFI, il Vice Direttore Generale delle FS Ing. Misiti, hanno preso la parola l'Ing. Corazza, Presidente della Fondazione Marconi che ha trattato "L'impianto sperimentale in fibra ottica delle Ferrovie dello Stato" (della sperimentazione in corso sul tratto Palo-Maccarese "Voci" ha già dato breve notizia sullo scorso numero di ottobre) e l'Ing. Proia, Direttore del Servizio Impianti Elettrici, che ha illustrato "L'impiego delle fibre ottiche in ambienti ferroviari". Sono quindi intervenuti i rappresentanti delle industrie realizzatrici dell'impianto: l'Ing. Sansone, Direttore del Gruppo Telecomunicazioni della Società Cavi Pirelli, l'Ing. Sponzilli, Direttore Centrale Superiore della SIRTI, l'Ing. Vannucchi, Vice Direttore Generale della Telettra, l'Ing. Giorgetti, Direttore Sviluppo della ITALTEL/SIT.

Al convegno è anche intervenuto il Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, confermando con la sua presenza il rilievo che si attribuisce a una sperimentazione e a un settore (quello delle telecomunicazioni), che apre nuovi orizzonti allo sviluppo tecnologico delle ferrovie.

L'importanza e i vantaggi offerti da un sistema di telecomunicazioni in fibra ottica, come è emerso nel corso del convegno, sono riassumibili in cinque punti: leggerezza e flessibilità del cavo; limitato rischio di furti del cavo per la mancanza di valore commerciale dei materiali impiegati; possibilità di utilizzare cavi senza elementi metallici o con elementi metallici elettricamente non influenti (sola funzione meccanica di supporto); immunità alle interferenze elettro-magnetiche; elevata disponibilità nella capacità di trasmissione.

Caratteristiche che, come ha detto l'Ing. Proia nel suo intervento, hanno spinto i tecnici del Servizio Impianti Elettrici a seguire da vicino l'evoluzione tecnologica delle fibre ottiche e a stringere rapporti con la Fondazione Marconi che ha proposto di guidare un gruppo di ditte nazionali nella esecuzione di un apposito impianto sperimentale (appunto quello di Palo-Maccarese) tendente a verificare la concreta possibilità di utilizzo di tali nuovi cavi nell'ambiente ferroviario.

Un ulteriore esempio di come l'intelligente collaborazione con l'industria rappresenti uno dei cardini su cui si gioca il futuro tecnologico della nostra Azienda.

T.G.

Il Ministro Balzamo e il Vice Direttore Generale, Ing. Misiti, nel corso del convegno CIFI

GENOVA

XXX Convegno Internazionale delle Comunicazioni

Il Convegno Internazionale delle Comunicazioni è giunto, quest'anno alla sua trentesima edizione: è un traguardo che gli organizzatori genovesi hanno sottolineato con orgoglio all'apertura dei lavori nella "Giornata di Colombo".

Anche quest'anno la Ferrovia ha avuto la sua parte rilevante nel Convegno, al quale hanno presentato interessanti memorie l'Ing. Misiti, Vice Direttore Generale, l'Ing. Finzi, Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici di Genova, gli Ingg. Frullini e Casini e il Dott. Tacci del Servizio Materiale e Trazione.

Misiti si è soffermato sulle "Tecnologie di tipo avanzato nell'esercizio ferroviario", indicando le vie più logiche e convenienti da seguire in armonia con le possibilità e i limiti del trasporto ferroviario, segnalando i traguardi raggiunti in ordine e velocità e sicurezza nei paesi europei e in Italia e indicando i principi cui occorre ispirarsi negli anni avvenire, che saranno certamente orientati all'affermazione dell'elettronica, già penetrata con successo in campo ferroviario: ciò in ordine agli azionamenti elettrici di potenza, al controllo della circolazione, ai sistemi di gestione dei servizi a mezzo di elaboratori, già in opera da molti anni e sempre in via di perfezionamento. Finzi ha trattato con dovizia di notizie il tema delle "Metodologie e tecnologie didattiche avanzate nella nuova Scuola Professionale di Genova per dipendenti del Servizio Impianti Elettrici".

Il tema affrontato da Frullini, Casini e Tacci ha riguardato alcuni particolari dell'armamento e dei veicoli ferroviari, la deformazione che subisce il binario al passaggio di un veicolo e tutti i relativi calcoli in ampiezza e lunghezza d'onda, con la possibilità di verificare la qualità di posa di una linea e di stabilire in fase progettuale le caratteristiche e i comportamenti dei veicoli.

Un tema squisitamente scientifico che ha molto interessato gli addetti del settore.

Aurelio Battaglia

ROMA

I risultati dello studio sul "caso Foligno"

Le officine FS di Foligno non sono una "fabbrica di cancro". Queste, in sintesi, le conclusioni cui è giunta la commissione di studio istituita nel 1979 dal Ministro dei Trasporti e presieduta dal Prof. Mario Governa, e che sono state comunicate ufficialmente all'opinione pubblica nel corso di una conferenza stampa svoltasi nella sala del Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda, il 10 novembre scorso.

"L'indagine — scrive la commissione — non ha dimostrato una mortalità da tumore per qualsiasi causa lavorativa presso l'officina G.R. di Foligno, essendo le percentuali di incidenza riscontrate analoghe a quelle ricorrenti in ambito nazionale".

Presentando le conclusioni dell'indagine, il Ministro dei Trasporti, Balzamo, ha tra l'altro, affermato: "La salute dei lavoratori è per noi un impegno prioritario perciò, non solo alle officine di Foligno, vanno realizzati tutti gli interventi di risanamento degli ambienti malsani. A questo fine — ha aggiunto Balzamo — è già stata costituita con mio decreto una nuova commissione, formata da illustri scienziati, che provvederà a continuare le indagini puntando soprattutto su una reale opera di bonifica e di prevenzione. Dovranno, infatti, essere attivati anche controlli di salute (come avviene nel centro avanzatissimo di Bologna) concentrando su un problema di tale rilevanza medico-sociale le capacità scientifiche e le metodologie di indagine più sofisticate esistenti nel nostro e in altri Paesi".

Anche la magistratura è stata dello stesso avviso della commissione diretta dal Prof. Governa. Il Direttore Generale, Dott. Semenza ha infatti ricordato che i giudici di Perugia non hanno riscontrato alcuna responsabilità dell'Azienda per le morti da tumore verificatesi nelle officine di Foligno. Semenza ha, quindi, illustrato l'impegno delle FS per la salvaguardia della salute e gli ulteriori sforzi previsti dal Piano Integrativo (200 miliardi d'investimenti).

Un momento della conferenza stampa in cui sono stati comunicati i risultati della Commissione Governa

ROMA

Convegno sull'informatica

Il 9 novembre si è tenuto presso il CEU un convegno intitolato "Dalla razionalizzazione dell'inefficienza ad una informatica per la riforma", promosso dalla FILT-CGIL in collaborazione con rappresentanze sindacali di base del CEU. Scopo del Convegno: fare il punto sullo stato di applicazione delle tecniche EDP in Azienda e sugli sviluppi da dare al settore perché l'informatica diventi supporto ad una migliore organizzazione del lavoro.

Erano presenti tra gli altri, il Direttore Generale del Coordinamento, Dott. Chisari, il Vice Direttore Generale FS, Dott. Bonforti, il Consigliere d'Amministrazione, Ing. Monopoli, qualificati rappresentanti delle OO.SS. e di Partiti politici, oltre ad una folta rappresentanza del personale del CEU, con in testa il Direttore Dr. Cardegari, a fare gli onori di casa. Il convegno è stato aperto con la relazione predisposta dal comitato promotore, che ha rifatto in breve la storia dell'EDP ferroviaria ed ha avanzato delle proposte di massima per una riorganizzazione del servizio. Dopo la lettura di un documento stilato da un gruppo di funzionari del CEU, hanno preso la parola il Dr. Ricagni, il Dr. Chisari e il Dr. Bonforti, che hanno evidenziato luci ed ombre dell'attuale struttura informatica FS. È stata poi la volta dei rappresentanti politici, Masini del Psi, Caporali e De Maio del Pci, che hanno sottolineato la necessità, di dotare il CEU di obiettivi ben definiti e di una gestione che abbia il tempo e le risorse per raggiungerli.

Ugo Dell'Arciprete

Rassegna mensile di novità cinematografiche, librarie, televisive e discografiche. Gli hobbies

CINEMA

di Piero Spila

E l'immagine torna "superstar"

Parlando di cinema un critico francese, Jean Pierre Oudart, ha scritto di recente: «Il y a une passion de le lire, qui à remplacé celle d'en jouir». Cioè a dire, che il piacere estetico nei riguardi del cinema, negli ultimi tempi, si è andato progressivamente trasformando da un rapporto tra spettatore e film ad un rapporto tra lettore e film. È una constatazione non negativa. Tanto più se «leggere il film» significa per lo spettatore far valere in qualche modo la propria soggettività nei confronti dell'unilateralità di un mezzo espressivo come il cinema, quanto mai ambiguo e parziale; e soprattutto se significa valorizzare ulteriormente la peculiarità e l'importanza dell'immagine cinematografica.

Tutto questo per dire che l'ultimo film di Michelangelo Antonioni, **Identificazione di una donna**, sembra tendere in assoluto proprio alla conferma di tale assunto teorico, che cioè l'immagine, da sola, autonomamente e isolatamente, può essere il cinema; che l'immagine (un albero dalla strana forma, un muro screpolato, una macchia di colore o di umidità) ha lo stesso peso narrativo ed estetico dell'evento, della battuta, dell'attacco di montaggio, della suspence del racconto. In questo senso, **Identificazione di una donna** è un film provocatorio e anomalo. Provocatorio perché, almeno apparentemente, sembra fatto apposta per non piacere (recitazione approssimativa, dialoghi spesso banali, personaggi inattendibili ecc.). Anomalo in quanto, pur avendo come ingredienti di base elementi abbastanza avventurosi o perlomeno narrativamente spettacolari — una donna misteriosa che appare e scompare, minacce, inseguimenti, case svaligiate, segnali inquietanti e allarmanti — si propone in definitiva come la semplice rappresentazione di una crisi esistenziale, o come un'esercitazione di stile.

Film provocatorio e anomalo in generale, ma non nella carriera di Antonioni, un autore che, da **Il grido** a **L'avventura** a **Blow up** a **Professione reporter**, alla narrazione ha sempre preferito la meccanica del racconto, al senso l'emozione, alla definizione esplicita del significato l'elaborazione perfezionistica del significante, un autore che, in definitiva, al cinema ha sempre anteposto la riflessione sul cinema e su che cosa significhi comunicare con le immagini.

Da un punto di vista strettamente narrativo, **Identificazione di una donna** racconta la storia di un regista di mezza età, Niccolò, in crisi esistenziale e creativa, alle prese con un film che non riesce a fare e che neppure riesce a configurarsi in modo chiaro nella mente. Alla ricerca di volti e personaggi che possono impersonare le sue sensazioni, Niccolò incontra (o più propriamente inventa) due donne, Mavi e Ida, che gli propongono due ambienti e due situazioni esistenziali molto diverse, eppure a loro modo complementari. Una, Mavi, più ambigua e misteriosa; l'altra, Ida, più reale e quotidiana.

Niccolò guarda queste due donne come dal mirino della sua macchina da presa, ne provoca e ne studia reazioni e comportamenti, comunque non riesce ad afferrarle né tantomeno a capirle. Alla fine del film, poi, il protagonista rimane solo, come del resto era solo all'inizio. Fin qui la storia del film, che evidentemente significa ben poco. Perché in realtà **Identificazione di una donna** parla di un regista — Niccolò, ma anche Antonioni — alle prese con il suo materiale creativo: personaggi, studi di ambienti, ritmi di montaggio e così via. È cioè la storia di un film nel momento del suo farsi, ma anche del suo fallire. All'interno del film e del suo sviluppo narrativo c'è una scena molto significativa,

Tomas Milian e Christine Boisson in una scena di "Identificazione di una donna"

Daniela Silverio, l'altra protagonista del film di Antonioni

ed è quando Niccolò conduce Ida in barca, sulla laguna di Venezia. Lì Niccolò ritorna regista, della sua vita e del film, e chiede a quel luogo desolato e per lui familiare uno scatto di immaginazione e fantasia («una deformazione professionale» confida a Ida). Da quel punto in poi il film diventa improvvisamente chiaro, addirittura schematico. Ida risponde con la sua fisicità (il matrimonio, l'attesa del figlio, i sacrifici); Niccolò si annulla completamente nella sua opera; Mavi si rimaterializza improvvisamente nella misteriosa casa di Vicolo del Cedro, si aggira per le scale, dimentica le chiavi del suo appartamento e l'accendino (tutti atti mancati che ritardano e prolungano l'incontro con Niccolò, il suo autore, e quindi anche il momento creativo).

Alla fine, divisi dal vetro della finestra, per l'ultima volta Mavi e Niccolò si guardano: il creatore e l'oggetto della sua creazione, la realtà e la fantasia. Ma poi, Mavi rimane sola e unica padrona dell'inquadratura, mentre la strada dove si trovava Niccolò diventa deserta: la fantasia pare trionfare. Nell'ultima sequenza, il regista Niccolò comincia finalmente a girare il suo film, ma la sua macchina da presa non inquadra delle persone ma un'astronave in volo verso un pianeta. Antonioni sembra così scegliere una nuova realtà — quella del futuro — e una nuova creatività.

In un film come questo, ad un primo livello tradizionale fino all'ovvietà, ma programmaticamente di avanguardia fino alla provocazione, le cose principali sono quelle specificamente più cinematografiche: il montaggio e la fotografia.

Non è un caso, tutt'altro, che Antonioni ha il vezzo di firmarsi nei titoli di testa del film come regista e montatore (dando pari importanza e rilievo alle due qualifiche). E non è neppure un caso che direttore della fotografia sia Carlo Di Palma, grande collaboratore di Antonioni in quasi tutti i suoi film più significativi.

Ha raccontato Carlo Di Palma: «L'importante scena della nebbia in **Identificazione di una donna** è stata girata tutta in teatro perché la nebbia vera è troppo variabile, non puoi controllarla; e lì si trattava di dare invece una certa interpretazione psicologica. D'altra parte, in teatro di posa è pericoloso perché si possono sentire le fonti luminose. Ma alla fine, al momento della proiezione, tutta la troupe ha applaudito, e Antonioni mi ha lasciato un messaggio: la nebbia è bellissima, ti ringrazio Carlo! Cosa che lui fa raramente». D'accordo, la scena della nebbia è una delle metafore apparentemente più stanche, e criticate, di **Identificazione di una donna**, ma per Antonioni rappresenta soprattutto la realizzazione di un prodigio tecnico. Ed è anche questo un modo di intendere e fare il cinema.

□

LIBRI

C'era una volta

C'era una volta un uomo. Un bell'uomo, di circa quarant'anni che amava tanto scrivere. Fortuna non ne aveva mai avuta molta e, per vivere, inventava e vendeva al miglior offerente storielline gialle, a suspance e, quando capitava, pornografiche. Viveva, insomma, nel sottobosco letterario americano. Un giorno quest'uomo uscì di casa come al solito, con il solito scartafaccio sotto il braccio, ma non si recò alla solita, piccola agenzia. No, si recò invece alla sede della Random House, una delle maggiori case editrici americane. Lì, tirò fuori lo scartafaccio, o meglio il manoscritto, e non ebbe esitazioni: chiese 1 milione di dollari per quel pacco, neanche troppo voluminoso, di fogli. Li chiese e li ebbe. Sì, perché il nome di quell'uomo è Martin Cruz Smith, il suo libro **Gorky park**. Un libro che, appena pubblicato, salirà subito al primo posto nella classifica dei bestsellers e che nel giro di pochi mesi, in tutto il mondo, verrà venduto in centinaia e centinaia di migliaia di copie. Un successo straordinario, al di là di ogni più rosea aspettativa.

In Italia, **Gorky park** è uscito la scorsa primavera preceduto da un imponente battage pubblicitario. Ne parliamo con tanto ritardo perché, caso singolarissimo, pressoché unico, **Gorky park**, a mesi di distanza, si vende ancora benissimo, anzi, si prevede di venderlo bene anche per le feste di Natale. In una società che brucia tutto in tempi ristrettissimi, non c'è che dire, è un fatto veramente strano. Dunque, perché un successo così clamoroso e duraturo? In fondo anche Ken Follet, anche Le Carré, per citare i primi nomi che ci vengono in mente, hanno scritto storie dello stesso tipo, eppure, pur avendo successo, non sono mai diventati casi nazionali e internazionali. Cruz Smith, invece, lo è diventato.

Proprio l'altro giorno una guida dell'Inturist raccontava che la prima cosa che i turisti chiedono arrivando a Mosca è di vedere il Gorky park e che, inevitabilmente, restano molto delusi. Sì, perché Gorky park non è che un giardino, anche un po' spellacchiatello per la verità, non lontano dalla piazza Rossa.

Però in quel giardino, sotto una profonda coltre di neve, un giorno vengono scoperti tre corpi mutilati. Il capo della squadra omicidi, Arkady Renko, viene incaricato delle indagini e il delitto appare subito tutt'altro che comune. Arkady stesso se ne rende conto immediatamente. In Russia si uccide per wodka, per gelosia, per noia, per disperazione, ma questi non sono motivi applicabili al delitto del Gorky park. Inizierà così la caccia all'assassino, una caccia difficile per il povero Renko, uomo comune sballottato tra il KGB, potenti uomini d'affari americani e le più alte sfere del Partito. Una caccia che, iniziata a Mosca, si concluderà a New York con l'ultimo sapiente, colpo di scena finale.

Abbiamo accennato sommariamente alla trama per rilevare che non è assolutamente una trama d'eccezione: un delitto, un'inchiesta, la risoluzione del delitto. Migliaia di gialli sono stati scritti così eppure nessuno è diventato **Gorky park**.

La prima cosa che colpisce il lettore è senz'altro il linguaggio, un linguaggio che, a tratti, ricorda l'Hemingway prima maniera, così secco, scarno, conciso. Un linguaggio quasi trasparente tanto ogni parola lascia intravedere la successiva formando un tessuto aereo e nello stesso tempo preciso. Un linguaggio che sa ricreare perfettamente il fascino, l'incanto, la magia di Mosca. Di una Mosca giovane eppure millenaria,

città già orientale eppure tanto vicina a noi. Mosca, con le sue strade segrete, con i suoi muri rossi, con quei ciuffi di verde che spuntano all'improvviso nei vicoli, con le sue piazze minuscole dove le fontane emettono specialissimi borbottii. Mosca, con la sua gente, così fiera, così severa, così distante. Bisogna amarla molto Mosca per descriverla come ha fatto Cruz Smith e bisogna amare la sua gente per creare una figura come quella di Arkady Renko che rappresenta un po' tutta la Russia con le sue verità e le sue contraddizioni. Energico e sensibile, intelligente e ingenuo, abile e sincero, Arkady non stonerebbe certo nella galleria dei personaggi dostoewskjani anche se, all'apparenza, di "demoniaco" ha poco o nulla. A tratti ricorda addirittura Raskol'nikov, un Raskol'nikov a rovescio, certo, eppure la filosofia è la stessa, lo stesso determinismo e addirittura l'astrattismo.

Arkady non è un personaggio, non è l'"investigatore", ma solo un uomo. Con le sue delusioni, i suoi fallimenti, la sua dolcissima e violenta storia d'amore, pagata a così caro prezzo. Un uomo che si aggira in un universo non fatto per lui e non perché si tratta dell'universo sovietico, altrettanto e forse anche peggio sarà nell'universo americano, ma perché è lui, proprio lui, fuori da ogni norma e da ogni regola. Russo sin nella più intima fibra, portatore di una tradizione che va da Puskin a Majakovskij, Arkady Renko è una figura scolpita con la struggente tenerezza di uno scalpello d'acciaio.

C'era una volta un uomo, con **Gorky park** è nato un grande scrittore.

Marina Delli Colli

Martin Cruz Smith, Gorky park, Mondadori, pp. 303, L. 12.000.

Martin Cruz Smith

Niente paura, arriva Pan

Il gran dio Pan, La storia del sigillo nero, Il terrore, sono solo alcuni dei titoli dei racconti di Arthur Machen (1863-1947) pubblicati in **Il gran dio Pan e altre storie soprannaturali**, un volume recentemente uscito negli Oscar Mondadori a cura di Giuseppe Lippi. Ma non c'è da aver paura. Nonostante gli intenti, l'orrore tante volte invocato, trovato, descritto, non riesce mai a raggiungere il lettore. Machen è insomma una lettura per tutti. Il suo Pan o le sue "creature bianche" non ci spaventano neanche un po'. Leggendo Machen non si rischiano notti insonni. Quello di cui ci parla Machen è un terrore per certi versi rassicurante. Misurarsi con esso può essere considerato addirittura terapeutico per chi (e sono molti di più di quanto non si creda) non "regge" certe letture o certi film neri.

Grazie a Machen si può finalmente guardare il terrore in faccia, senza paura. Sembra un paradosso ma è così. Tutto qui? Si domanda il lettore, anche il più pauroso, davanti alla descrizione delle "terribili" e putride decomposizioni di esseri panici e diabolici, su cui Machen insiste spesso.

Ma come mai il terrore descritto anche nelle sue più intime pieghe non riesce ad incutere terrore? Forse perché il terrore è ineffabile. Il terrore sembra quasi che si voglia sottrarre a qualunque descrizione e a qualunque svelamento. Il terrore esiste, si materializza solo là dove del terrore non si parla. Il terrore nasce solo dalla silenziosa eventualità di un suo imprevisto apparire. Almeno in letteratura.

A questo punto le cose si complicano e il discorso sulla capacità di alcuni libri di incutere davvero paura nei lettori sconfina nel discorso sulle loro qualità letterarie.

Se **Il giro di vite** di Henry James ci inchioda nella più desolata inquietudine e ci porta a guardare con timore e sospetto anche le più innocenti creature, è perché dietro quella paura si trova una grande capacità narrativa, una scrittura capace di **creare** la paura, il terrore, di evocarli, senza mai descriverli. E questo la scrittura di Machen non è in grado di farlo. Anzi, quanto più mette esplicitamente in scena il terrore, tanto più questo si allontana.

Ma allora perché leggere Ma-

SEGNALAZIONI/LIBRI

TCI — Stazioni termali in Italia ed altri luoghi di cura L. 20.000 (per i soci del TCI, L. 12.000)

Una delle ultime guide del Touring Club Italiano è dedicata alle stazioni termali. Un tema di indubbio interesse. Infatti chi, prima o poi, non ha avuto bisogno, o solo desiderato, di passare un periodo di disintossicazione e riposo in una delle tantissime terme del nostro Paese? Come al solito, la guida Touring si basa su una formula originale che questa volta nasce dall'evoluzione del concetto di soggiorno per terapia. Con essa il TCI propone oggi un nuovo "turismo termale" che, senza nulla togliere a una scrupolosa cura, alterni ore e giorni dedicati allo svago e alla conoscenza di arte e storia, tradizioni e manifestazioni, paesaggio e natura, in armonia con la ricerca del benessere fisico. L'ampia parte descrittiva, a suddivisione regionale, riporta per ogni località vari gruppi di informazioni: accessi stradali e ferroviari e altri dati pratici, oltre, naturalmente, a tutte le possibili informazioni sulle terme (acque, indicazioni, terapie, impianti, cenni storici, ricettività, sport e svaghi, mete turistiche, ecc.).

Fausto Federici: "Irlanda morire perché" — Trevi Editore, pp. 245 — L. 8.000

Un giornalista americano visita l'Irlanda alla ricerca di materiale per la stesura di un libro. Questo il filo narrativo attorno al quale si dipana il libro di Federici che tra cronaca e storia illustra i vari aspetti e le vicende principali della "questione irlandese". Un conflitto, quello tra cattolici e protestanti nell'Ulster, che purtroppo continua a essere ancora drammaticamente parte della nostra attualità.

Salvatore Ferraretti: "Codice delle leggi regionali sulla caccia" — Edizione Laurus — pp. 792 — L. 25.000

Caccia sì, caccia no. Un problema spesso discusso e che, in un modo o in un altro, interessa una vasta area di lettori: cacciatori ed ecologisti in ugual maniera. Un problema che, per essere dibattuto in modo appropriato, ha comunque bisogno di validi strumenti conoscitivi. Indispensabile tra questi il **Codice delle leggi regionali sulla caccia,** curato da Salvatore Ferraretti, che raccoglie, accanto alla materia legislativa di ogni regione, asse portante del volume, le leggi nazionali e i trattati internazionali. Chiude il "Codice" un interessante e aggiornato panorama sulle Associazioni e le Riviste venatorie e sulle Associazioni naturalistiche ed ecologiche.

Giuseppe Pittano: "biDizionario italiano linguistico e grammaticale" — ed. Calderini — pp. 1114 — L. 22.000

Tempo di scuola, tempo di dizionari. Quello proposto dalla editrice Calderini si presenta addirittura come un "biDizionario". Contiene, infatti, in un solo volume un dizionario linguistico e uno grammaticale. Nuovi vocaboli e corretta pronuncia, regole di grammatica e di sintassi, 65.000 voci, 2000 illustrazioni, 82 tavole, 144 schede grammaticali, tutto nelle 1114 pagine del "biDizionario" che risulta uno strumento moderno e aggiornato utile anche per orientarsi nelle innovazioni della lingua.

chen? Certo, non per provare il brivido del terrore — anche se si propone come cosmico e soprannaturale — ma, l'abbiamo detto, conviene leggere Machen soprattutto in funzione propedeutica ad altre, più terribili letture. E in particolare a quel Lovecraft che con ben altra sapienza letteraria coglierà l'eredità di Machen (le affinità tra i due autori sono ben descritte da Lippi nella sua introduzione al volume, come l'entusiasmo di Lovecraft per Machen emerge molto chiaramente nel suo famoso saggio su **L'orrore soprannaturale in letteratura**). E Lovecraft sarà finalmente capace di provocare nel lettore anche qualche brivido di paura in più.

Tiziana Gazzini

Arthur Machen, Il gran dio Pan, Oscar Mondadori, pp. 304, L. 4.000.

La Provenza medievale: storie e leggende

C'è da chiedersi qual è il vero motivo alla base della riscoperta (o meglio, della corsa alla riscoperta) di personaggi e periodi storici più o meno remoti da parte delle nostre case editrici più prestigiose. Le librerie sono di fatto invase da titoli e immagini riguardanti re, papi, avventurieri, belle donne e gente simile di ogni epoca, di cui si narrano tutti i particolari, editi e inediti, sulla vita e le imprese. Sarà pur vero che il cosiddetto "riflusso" porta con sé nostalgie e curiosità per ciò che è stato, e sarà pur vero che su tali nostalgie e curiosità fioriscono, più o meno scientificamente le iniziative editoriali; è altrettanto indubitabile, comunque, che **Storie di dame e trovatori di Provenza**, un libro fresco di stampa per i tipi Bompiani, rappresenta un'operazione azzeccata sotto tutti i profili.

La grande letteratura provenzale (più esattamente, occitanica) del Medioevo, oltre che essere immagine e specchio di una società unica e irripetibile, costituisce il punto d'avvio (e scusate se è poco) della moderna letteratura europea. Concetti come "lirica cortese", "canzone", "tenzone poetica", "sonetto" nascono proprio nella magica atmosfera del meridione francese e si trasmettono, felice morbo, all'Italia, alla Spagna, alla Catalogna, alla Germania, trovando ovunque i più consoni moduli espressivi. Il nostro libro, curato magistralmente dalla filologa Mariantonia Liborio, ci fa conoscere un aspetto ulteriore di quella civiltà letteraria. Esce, cioè, per la prima volta in traduzione italiana, il corpo delle **vidas** e delle **razos**, vale a dire i testi in prosa composti verso la fine del XIII secolo, quando la fioritura dei poeti provenzali era ormai al tramonto. Che cosa sono tali testi e quale è il loro rapporto con la lirica? Andiamo per ordine. Le **vidas** "vite" sono delle biografie, per lo più molto brevi, dei trovatori. Le **razos** "commenti" sono dei veri e propri esempi di poesia raccontata; in esse sono riassunti gli antefatti e le motivazioni che hanno spinto un trovatore a comporre quella data poesia. Ciò che risulta più interessante dunque, è rendersi conto che la raffinata società intellettuale di Provenza ha prodotto, accanto ad una letteratura di prima mano, anche una letteratura riflessa, a commento e edificazione della prima.

Così ciascun trovatore, dai massimi ai minimi, ha la sua porzione di gloria. Ma, soprattutto, dal quadro degli amori, degli intrighi, delle lotte, dei tradimenti, che sono pane quotidiano di tali testi, si delineano i contorni di un **milieu** socioculturale davvero particolare, ove, accanto ai primi tentativi di riscatto delle classi subalterne, si evidenzia la grande capacità promozionale riservata alla poesia (è bene ricordare che parecchi trovatori furono di origini borghesi e non nobili). I testi sono agili, privi di ornamenti retorici e molto ben tradotti dalla Liborio. Una prosa scarna ma tagliente in cui, spesso e volentieri, si dice pane al pane e vino al vino; vorremmo segnalare, in tal senso, il capitolo **L'altra faccia della cortesia**, vero ritratto in negativo.

Rimane da dire della serie di sussidi storico-culturali che la Liborio ha disseminato con prodigalità nel libro: una breve ma densa introduzione con bibliografia, una serie di note critiche sulla figura storica di ogni trovatore citato e infine una nota ai testi di impeccabile rigore filologico; non si poteva pretendere di più. Qualcosa di più era invece lecito attendersi in materia di prezzo che è piuttosto alto, pur tenuto conto dell'ottima qualità del volume.

Claudio Giovanardi

Storie di dame e trovatori di Provenza, a cura di Mariantonia Liborio, Milano, Bompiani, pp. 316, L. 25.000.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

In «Tandem» è meglio

In un periodo di riscoperta industriale e culturale della bicicletta, era inevitabile che prima o poi riapparisse anche il tandem: un modo per macinare chilometri sentendo meno la fatica, ma soprattutto un modo per stare insieme. Allo spirito giovane e allo stesso tempo antico del tandem, si ispira l'omonima trasmissione che va quotidianamente in onda dal lunedì al venerdì tra le ore 14 e le 16 sulla Rete 2.

Tandem è un programma in diretta giovane e spigliato, condotto in studio da Enza Sampò, tornata a lavorare per la RAI dopo una lunga assenza. **Tandem** è, insomma, un programma "sciolto", per usare un termine del lessico giovanile, che alterna giochi per ragazzi (una folta schiera di giovani riempie sempre lo studio) all'immancabile cartone animato giapponese, telefilm (che in genere va in onda il venerdì) a documentari sugli animali e su varie curiosità. Accanto a questi appuntamenti fissi, vi sono poi quelli che vorremmo chiamare «gli angoli di Enza» e che pur nella loro sobrietà e misura riescono a dare una cifra alla trasmissione. Se pensiamo che nello stesso orario le reti private ci bombardano di film e telefilm, più o meno americani o americanizzati, la **Posta** della Sampò acquista il sapore di un buon pane fatto in casa e che senz'altro preferiremmo in tavola al posto della falsa fragranza di asettici, dietetici crackers industriali. Con un occhio alla tradizione umana e intelligente lasciata da una Brunella Gasperini, e un altro alla difficile complessità del nostro tempo, la Sampò riesce a trattare con garbo e misura anche i temi più impegnativi, dando "non-risposte", riflessioni che forse possono aiutare il pubblico a vedere i problemi con un maggiore equilibrio tenendo sempre presente un fondo di sostanziale ottimismo verso gli uomini e le cose.

Anche lo spazio dedicato all'amicizia, in cui coppie di amici, celebri e no, parlano di sé e del loro rapporto é un momento di riflessione tanto più piacevole e bene accetto perché condito con brillanti battute e curiosità. La Sampò affronta, poi, con interviste in diretta, alcuni temi d'attualità che possono interessare l'eterogeneo pubblico a cui è destinato **Tandem**. A legare tutto — dai giochi, al telefilm alla posta — i modi accattivanti e l'affabile, costante presenza della conduttrice, che mette il telespettatore nella condizione di sentirsi partecipe di un simpatico dopo pranzo in famiglia. E se da un lato, i ragazzi giocano, i grandi, dall'altro, parlano, magari anche di cose importanti, non perdendo però di vista i più giovani.

Un salotto, quello di **Tandem** in cui la Sampò ha pensato di invitare anche celebri "tandem" del mondo dello spettacolo. Un salotto che non ci fa assolutamente rimpiangere certi ormai mitici "salotti" alla Costanzo: tra impertinenze e torte in fac-

cia, infatti, lasciavano sempre e comunque lo spettatore fuori della porta.
La Sampò, insomma, sta dimostrando di essere forse l'unica donna della nostra RAI-TV capace di condurre un programma popolare e di saperlo segnare col proprio stile.
Tra i tanti Bongiorno, Tortora, Baudo, Corrado, Minà, benvenuta Enza!

INCONTRI:

Lello Arena

Nella serie di programmi che vanno sotto il titolo "Che fai... ridi?", in onda sulla Rete 3, dopo Carlo Verdone e Massimo Troisi, Lello Arena si è presentato ai telespettatori con il suo 'Special televisivo' — «Bugie: ovvero inventarsi una vita da raccontare» — nel quale racconta, attraverso le immagini, le vicende di uno dei tre stravaganti e simpaticamente caratterizzati componenti la formazione denominata, con una punta di evidente napoletanità, 'La Smorfia'.

Lello Arena, dai successi di "La smorfia" a protagonista TV

Richiamando 'La smorfia', vademecum dei numeri da giocare al Lotto, non è il caso di dire che a Lello Arena è riuscito di azzeccare un terno? «Si. Diciamo che il terno, sicuramente, l'ho preso. Però vorrei anche provare a fare quaterna, cinquina e tombola. Spero di saper lavorare tanto bene da meritarmele»!
Quando lavoravi con il 'Trio La Smorfia' cosa sognavi?
«Un sogno che nella realtà è diventato molto più grande del sogno stesso. Infatti, se durante il periodo nel quale arrivammo al pubblico proprio attraverso 'La Smorfia' mi avessero detto domani farai un film da protagonista e avrai attorno a te il grande pubblico e la stampa, ebbene non ci avrei creduto. Perché il risultato è molto di più di un qualunque sogno possibile: è una cosa grossa»!
Un grande successo televisivo e il cinema (il film 'No, grazie, il caffè mi rende nervoso' è arrivato prepotentemente al grande schermo); di fronte alla nascita del 'divo' Lello Arena, un'ultima domanda: un gradino più in su cosa c'è?
«Ci sta un mare di gente. Una marea di cose. Moltissime. E quelle che più mi fanno rabbia sono quelle che vedo a portata della mia mano ed alle quali non mi riesce ancora di arrivare. Non faccio un rapporto con gli altri, ma sempre con me stesso. E mi arrabbio quando constato che il gradino più in su del mio è raggiungibile e io, per qualche ragione, non ce la faccio. Tutto questo, però, con somma umiltà».

Gianni Boari

SEGNALAZIONI/TV

La dinastia del potere

Dal 12 dicembre, ogni domenica, andranno in onda alle 13.30, sulla Rete 1, tredici puntate dello sceneggiato inglese **La dinastia del potere**, tratto dai romanzi di Anthony Trollope e diretto da Hugh David. Al centro della vicenda, la storia della dinastia dei Pallisers nell'epoca vittoriana. Fra gli interpreti: Susan Hampshire, Philip Latham, Roland Culver, Barbara Murrey e Anna Massey.

Cocteau riletto da Antonioni

Il 22 dicembre andrà in onda sulla Rete 1 **Il mistero di Oberwald** di Michelangelo Antonioni, tratto dal dramma di Jean Cocteau **L'aquila a due teste**. Presentato alla Mostra del Cinema di Venezia nel 1980, il film è stato girato da Antonioni sfruttando i più moderni sistemi elettronici per il controllo del colore. Protagonisti de **Il Mistero di Oberwald**, Monica Vitti e Franco Branciaroli.

Un Bazar per fine anno

Dal 12 dicembre sulla Rete 2 andrà in onda la trasmissione di fine anno che si chiama **Gran Bazar**. Lo show diretto da Romolo Siena avrà come protagonisti Renzo Montagnani, Sandro Massimini, Grace Jones, Alice e numerosi altri personaggi del mondo dello spettacolo.

Obiettivo "Pianeta"

Da metà dicembre prenderà il via sulla Rete 2 **Pianeta**, una rubrica di Bruno Modugno e Arturo Carrelli Palombi per la regia di Raffaele Siniscalchi. **Pianeta**, in onda cinque giorni a settimana (sabato e domenica esclusi) dalle 16.30 alle 17.25, è un programma dedicato alle avventure dell'uomo legate a uno scopo scientifico o culturale. Nel corso di ogni puntata, condotta in studio da Bruno Modugno, verranno presentati documentari di antropologia culturale, di scoperte, esplorazioni, di studio del mondo animale e vegetale.

DISCHI

Anche il CD ha il suo ma!

Nell'ultimo numero di "Voci", parlando del CD, ho lasciato il lettore in sospeso con un ma. Il Compact (CD), quel mostro della tecnologia elettronica capace di far dimenticare tutte le molestie connesse con la riproduzione del suono attuata con i mezzi tradizionali, ancorché estremamente affinati, utopia per il consumatore ma realtà sperimentata negli studi di ricerca, ha il suo ma. Immagini il lettore che cosa rappresenterebbe per il mercato odierno la comparsa di un evento siffatto capace di distruggere tecnologie e materie coinvolgenti cifre da capogiro. Si aggiunga che la novità, perché possa compensare le spese di ricerca che sono enormi, è coperta da brevetto. In soldoni, ciò significa imposizioni di "diritti d'autore" da parte della Philips, depositaria del brevetto, ai mostri sacri dell'estremo oriente e degli USA. Questi ultimi si stanno facendo portabandiera degli oppositori del CD, cercando di creare sistemi di pulitura, di esaltazione dinamica, ecc. pur di non rinnegare il vecchio disco e se ci si mettono loro c'è da essere certi che il CD avrà una gestazione difficile. Ed allora, si chiederà deluso l'audiofilo, non se ne farà nulla? Se il CD è ciò che si dice, il CD sarà: il progresso

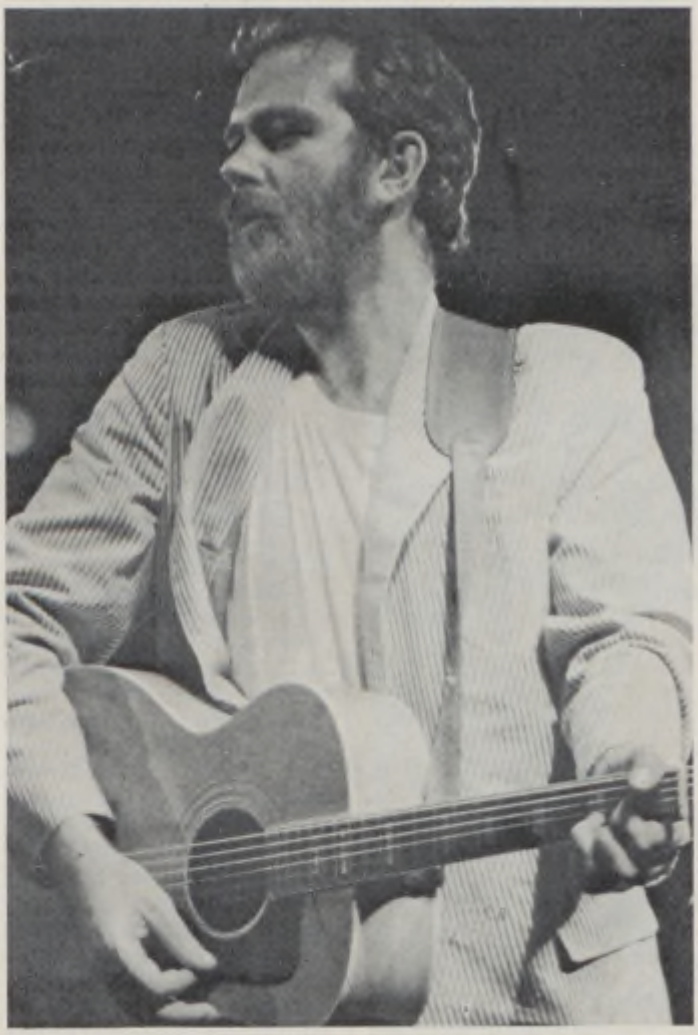
non si arresta. Così è stato per il microsolco, per la stereofonia e via dicendo.
La stagnazione del mercato del disco è una realtà che non può preoccupare. I costi salgono mentre la merce peggiora anche a causa dello smaliziarsi di fasce di ascoltatori sempre più ampie. Come si cerca di compensare l'impoverimento e il decadimento della qualità del disco? Pur di non rinunciarvi, si inventano sistemi elettronici elaborati cui sono attribuite le definizioni più fantasiose condensate in sigle magiche come Dolby, DBX, CX, ecc. con sistemi di incisione diretta, con l'impiego di polivinile di alta qualità, con tecniche di produzione del disco accuratissime, tutte cose che, da un lato, richiedono la dotazione di apparecchi aggiuntivi nella catena HIFI di costo non trascurabile (eppoi, appunto perché aggiuntivi, qualcosa di proprio — quindi indebito — lo aggiungono) e l'edizione di dischi leggibili soltanto con quegli apparecchi e, dall'altro, determinano costi accessibili soltanto a quei pochi che sono disposti a pagare anche quasi due milioni per un pikup: da contare su una mano in tutta Europa. È una questione di buonsenso!
Il 28 maggio di quest'anno a Timmendorf (Lubecca) anche la giapponese Technics ha presentato il CD. È stata una presentazione comparativa fra i sistemi vecchio e nuovo, promossa in funzione polemica per far constatare che non esiste differenza. Chi fu presente ammette che la differenza non fu rilevabile. Ma occorre aggiungere che l'uguaglianza delle prestazioni fu possibile grazie al ricorso di quei provvedimenti citati che non mi perito di definire mistificatori. Senza contare la differenza, che non lascia dubbi di scelta, consistente nella possibilità di non dover conservare il disco con mille riguardi, al riparo delle disavventure di manipolazione, in ambiente privo di polvere e di cariche elettrostatiche (figurarsi! con il polivinile, la più bella calamita per l'una e per le altre). Vale la pena di dare alcuni dati sulle prestazioni dell'apparecchio Technics, più vicino al registratore più elaborato che ad un giradischi, non tanto per reclamizzarlo, visto che non ci tiene nemmeno la Casa produttrice, ma per dare al lettore l'idea di che cosa potrebbe essere capace il CD.
Nel riproduttore, sostitutivo del comune complesso giradischi-braccio-pikup, è racchiuso un piccolo elaboratore capace di presiedere alle funzioni di avvio, arresto, pausa, ripetizione, avanzamento veloce, scelta del brano e molte altre cose che non ho ben capito non essendo stato presente alla dimostrazione.
Conclusioni? Corre voce che il CD sarà presente nei negozi europei nell'autunno che sta per concludersi e in quelli italiani nel prossimo 1983. Staremo a vedere.

Gianfranco Angeleri

L'ultimo De Gregori

Parlare di **Titanic**, l'ultimo 33 giri di De Gregori (RCA PL 31622) è facile e difficile nello stesso tempo. Facile, perché il disco rappresenta un'evoluzione della linea musicale che ha sempre ispirato il cantautore romano; difficile, perché proprio in quanto siamo all'interno dei medesimi canoni c'è il rischio di ripetere cose già dette o sentite. Di Francesco De Gregori, in effetti, si sa un po' tutto.
Dagli inizi della carriera nell'ambiente "rivoluzionario" del Folkstudio romano, fino alla crescita attraverso esperienze via via più mature, in cui gli elementi di rottura si attenuavano per lasciare spazio a messaggi più articolati e ben congegnati, sia da un punto di vista musicale che testuale. Eppure De Gregori è un artista molto legato alle proprie matrici culturali. Dopo **Banana Republic**, che ha segnato il culmine della fattiva collaborazione con Lucio Dalla, questo **Titanic** viene ancora una volta a confermare il debito inestinguibile maturato dal cantautore romano verso certi filoni della poesia angloamericana e la beat generation, debito che si riflette nel particolare uso del linguaggio poetico e nella scarna essenzialità del suo dettato testuale.
Il disco è, come al solito, ricco di atmosfere e ritmi diversi. Si va dal gusto sudamericano di "Titanic" al richiamo degli stornelli quale si nota nella sbarazzina "Belli capelli". C'è addirittura il rock in "Rollo & his Jets", un brano in cui spicca il sax di Gianni Oddi.
Molto più vicina alla vecchia tradizione di De Gregori è invece "Caterina", francamente il pezzo meno originale. Essenziale nella struttura musicale (accompagnamento al pianoforte del solo De Gregori) è la bellissima "San Lorenzo", una canzone ricca di suggestioni in cui il testo fa veramente da padrone.
Si tratta, in sostanza, di un LP ben calibrato, che, pur privo di una veste musicale unitaria, ritrova nei testi accuratissimi il filo espressivo di una malinconia contenuta ma più o meno presente ovunque.
È un disco godibile, sicuramente apprezzato dai vecchi fans di De Gregori e che potrebbe guadagnargliene altri, soprattutto fra coloro che sono ancora fermi all'immagine del cantautore come profeta dell'incomunicabilità canora.
Alla buona riuscita dell'album hanno dato un contributo fondamentale il già citato Gianni Oddi, nonché il tastierista Mimmo Locasciulli (il "figlioccio" prediletto di De Gregori), il chitarrista Marco Manusso e il bassista Peppe Caporello. Per quanto riguarda i testi, viceversa, gli oneri e gli onori sono sempre da attribuire a De Gregori.

Claudio Giovanardi



Francesco De Gregori nel corso di un suo concerto

COLLEZIONISMO

Cartoline e vecchie ferrovie

È uscito l'ottavo numero di "La Cartolina", l'interessante rivista che si rivolge espressamente al variegato mondo dei collezionisti di cartoline. Il trimestrale, diretto da Furio Arrasich, si è da tempo affermato come uno dei pochi punti di riferimento, forse addirittura l'unico, per chi voglia orientarsi in questa singolare e affascinante forma di collezionismo. Quindi, come sempre, anche in quest'ultimo numero, molto spazio viene dedicato alle segnalazioni, alle informazioni utili, alle inserzioni, e soprattutto alla presentazione di cartoline sempre molto rare e divise per temi monografici.
Non può mancare, naturalmente, il treno, soggetto spesso ricorrente nelle varie collezioni sottoposte all'attenzione dei lettori. Sul numero otto, ad esempio, uscito proprio in questi giorni, segnaliamo una rara serie di cartoline dedicate alla storica Ferrovia Transalpina, corredata da note storiche brevi e precise.
Un abbonamento annuo (4 numeri) costa lire 12.000 — un numero singolo lire 3.000 + lire 300 per spese postali. I lettori interessati possono versare l'importo sul c/c postale n. 83442004, oppure inviare un vaglia intestato a "La cartolina" di F. Arrasich Via G. Barilli 35 — 00152 Roma.

EDUCAZIONE

di Patrizia Cimini

Le malattie dei bambini

Curare i bambini è certamente compito dei medici specializzati. Ma è vero che i genitori, che vivono con loro, devono contribuire al loro stato di buona salute. Analizzando le componenti del loro carattere, ricordando che quello che fa bene ad uno fa bene all'altro, e che ciascuno ha un proprio modo di avere mal di gola o mal di pancia. I medici migliori, per i bambini, sono quelli che ascoltano le mamme o i papà su come si ammalano i loro figli. I medici che non tengono conto di questo aspetto sono più nemici che aiutanti. In genere è meglio cambiare dottore, se ci si imbatte in un tipo così. Primo passo fondamentale, per mantenere un buono stato di salute ai propri bambini è curare la nutrizione, soprattutto osservando come i bambini digeriscono il cibo che gli diamo. Non si può dire in assoluto cosa è meglio e cosa è peggio. Ma è certo che alcuni bambini digeriscono bene il formaggio e il latte e non la carne. A volte le loro richieste possono essere motivate proprio da questo, e piuttosto che contrastarli, forse, è bene assecondarli. È una piccola norma da ricordare, ma forse il rifiuto a certi cibi, che il bambino oppone, deriva proprio da questa consapevolezza. Un altro piccolo accorgimento sarà quello di sostituire nei cibi, sia del piccolissimo che del piccolo, lo zucchero con del miele. Lo zucchero provoca fermentazioni nell'intestino, e anche i suoi derivati (glucosio, destrosio). Il miele dolcifica, è vitaminico, non dà fermentazioni.
Piccoli accorgimenti per prevenire le più diffuse malattie infantili, che nella maggioranza dei casi hanno origine proprio nella cattiva digestione. E le infezioni? Il grande nemico, il pus della gola e dell'orecchio sembra oggi essere stato definitivamente sconfitto dall'antibiotico. Ma è una medicina, o un tossico? Come ci si deve comportare? Certo, di fronte ad una grande febbre, o a un male grave, chiaramente identificato dal medico, non c'è altra soluzione che somministrare il farmaco. Ma è bene essere prudenti, a volte il farmaco può essere un veleno.
Fu nel 1929 che Fleming scoprì il "penicillum notatum", e ad esso fu dato il nome di antibiotico; dal greco anti = contro bios = vita. Contro la vita. Dei germi, certo, ma è proprio così? Gli antibiotici aggrediscono il fisico con violenza, distruggendo un certo tipo di microrganismi.
Le colture batteriche che abitano nell'intestino vengono devastate dall'antibiotico, e questo (specialmente nel caso di un bambino) è un danno grave. Si consiglia perciò, ogni qual volta sia possibile, di usare i vecchi sistemi, quelli, in uso prima del 1929, e che avevano una loro saggia efficacia. Almeno nei casi in cui il medico non prescriva tassativamente una cura drastica. □

PER VOI RAGAZZI

Il favoloso Avicenna

Leggendo il titolo forse vi porrete una domanda simile a quella che si rivolse Don Abbondio nei "Promessi Sposi": Avicenna! chi era costui? E noi vi togliamo subito la curiosità. Avicenna, nome latinizzato di "Ibn Sina" che significa "figlio di Sina" fu un grande scienziato e filosofo persiano. Nato nel 980 nel villaggio di Afshana, in una zona che oggi fa parte della repubblica Sovietica dell'Uzbekistan, fu un uomo dal sapere enciclopedico, filosofo, scienziato, medico, poeta e musicista; si può dire che realizzò appieno l'ideale medievale dell'uomo universale in quanto fu autore di numerosissime opere che trattavano ogni ramo del sapere umano noto al suo tempo. Una straordinaria resistenza fisica allo studio, protratto giorno e notte, e una memoria eccezionale, l'avevano condotto, ancora giovanissimo, alla conoscenza di tutte le discipline, dalla geometria alla teologia, dalla medicina all'astrologia. La vita relativamente breve — morì all'età di 57 anni — fu spesa in un lavoro titanico.
Egli scrisse e dettò le sue opere quasi continuamente, anche in prigione, anche viaggiando. Ne scrisse, secondo i calcoli dello studioso iraniano Said Nafissi, 242, delle quali 23 in persiano; ne sono rimaste 160 e le altre sono andate perdute. Ma la sua vita non fu solo dedicata allo studio. Già all'età di 21 anni viene chiamato alla corte del principe Soheili, ma ben presto deve lasciare il posto e trasferirsi a Gorgan, a sud est del mar Caspio, dove conosce quello che diventerà poi il suo più caro e fedele discepolo, Juziani, il quale gli offre una casa confortevole nella quale compone diverse opere e inizia anche quella che è considerata la sua massima produzione: il "Canone della Medicina".
Successivamente, nel 1014 si stabilisce ad Hamadan dove è chiamato a curare l'emiro Sams ad-Daula; a guarigione avvenuta, l'emiro nomina Avicenna Gran Visir che equivale all'attuale carica di Primo Ministro. I capi dell'esercito dimostrano però avversione per Avicenna e riescono a farlo imprigionare. Ma, l'emiro cade di nuovo malato e Avicenna è richiamato al suo capezzale e reintegrato nella carica di Gran Visir che ricopre per sei anni. Dopo alterne vicende, nel 1023 si reca ad Ispahan dove trascorre gli ultimi 14 anni della sua vita, senza occupare però alcuna carica politica, ma dedicandosi intera-

mente allo studio e alla ricerca. Durante una campagna militare condotta dal principe Ala ad-Daula, che Avicenna ha voluto seguire, si ammala e muore il primo venerdì del mese di Ramadam, il mese di agosto del 1037.
Esiste una leggenda a proposito della sua fine: Avicenna, che desiderava vincere la morte e raggiungere l'immortalità, aveva preparato una serie di 40 diverse sostanze che un suo allievo gli avrebbe dovuto somministrare, in un ordine prestabilito, immediatamente dopo la morte. L'allievo fedelmente adempì al suo compito e con grande stupore vide che il corpo rigido del maestro ritornava morbido e giovanile, il viso riprendeva il colorito roseo e il respiro tornava. Ma quando fu sul punto di somministrare l'ultima dose che avrebbe dovuto portare alla resurrezione definitiva del maestro, le sue mani tremarono, la capsula gli sfuggì e il misterioso liquido si sperse nella sabbia.
Numerose sono le testimonianze dell'influenza che l'opera filosofica e teorica di Avicenna ebbe sulla cultura dell'Occidente, come può rilevarsi dall'interessamento che molti studiosi ebbero dei suoi libri, per esempio da parte del filosofo inglese Ruggero Bacone e di San Tommaso d'Aquino. Ma si può dire che l'opera di Avicenna che ebbe il più grande influsso nel mondo europeo fu il "Canone della Medicina" che, tradotto in latino, fece testo in molte università, basta pensare che questa sua opera nel 1909 era ancora oggetto di corso presso la facoltà di medicina dell'Università di Bruxelles.
Avicenna ha composto il suo libro non come un'enciclopedia delle conoscenze del suo tempo, ma come una rielaborazione di esse. Il "Canone" consta di cinque volumi; il primo comprende una descrizione generale dell'anatomia del corpo umano, della sua costituzione delle sue membra, dei temperamenti, delle facoltà e delle funzioni. Il secondo presenta due parti: la prima tratta della maniera di determinare l'efficacia dei rimedi e nella seconda figura una lista alfabetica di 760 prodotti farmaceutici. Il terzo riguarda la diagnosi, la prognosi e la terapia delle varie infermità; il quarto volume è dedicato alle malattie generali che interessano l'intero organismo del paziente, mentre una parte del volume prende in esame i veleni e le cure di bellezza.
Infine, l'ultimo volume è un formulario di ricette con i relativi metodi per preparare pillole, sciroppi, elisir con l'esatta indicazione delle dosi per i diversi tipi di malattie. E concludiamo con una massima di Avicenna che può dare il senso della sua caratteristica spiritualità: *Dio è nel fondo delle cose, Dio ne è alla superficie. Si manifesta in tutto e dappertutto.*

Marcello Pizzuti

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Italia

● Il 1° ottobre le Poste Italiane hanno emesso tre francobolli appartenenti alla serie ordinaria "Il patrimonio artistico e culturale italiano" dedicate alle "Ville del Lazio".

Per il 1982 le ville prescelte sono:
per il valore da £ 150: Villa Borghese — Tempio di Esculapio (Roma)
per il valore da £ 250: Villa d'Este (Tivoli — Roma)
per il valore da £ 350: Villa Lante (Bagnaia — Viterbo).
Bozzettista, come per le precedenti serie, il Prof. Eros Donnini.
Tiratura: cinque milioni di serie complete.

● Il 23 ottobre è stato emesso un francobollo tematico dedicato all'Istituzione del servizio Postale in Europa da parte della famiglia Tasso.
Il francobollo, del valore di £ 300, riproduce, in una cornice ovoidale, il ritratto di Francesco Tasso tratto da un dipinto dell'epoca (1450-1517).
Tiratura; cinque milioni di esemplari.

Poste Vaticane

● Il 23 settembre le Poste Vaticane hanno emesso una serie commemorativa per il Quarto centenario della morte di Santa Teresa d'Avila.
La serie è composta di tre valori. Le vignette, su bozzetti del Prof. Riccardo Tommasi-Ferrone, riproducono rispettivamente:

— il valore da £ 200, una visione della Santa: la Madonna e San Giuseppe la rivestono con una veste bianca e splendente;

— il valore da £ 600, la grazia della trasverberazione: un angelo colpisce con un dardo il cuore della Santa, in basso le mura di Avila;

— il valore da £ 1.000, la Santa scrittrice, in basso, una riproduzione della interpretazione mistica: il Castello interiore con le sette dimore.

Santa Teresa è considerata una delle più grandi ed esaltanti figure della Chiesa, particolarmente per i suoi scritti. Paolo VI la dichiarò prima donna dottore della Chiesa.

● In data 23 settembre sono state emesse due serie di cartoline.
Una per l'affrancatura interna è composta da n. 4 cartoline con il valore facciale di £ 200; l'altra per affrancatura per l'estero, da quattro cartoline con il valore facciale di £ 300.
Costo complessivo delle due serie: £ 2.000
Le vignette delle otto cartoline riproducono Vedute del Vaticano tratte da antiche stampe.
Tiratura: n. 100.000 serie complete.

Reggio Calabria

Il 1°-2 e 3 ottobre si è tenuta a Reggio Calabria la 8ª Mostra filatelica — Giornata del ferroviere. Alla Mostra sono state presentate numerose collezioni che hanno suscitato un grande interesse fra i numerosi visitatori.
Per l'occasione è stato predisposto vario materiale filatelico fra cui la cartolina che riproduciamo annullata con un timbro speciale concesso dall'Amministrazione P.T.

Gruppo Filatelico Numismatico Dopolavoro Ferroviario Reggio Cal.

LETTERE A VOCI

A proposito di trasferimenti

In riferimento al trasferimento temporaneo per le regioni della Campania e Basilicata a causa del sisma del 1980, resi definitivi in base alla legge N. 187, vorrei conoscere il programma dell'Azienda circa l'applicazione della suddetta legge, in quanto sembra che solo nelle F.S. tali trasferimenti non siano ancora resi definitivi.
Grazie.

Franco Di Caterino

Il Servizio Personale, a cui abbiamo trasmesso la lettera del nostro collega, ci ha così risposto:
«Nel Compartimento di Napoli non si verifica attualmente disponibilità di posti corrispondenti al numero dei dipendenti da trasferire ai sensi della citata legge 187/1982, che, all'art. 24, prevede la possibilità di effettuare trasferimenti in soprannumero esclusivamente nei confronti del personale della scuola.
Allo scopo di definire la vicenda, è stato proposto un quesito alla Presidenza del Consiglio dei Ministri in ordine alla possibilità di procedere a trasferimenti, anche in soprannumero, di personale che si trova nella stessa posizione del nostro collega».

Un tema scottante: la casa

Egregio Direttore,
le scrivo anche a nome di una nutrita schiera di sfortunati ex ferrovieri di Torino: sfortunati non perché in pensione (ambito traguardo augurabile a tutti) ma perché ora, dopo una vita di sacrifici quali il nostro lavoro comporta, anziché poterci godere un meritato riposo, siamo assillati da un continuo pensiero che diventa ossessione: le nostre abitazioni sono alloggi patrimoniali FS.
Ora, grazie a pressioni che non sto a dire, l'Azienda ci vuole mandare fuori, cioè in mezzo alla strada.
Sono già arrivati i primi sfratti e con la crisi di alloggi che tutti quanti conosciamo (se per caso se ne trova uno, ci mangia più di metà pensione), ci chiediamo dove andremo a finire.
Quello che più ci meraviglia è che solo il Compartimento di Torino agisce in questo modo, mentre ci risulta che in altri Compartimenti (Milano con certezza) gli alloggi li dànno a riscatto come avevano promesso anche a noi.
Invece, anziché investire nell'acquisto di nuovi immobili i fondi, già stanziati da tempo, per reperire alloggi si ricorre a questo inumano provvedimento. In altri momenti questa situazione non avrebbe creato tante difficoltà e preoccupazioni... ma oltretutto nella nostra situazione non possiamo nemmeno concorrere all'assegnazione di case GESCAL (malgrado il contributo mensile versato per tanti anni).
Ora ci chiediamo: dove stanno le tanto decantate parità dei diritti umani? Forse il pensionato non fa più parte di questa società?
Nella casa in cui abitiamo, sita in Via Lugaro, 27 a Torino, l'Azienda in tanti anni non si è accollata alcuna spesa di manutenzione: noi ci siamo autotassati ed abbiamo eseguito dei lavori per renderla più decorosa ed accogliente... naturalmente con il consenso dei funzionari responsabili. E come ringraziamento, adesso ci mandano a spasso.
Signor Direttore, questo non vuole essere soltanto uno sfogo, ma una preghiera che rivolgiamo al nostro giornale affinché, nei limiti del possibile, Lei interessi chi di competenza della nostra grave situazione.
Confidando nel suo interessamento, la ringrazio anche a nome di tutti i pensionati di questa casa.

Ugo De Paoli
Torino

Questa lettera affronta uno dei temi più scottanti del nostro tempo, soprattutto per le implicazioni che comporta e che non riguardano solo la nostra Azienda (che semmai ne subisce gli effetti negativi) ma l'intera società italiana.
Purtroppo, di fronte alla complessità di certi problemi non è sufficiente l'impegno o la buona volontà di qualche persona ma occorrerebbe un grande sforzo collettivo, una consistente evoluzione del nostro modello sociale.
Tuttavia abbiamo «girato» la lettera del nostro cortese lettore al competente Ufficio Personale Compartimentale di Torino, che ha così risposto:
«Nel Compartimento di Torino, su circa trecento occupazioni indebite di alloggi FS, sono state iniziate o sono attualmente in corso ventidue procedure di sfratto, di cui quattro si sono già concluse prima dell'esecuzione coattiva dello sfratto medesimo. Tali procedure sono state precedute da una indagine conoscitiva circa le condizioni economiche-familiari di tutti i non aventi titolo, le cui risultanze sono state portate a conoscenza delle Organizzazioni Sindacali compartimentali che,

La Sezione Sicurezza del lavoro del Servizio Personale ha organizzato, anche quest'anno, un viaggio di istruzione in Belgio per 100 ferrovieri estratti a sorte negli impianti maggiormente distintisi nella sicurezza dal lavoro durante il 1981. La comitiva è stata guidata oltre che dal Dr. Vitiello e dal suo collaboratore Dominici, da funzionari della S.N.C.B., i quali hanno messo in evidenza le tecniche della sicurezza adottare negli impianti e negli stabilimenti industriali visitati. Alla tradizionale cena d'addio offerta dalle Ferrovie belghe hanno preso parte il Vice Direttore Generale della S.N.C.B. Sig. De Smet ed il Dr. Cingolani, Direttore Vicario del Servizio Personale. ***L.D.***

LETTERE A VOCI

recependo il vivissimo malcontento del personale in servizio a causa della perdurante occupazione di alloggi aziendali da parte di coloro che da tempo hanno perso titolo alla concessione dei medesimi, richiedono insistentemente l'adozione di provvedimenti coattivi.
Occorre, infatti, avere presente che gli alloggi patrimoniali FS, vengono dati in concessione a determinato personale che, per le mansioni svolte, è tenuto a risiedere sul luogo di lavoro o il più vicino ad esso e che, quando cessa di esercitarle, non ha più titolo alla concessione.
Pertanto, l'Azienda deve poter contare sulla disponibilità del maggior numero possibile dei suddetti alloggi, per il regolare svolgimento del servizio ferroviario.
Tuttavia l'Azienda FS ha sempre operato in modo che, ove le esigenze del servizio lo consentissero e gli occupanti non versassero in condizioni economiche tali da poter sopportare uno sfratto coattivo, fossero concessi agli stessi lunghi periodi di proroga onde facilitare una diversa sistemazione in appartamenti privati.
Inoltre, nel rispetto della risoluzione n. 7-00045 approvata dalla X Commissione Trasporti il 14 giugno 1978, non si è mancato di adottare gli opportuni provvedimenti intesi a salvaguardare la posizione dei pensionati delle ferrovie e loro superstiti, i quali per le condizioni economiche in cui versano, non sono in grado di procurarsi sul mercato libero un'abitazione privata per proprio conto.
Ragione per cui lo sgombero effettivo degli alloggi occupati senza titolo, le azioni coattive, da intraprendere dopo aver esperito gli opportuni accertamenti, sono limitati ai casi:
— di alloggi necessari per accertate ed improrogabili esigenze di servizio, strettamente connesse con l'esercizio ferroviario, in particolar modo allorquando il mancato sgombero dell'alloggio e la conseguente impossibile assegnazione all'avente titolo potrebbe compromettere l'esercizio medesimo;
— di alloggi occupati da estranei all'Azienda;
— di alloggi occupati da pensionati o loro aventi causa proprietari di abitazione o di accertata possibilità economica che consenta loro di procurarsi una diversa sistemazione;
— di alloggi occupati illegalmente;
— di alloggi occupati solo simbolicamente in determinate stagioni.
Circa il problema della conservazione dell'alloggio FS da parte dei pensionati che non possono disporre di altra abitazione sia per ragioni di reddito, sia perché, durante la permanenza in servizio, essendo titolari di un'abitazione, non hanno potuto concorrere, come tutti gli altri lavoratori, all'assegnazione di alloggi di edilizia economica-popolare, si fa presente che, ai sensi dell'art. 7 della legge 15 febbraio 1980, n. 25, coloro che occupano alloggi di servizio dell'amministrazione o di aziende autonome dello Stato, nei cui confronti sia stato emesso provvedimento amministrativo di rilascio possono partecipare all'assegnazione degli alloggi acquisiti dai Comuni ai sensi della suddetta legge, assegnazione che viene effettuata in locazione con contratto interamente disciplinato dalla legge 27 luglio 1978, n. 392.
Pertanto, anche i pensionati ferrovieri che si trovino nelle suddette condizioni possono presentare domanda per concorrere all'assegnazione di tali alloggi.
Ciò anche perché, sia per effetto della legge 22 ottobre 1971, n. 865 (cosiddetta "legge sulla casa"), sia per mancanza di fondi finanziari adeguati, l'Azienda FS non ha avuto alcuna possibilità di costruire nuovi alloggi».

Bicicletta è bello

Signor Direttore,
dal numero 8 di «Voci» apprendo che in Austria è stato istituito un servizio treno + bicicletta, servizio, credo, già da molti anni esistente in Svizzera. Ora non sarebbe bene che anche la nostra Azienda applicasse tale servizio, in particolare ove è più sentita la necessità, ad esempio nella pianura Padana? Spero che questa mia lettera sia pubblicata e che l'Azienda ferroviaria valuti seriamente la possibilità di adeguarsi alle altre reti.

Angelo Romano
Asti

Effettivamente in alcuni Paesi esteri il servizio treno + bicicletta è una realtà e "Voci" ne ha parlato spesso. In Italia non esiste un servizio simile, o almeno non esiste ancora. Perché? Per tanti motivi. Innanzitutto l'Italia è un paese in cui manca la "cultura" della bicicletta, nel senso che non esiste una tradizione in materia. Tradizione che esiste invece nei Paesi dell'Europa del Nord, basti pensare, ad esempio, ad Amsterdam dove esistono più biciclette che automobili. Questo anche per evidenti ragioni geografiche, una cosa è un paese di pianura, un'altra un paese come il nostro dove monti e colline certo non mancano. Comunque, anche noi latini stiamo vivendo oggi un momento di rivalutazione della bicicletta. Anzi, si può dire che questo mezzo di trasporto, ritornato in auge con l'austerity, va assumendo un'importanza sempre crescente. Del resto la benzina aumenta, il traffico diventa sempre più caotico nelle grandi città, la bicicletta potrebbe essere, dunque, una soluzione non trascurabile.
La sua proposta, sig. Romano, verrà senz'altro valutata dal Servizio competente e ci auguriamo che tale valutazione porti ad una risposta affermativa.

E in caso di malattia?

Egregio Direttore,
sono ancora in aspettativa per motivi di salute, a seguito di una grave affezione polmonare che mi ha costretto per circa 16 mesi in un ospedale di Palermo dal quale sono stato recentemente dimesso.
Agli effetti dello Stato Giuridico del Personale Ferroviario, l'Amministrazione Ferroviaria opera, a carico dell'agente ammalato in aspettativa, la decurtazione di un terzo dello stipendio a partire dal primo giorno del decimo mese, come nel caso mio.
Poiché sono venuto a conoscenza di una circolare riguardante il personale affetto da malattie polmonari, ai quali, per questi casi di malattia, non dovrà essere sottratta somma alcuna di stipendio, chiederei, cortesemente di che circolare si tratta e la data in cui è stata emessa.
Chiedo, inoltre, se l'aspettativa, anche per questi casi di malattia, è prorogabile fino a mesi 24 e non 18 come previsti, e infine se la 13ª mensilità mi verrà sottratta dato che dal 10 gennaio 1981 a tutto il 31.12.1981 sono stato assente dal servizio.
Rimango in attesa di un cortese cenno di riscontro e la ringrazio sentitamente

A.V.
Palermo

Il Servizio Personale, da noi interessato, ci ha così risposto:
«La circolare cui si riferisce il dipendente molto probabilmente è quella riguardante il personale in prova assente dal servizio per malattia tubercolare.
Peraltro il personale stabile, che si trovi in aspettativa per motivi di salute ed al quale è applicato il disposto dell'art. 93 dello Stato Giuridico (corresponsione dello stipendio ridotto a due terzi), ha titolo a percepire dall'O.P.A.F.S. (ai sensi dell'art. 6 del Decreto Ministeriale n. 404/O.P.A.F.S. del 16 novembre 1981) la differenza tra la retribuzione di attività di servizio e quella di aspettativa, ivi compreso l'assegno di malattia.
In sostanza, quindi, l'interessato, nella posizione di aspettativa per motivi di salute, non subisce alcuna decurtazione della retribuzione.
Circa la possibilità di prorogare il periodo di aspettativa per motivi di salute per ulteriori 6 mesi si chiarisce che ciò è esplicitamente previsto dall'art. 92 S.G.P.
In merito alla corresponsione della 13ª mensilità si fa infine presente che essa è, ai sensi della normativa vigente, liquidata per intero in presenza di servizio continuativo e viene invece proporzionalmente ridotta se nell'anno si è avuta una riduzione dello stipendio».

UNA FOTO, UN TRENO

Alfred Stieglitz:
"Scalo ferroviario"

Combattuta la guerra di Secessione e raggiunta, in qualche modo, l'unità nazionale almeno sul piano politico, gli Stati Uniti d'America affrontano, nei primi anni del novecento, un altro conflitto scismatico chiamato "Fotosecession" (fotosecessione) che mette buona parte della cultura americana di fronte al bivio del cosiddetto "modernismo" e al problema, non meno acuto, dell'indipendenza culturale dalla madre Europa.
Animatore di questo fenomeno è Alfred Stieglitz, ebreo tedesco nato a Hoboken (New Jersey) il 1° gennaio 1864, da dove, giovanissimo, torna a Berlino per studiare al Politecnico. Stieglitz è l'animatore culturale per eccellenza. Studioso e collezionista d'arte molto avanzato (Rodin e Matisse; Lautrec e Cézanne; Picasso e Picabia), risente invece inizialmente, come fotografo, di quella corrente — il "pictorialism" — che si richiama costantemente ai codici e ai modelli della pittura più tradizionale, contrariamente a coloro che difendono invece la macchina fotografica nella sua totale autonomia. La fotografia che pubblichiamo rappresenta infatti uno scalo ferroviario non con l'incisività "verista" propria della fotografia diretta o documentaria ma con i contorni un po' sfumati e riassuntivi di un certo gusto impressionista di scuola francese.

Per concretizzare questo movimento di opinione, Stieglitz fonda dapprima una rivista, "Camera Work" (Lavoro fotografico), alla quale collaborano i migliori nomi della critica d'arte del tempo, e poi una serie di gallerie che si chiamano, nell'ordine: "291", dal numero civico della Quinta Strada; "Intimate Gallery"; infine, "An American Place".
Dal punto di vista culturale, rivista e gallerie (anche Duchamp viene a New York per vedere una mostra) sono la chiave di volta di una presa di coscienza "nazionale". L'America, infatti, non solo trova progressivamente il suo pubblico, ma per la prima volta e sulla scia dell'insegnamento europeo, produce un qualcosa di suo, la fotografia, in cui riconoscersi e identificarsi come creatività e organizzazione di mercato.
È rimasta celebre, di Stieglitz, morto nel 1946, la teoria cosiddetta "dell'equivalente" che caratterizza gran parte della sua ultima produzione. Tale era, infatti, secondo l'autore, l'immagine personale che il fotografo doveva dare nei confronti delle cose e con un mezzo come la fotografia con cui stabiliva, al tempo stesso, l'"equivalente", appunto, di un modo d'essere e di vedere.

a cura di
Piero Berengo Gardin

13 sportelli presso gli uffici e gli impianti FS al vostro esclusivo servizio

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXV n. 12/dicembre 1982

redazione: piazza della Croce Rossa 00161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70

In viaggio con Marco Polo

A pagina 33

Taro: un ponte in 34 giorni

A pagina 14

Con la nostra assicurazione auto:

RESPONSABILITÀ CIVILE:
sconto del

5,10%

rispetto a tutte
le altre compagnie*

e inoltre
FURTO E INCENDIO:
a tariffa eccezionalmente ridotta

PAGAMENTO PREMIO:
12 rate mensili con trattenute sullo stipendio

*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Comitato Interministeriale dei Prezzi
Provv. N. 4/1982

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXV n. 12/dicembre 1982

Alcuni costumi dello sceneggiato televisivo "Marco Polo" a bordo del treno "Il Milione" *(foto di Anastasio Grillini)*. Nel riquadro, il primo treno transita sul ponte ferroviario sul Taro, ricostruito a tempo di record *(foto di Andrea Melloni)*.

Dicembre 1982. Ultimo mese di un anno che per la nostra Azienda è stato senza dubbio costruttivo, malgrado le difficoltà obiettive e i tanti ostacoli incontrati. Ed anche in questo numero possiamo averne conferma. Scorrendo il sommario registriamo, infatti, la riapertura al traffico, a tempo di record, del ponte ferroviario sul Taro, crollato per l'alluvione del 9 novembre; l'entrata in servizio sulla rotta per la Sardegna dell'"Ammiraglia" delle Navi Traghetto FS, la tuttamerci "Garibaldi"; ancora a tempo di record, sul binario fra Falconara ed Ancona, il ripristino della circolazione, interrotta dal grave smottamento che ha coinvolto la zona. Al di là di ogni inutile trionfalismo, possiamo dire che le strutture e le capacità operative delle FS si sono dimostrate di alto livello, sia in caso di emergenze (Taro e Ancona), sia quando si è trattato di programmare e realizzare obiettivi tecnici volti a migliorare la qualità del servizio. Proprio questa consapevolezza rende sempre più urgente l'attuazione della Riforma e del Programma Integrativo. Obiettivi che il nuovo Ministro dei Trasporti, On. Casalinuovo, pone come prioritari della sua gestione (così ha dichiarato a "Voci" nell'intervista pubblicata a pag. 6). Insomma, se il bilancio del 1982, ferroviariamente parlando, può considerarsi positivo, ci sono concrete speranze che il 1983 confermi e migliori questa tendenza.
Su questa base ci sia consentito un po' di ottimismo e di fantasia. E, perché no?, salire anche su un treno con Marco Polo (pag. 33), alla ricerca di chissà quale Catai, o se preferiamo, con Corto Maltese, per inseguire mille, imprevedibili avventure (pag. 39).

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	INTERVISTA AL MINISTRO CASALINUOVO	*Eriberto Storti*
9	1982: UN ANNO SUI BINARI	*Armando Nanni*
14	UN PONTE IN 34 GIORNI	*Renzo Pocaterra*
18	SULLA ROTTA DELLA SARDEGNA	*Piero Spila*
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Curiosità / Amici in pensione / Notizie per il personale / Un treno nel cassetto / Cronache del D.L.F. / Modi di dire / Ferletture / Tuttarete	
33	IN VIAGGIO CON MARCO POLO	*Tiziana Gazzini*
36	LA MOSTRA DI BASILEA	*Antonio Dentato*
37	OPINIONI L'incidente di San Benedetto del Tronto / A proposito del TGV	
39	UN TRENO PER CORTO MALTESE	*Piero Berengo Gardin*
41	PANORAMARETE	
45	PENNA D'ORO FERROVIARIA 1982	
49	I VENTI ANNI PIU' LUNGHI DELLA NOSTRA STORIA	*Marcello Buzzoli*
51	UNA FOTO, UN TRENO	

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

Direttore
Alberto Ciambricco

Redattore Capo *(Responsabile)*
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Francesco Causarano

Amministrazione
Patrizia Camerlengo, Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Renzo Ramiconi

Redattori Compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Antonio Licordari, Silverio Maravalle, Renzo Marello, Armando Noya, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Roberto Zilorri

Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Salvatore Brancati, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Anna D'Angelo, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Ben Mondini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Paolo Salvatore, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Gino Marinelli, Andrea Melloni, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Romolo Pinna, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Duilio Scherbi, Gianfranco Zerbesi

Fotocomposizione e stampa
Rotostilgraf, Via dei Castelli Romani, 19
00040 Pomezia - Roma - Tel. 9123661/2/3/4/5
Registrato al tribunale di Roma
con D. n. 6041 del 9-11-1957.
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce.
La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati

Contributo annuo
Per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 1.500 trattenute a ruolo; pensionati L. 750; privati L. 5.000; per l'estero L. 10.000. 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

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Per Natale 342 treni in più

Per far fronte al maggior traffico viaggiatori, durante il periodo di Natale e Capodanno, la nostra Azienda ha programmato, dall'11 dicembre al 9 gennaio, il rinforzo delle composizioni dei principali treni viaggiatori utilizzando nell'operazione 728 carrozze in più e ha istituito 342 treni straordinari. In particolare 65 treni in servizio esclusivamente interno come sussidio ai treni ordinari a lungo percorso, ossia da Torino, Milano e Roma per la Sicilia, la Calabria, la Puglia e viceversa, e 25 treni per percorsi medi, ossia da Torino e Milano per Venezia, da Torino per Bologna, da Genova per Roma e Venezia e viceversa. Altri 163 treni, dal 17 dicembre sono andati a rinforzare gli internazionali; per il trasporto dei nostri lavoratori all'estero, 76 treni in entrata dai transiti di Domodossola, Chiasso, Luino e Brennero diretti al sud. Per il rientro nelle località estere ci sono stati 89 treni in più, di cui 39 destinati esclusivamente ai lavoratori.

In treno fino all'aereo

Quasi sicuramente entro gennaio '83 entrerà in funzione il percorso ferroviario Firenze - aeroporto Galilei di Pisa. Sono infatti in fase di ultimazione i lavori del nuovo tratto di circa due chilometri e mezzo che unisce la stazione di Pisa all'aeroporto e gli interventi di adeguamento del tratto Pisa-Firenze S. Maria Novella e delle altre strutture necessarie. Le opere hanno richiesto una spesa complessiva di otto miliardi circa.
Quando il tratto entrerà in funzione, il treno impiegherà un po' meno di un'ora a compiere il percorso Firenze-Pisa Galilei (e viceversa, naturalmente). Due le fermate previste: Empoli, per far salire i passeggeri che vengono da Siena, e Pisa Centrale. La frequenza dei convogli sarà di sei corse giornaliere in partenza e sei in arrivo. Per il momento si sa che due corse mattutine avranno partenza alle 7 e alle 11, mentre due pomeridiane, partiranno alle 15 e alle 20. Per le altre due si deve ancora decidere.
Una novità: i treni Firenze-Pisa Galilei non seguiranno la tradizionale scadenza dell'orario FS e cambieranno non due, ma tre volte l'anno per adeguarsi agli orari dei voli.
In futuro, poi, con il "blocco automatico" e il previsto quadruplicamento della Firenze-Empoli, i collegamenti ferroviari Firenze-Galilei avverranno in tempi ancora minori.

La morte di Mario Pellegrino

Un gravissimo lutto ha colpito "Voci della Rotaia". Il 5 dicembre scorso è morto Mario Pellegrino, che dal 1956 al 1973, quindi per ben diciassette anni, è stato direttore di questo giornale.
Mario Casacci, che ha lavorato per moltissimi anni accanto a Lui, lo ricorda per tutti noi di "Voci", che gli fummo sinceramente affezionati e ne apprezzammo le doti umane e l'alta preparazione professionale.

Gentiluomo e galantuomo

Gentiluomo e galantuomo: gentiluomo per stile, dignità e fierezza; galantuomo per cristallina onestà, senso del dovere ed equità, che oserei definire morbosi.
Così io ricordo Mario Pellegrino negli oltre venti anni in cui abbiamo lavorato fianco a fianco. L'ottima preparazione professionale, l'impegno puntiglioso, lo scrupolo esasperato contrassegnavano sempre il suo lavoro. Ma sembrava quasi impegnato a nascondere queste sue qualità, questa sua dedizione, tanto era schivo e riservato nei suoi rapporti con i collaboratori e la dirigenza.
Io so di tanto impegno profuso nel lavoro, di tante iniziative promosse nella vita privata, che sempre ha cercato di tenere nascosti, solo perché temeva l'esibizionismo, la retorica, il trionfalismo. Era spiritualmente in prima fila, ma visibilmente si poneva sempre nell'ultima.
Ma spesso, troppo spesso, certe singolari doti non vengono capite o quantomeno vengono fraintese. Se ne rese conto anche lui quando — ormai sono molti anni — decise di lasciare con largo anticipo il servizio. Non ambiva far carriera: o, meglio, non ambiva farla imponendosi atteggiamenti che non erano della sua natura.
Da allora ci siamo rivisti raramente: ed io, come gli amici di "Voci", ho saputo solo in ritardo della sua scomparsa. Fedele al suo personaggio, ha preferito non far conoscere le sue sofferenze al di là della sua famiglia. Non tanto, ne siamo convinti, a protezione della sua vita privata quanto per rispetto della vita privata altrui.
Un rigore eccessivo, certo: e lo diciamo perché la sua scomparsa non ha provocato solo un dolore di maniera in molti di noi. Semmai, un desolato rammarico per non aver potuto stabilire, una volta di più, quell'affettuoso rapporto di vicinanza che le sue eccezionali doti umane e intellettuali meritavano.
È scomparso così un vero e stimatissimo amico che forse non ha saputo mai di esserlo: lo confermiamo oggi, desolati, alla Famiglia cui esprimiamo la nostra affettuosa solidarietà, profondamente compresi del suo grande dolore.

Mario Casacci

Una convenzione per Verona

Alla presenza del Ministro dei Trasporti, il Direttore del Servizio Commerciale, Ferretti, e il Presidente del Consorzio Zai, Panozzo, hanno recentemente sottoscritto la convenzione che impegna la nostra Azienda a investire 19 miliardi per realizzare a Verona un Centro merci per trasporti combinati, nell'ambito delle strutture previste per il funzionamento del "Centro Intermodale" di Scambi, nel Quadrante Europa (all'incrocio, cioè, dell'Autostrada del Brennero con la Serenissima).
Nell'accordo è previsto, tra l'altro, che entro quest'anno, il Consorzio Zai (che ha avuto in affidamento dal Comune la realizzazione del "Centro Intermodale") trasferisca gratuitamente alle FS un'area di 190.000 metri quadrati che servirà per la posa del fascio di binari di entrata e di uscita e per la costruzione del terminale containers e trasporti combinati, nonché per l'allacciamento di queste infrastrutture alla linea ferroviaria Venezia-Milano.
Tra i vari impegni assunti dalla nostra Azienda c'è anche quello di realizzare un raccordo fra la Milano-Venezia e la linea per Bologna che permetterà al Centro Intermodale di avere un collegamento diretto con il Sud.
Il Consorzio Zai, a sua volta, si impegna a mettere a disposizione delle FS un'ulteriore superficie di 60.000 metri quadrati, per agevolare futuri sviluppi dell'attività ferroviaria nel Centro Intermodale, per armonizzarne le varie attività che sono distribuite su un'area di oltre 2 milioni di metri quadrati. Si tratta di un'area che nel giro di pochi anni potrà contare anche sulla nuova sede dei magazzini generali per i quali è pronto il progetto di trasferimento dalla città e sul centro autotrasportatori.
Nella convenzione viene anche superata la questione della gestione degli impianti ferroviari che competerà in esclusiva alla nostra Azienda.

IN BREVE DALL'ESTERO

Stati Uniti

Ripristino di treni merci nella ferrovia che attraversa il tunnel, sotto l'Hudson. L'esperimento è stato effettuato nel mese di agosto con un treno della ferrovia metropolitana che è partito dalla stazione Penn di New York. Questo convoglio composto di rimorchi stradali adattati al traffico ferroviario trasportava derrate alimentari provenienti dalla Florida. L'iniziativa è stata patrocinata dal Sindaco della città che si è reso conto delle grandi possibilità offerte da questo collegamento che diverrà quotidiano a partire dal marzo 1983. In effetti, questo tunnel, in precedenza limitato al solo traffico viaggiatori a causa della sua struttura troppo bassa, non consentiva il transito di derrate alimentari provenienti per ferrovia da Albany, così da rendere obbligatorio il loro trasbordo su chiatte per la traversata dell'Hudson. Si è constatato ora che i rimorchi adoperati hanno un'altezza sufficiente ad essere immessa nel tunnel, e la cosa rappresenterà un grosso sollievo per i grossisti della megalopoli americana che vedranno ridotti di almeno 24 ore i tempi di trasporto delle loro merci.

Gran Bretagna

Le Ferrovie britanniche, entro la fine del 1982, riceveranno le offerte di costruzione di un nuovo tipo di locomotiva elettrica a corrente monofase, da parte di alcune industrie private (Brush e GEC). Tuttavia, se sarà effettivamente concessa, la commessa non sarà assegnata se non a primavera inoltrata. Le officine specializzate della "British Rail" realizzeranno la parte meccanica di questa locomotiva già conosciuta con la denominazione di classe 89. L'entrata in servizio della prima locomotiva è prevista per il 1986. Questo progetto si colloca nella prospettiva di miglioramento del servizio della linea della costa occidentale, in attesa di un eventuale arrivo dell'APT (l'Advanced Passenger Train), che dovrebbe risolvere tutti i problemi della Londra-Glasgow, ma che dopo oltre dieci rinvii, è ancora... in alto mare dopo la clamorosa debacle del suo debutto, quando si fu costretti a trasbordare i passeggeri per noie meccaniche. Per la cronaca, l'APT, messo in cantiere nel 1974, e la cui attività avrebbe dovuto avere inizio nel 1980, è atteso ora, dopo le succitate disgraziate vicende, per il 1988.

Norvegia

La ferrovia combatte con tutte le armi a sua disposizione la battaglia contro la "concorrenza" (aerei, navi e pullman). E poiché le armi più efficaci restano pur sempre la velocità e il confort, ecco che attorno a questi due temi si sono articolati i lavori della Conferenza Europea Orari Treni Viaggiatori, e della Conferenza Europea tariffe viaggiatori svoltesi di recente a Lillehamner in Norvegia.
141 delegati di 41 Reti e compagnie hanno partecipato alla prima di queste conferenze, quella degli orari; 46 delegati in rappresentanza di 31 Reti e compagnie hanno dato vita alla seconda.
Più che apportare modifiche sostanziali ai programmi, la Conferenza di Lillehamner, nello spirito di quanto detto poc'anzi, ha consolidato la linea già scelta negli scorsi anni, con l'incremento dei treni internazionali "Intercity" e l'ampliamento dei collegamenti con treni TGV.
Su queste basi verrà impostato l'orario dei treni internazionali viaggiatori per gli anni 1983-84.

Svizzera

Si è svolta a Zurigo nel mese di novembre la 144ma sessione della Delegazione per le questioni ferroviarie del Sempione. Il Presidente delle Ferrovie Federali Svizzere, M. Desponds, che ha introdotto i lavori, ha tracciato il quadro complessivo del traffico tra l'Italia e la Svizzera, anche alla luce dell'orario cadenzato attuato dagli elvetici dal maggio scorso e nella prospettiva dell'orario '83/84 che vede migliorati i collegamenti dei treni viaggiatori internazionali. (Vedi notizia su questa stessa pagina alla voce "Norvegia"). In pratica l'ampliamento della rete di circolazione dei TGV francesi influenza positivamente i rapporti con tutte le Reti confinanti.
L'analisi dei dati statistici ha evidenziato come il traffico attraverso il Sempione sia in via di ripresa. Anche l'andamento dell'esercizio dà indicazioni confortanti, soprattutto se si tiene conto dei rallentamenti cui è soggetta la marcia dei treni per i grossi lavori in corso sull'intera rete italiana.
I lavori eseguiti o in corso di esecuzione tra Milano e Domodossola e fino ad Iselle, lasciano prevedere che le prospettive di miglioramento del traffico attraverso questo transito sono positive, soprattutto se si guarda alla costruzione di "Domo 2" il cui piano di esecuzione sta procedendo regolarmente.
Quanto al transito del Gottardo, è stato sottolineato come il suo potenziamento vada posto in relazione alla costruzione della seconda galleria del Monte Olimpino i cui finanziamenti sono previsti nel Piano Integrativo e negli accordi italo-svizzeri stipulati nel maggio scorso a Berna.

Canada

Trasporto dei cereali: nel corso degli anni 81-82 sono stati battuti tutti i record. Al 31 luglio '82, termine stagionale, le Ferrovie canadesi hanno trasportato qualcosa come 15,580 milioni di tonnellate di cereali dalla provincia agricola ai porti di Thunder Bay (sul lago Superiore in corrispondenza con il sistema dei grandi laghi che giunge sino all'Atlantico) e di Vancouver, sul Pacifico. Nella stagione precedente erano state trasportate 12,563 milioni di tonnellate, così che l'aumento è risultato del 24%. Un traffico così imponente ha conosciuto punte di eccezionale intensità: per esempio, in una sola settimana dell'estate '81, sono stati caricati 40 treni supplementari di cereali da Winnipeg a Thunder Bay, oltre ai normali treni del servizio ordinario.
Questi treni supplementari, composti di 130 vagoni, hanno trasportato 350.000 tonnellate. La media settimanale di treni trasporto cereali tra Winnipeg e Thunder Bay è di circa 30 unità.

(a cura di Camillo Benevento)

Un treno canadese nello scenario delle Montagne Rocciose

«Prioritari il Programma Integrativo e la Riforma»

L'on. Mario Casalinuovo, nuovo Ministro dei Trasporti, è nato a Catanzaro il 18 maggio 1922.
Avvocato penalista, ha fatto parte del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati e Procuratori di Catanzaro.
È iscritto al PSI dal 1945, dopo il rientro dalla Germania dopo due anni di prigionia nei campi di concentramento.
È membro del Comitato Centrale socialista ed ha fatto parte della Commissione Centrale di Controllo, dopo essere stato segretario della Federazione del PSI di Catanzaro, componente del Comitato regionale, del Comitato direttivo e dell'Esecutivo della Federazione. È stato deputato provinciale nell'immediato dopoguerra e, successivamente, consigliere comunale di Catanzaro per due legislature e capo gruppo del PSI.
Eletto consigliere regionale nel 1970 e rieletto nel 1975, è stato il primo Presidente del Consiglio Regionale della Calabria dal 1970 al 1973. Nella seconda legislatura, è stato Assessore ai LL.PP., sino all'atto delle sue dimissioni da consigliere regionale, conseguenti alla sua designazione a candidato per la elezione alla Camera dei Deputati.
Ha fatto parte della Commissione ministeriale per la riforma del codice di procedura penale, che ha predisposto il progetto del nuovo codice.
Giornalista pubblicista, è Direttore de "La Calabria Giudiziaria", Rivista di dottrina e giurisprudenza, fondata nel 1919 da Giuseppe Casalinuovo, ed ha fatto parte del Consiglio Nazionale e della Giunta esecutiva della Federazione Nazionale della Stampa Italiana.
Nelle elezioni del 3 giugno 1979, è stato eletto Deputato nella circoscrizione Catanzaro-Cosenza-Reggio Calabria, con 40.307 voti preferenziali.
Ha fatto parte della Commissione Giustizia della Camera dei Deputati e della Commissione bicamerale per i procedimenti di accusa.
È stato Vice Presidente del gruppo parlamentare socialista della Camera.
Sottosegretario ai Lavori Pubblici nel I e II Governo Spadolini, dal 1° dicembre 1982 è Ministro per i Trasporti nel V governo Fanfani.

D. *Quale è stata la sua prima impressione assumendo l'incarico di Ministro dei Trasporti?*

R. Una impressione duplice, direi. Mi ha colpito la complessità dei problemi connessi al sistema italiano dei trasporti, alcuni dei quali in verità avviati verso la loro soluzione, ma molti ancora in fase di difficile decollo. E mi ha colpito nello stesso tempo l'alta qualificazione del personale tecnico e amministrativo del Ministero, sia del settore ferroviario che degli altri settori.

Per quanto riguarda le iniziative che intendo prendere considero prioritaria l'attuazione del Programma Integrativo delle ferrovie, condizione indispensabile per un rilancio dell'intero sistema dei trasporti, così come considero essenziale, perché ad esso collegata, l'approvazione da parte del Parlamento della Riforma dell'Azienda FS.
Anche nei settori dell'Aviazione Civile e della Motorizzazione Civile, oltre alle riforme, connesse, la prima, alla volontà del Parlamento più volte sollecitata dai miei predecessori, e l'altra al-

L'On. Mario Casalinuovo, Ministro dei Trasporti

l'approvazione del Nuovo Codice della Strada, è indispensabile giungere al più presto a una totale normalizzazione adottando tutte le misure necessarie per la soluzione dei problemi più urgenti, la sicurezza del volo e il rilascio delle patenti e dei libretti di circolazione.

D. *I ferrovieri, in particolare, attendono con ansia la Riforma. Pensa che il Parlamento sia orientato ad approvarla?*

R. So che la Commissione affari costituzionali ha espresso un parere non completamente positivo. Si tratta di accertare in Commissione quali siano le eventuali contestazioni al disegno di legge e superarle. È quanto mi accingo a fare. Sono convinto che la coincidenza di una volontà politica con l'esigenza che nessuno ha mai sottovalutato, possa condurre a buon fine le iniziative che prenderò per una sollecita approvazione della Riforma.

D. *I ferrovieri sono particolarmente interessati anche alla realizzazione del Programma Integrativo. A che punto siamo?*

R. Esistono problemi che sarebbe poco serio ignorare. Mi riferisco alla situazione economica generale che certamente condiziona tutte le iniziative che richiedono una spesa. E il Programma Integrativo, purtroppo, non sfugge a questa realtà. Esso, però, è un tutto unico, e deve quindi essere realizzato nella sua interezza. Capisco l'interesse dei lavoratori del settore, che obiettivamente è quanto mai giusto e corrispondente a più generali esigenze. Sono anche ben consapevole delle difficoltà economiche del momento. Non c'è dubbio però che nel caso è necessario affrontarle decisamente al fine di poterle superare. Ritengo che, data l'importanza del problema, l'impegno del Governo nel suo complesso non potrà mancare.
Il fatto che il Programma Integrativo sia finalizzato a portare un ammodernamento generale alle nostre ferrovie, insieme con le implicazioni occupazionali che esso comporta, e cioè, cento milioni di giornate lavorative assicurate alle industrie del settore, rappresentano due elementi di spinta eccezionalmente validi. La classe politica e quella economica non possono ignorarli. Così come non possono ignorarli i Sindacati.

Lo scambio di saluti tra l'On. Balzamo e l'On. Casalinuovo

Lo sforzo, quindi, deve tendere a non vulnerare il Piano nella sua interezza. L'intero sistema dei trasporti, proprio perché al piano delle ferrovie è affidata anche la fase iniziale della strategia dell'intermodalità, basa il proprio recupero e il proprio rilancio sulla ferrovia. Non è solo un indirizzo nazionale: anche in Francia, in Germania e negli altri Paesi europei ci si è avviati per questa strada che appare la più razionale e la più rapida. Noi non possiamo rischiare di venire scavalcati, di perdere in competitività e in concorrenza mercantile. Ne va dell'avvenire del nostro Paese. Perciò io sono d'accordo con i ferrovieri e con le loro Organizzazioni Sindacali nel puntare all'attuazione del Programma Integrativo nei tempi più brevi consentiti dalle condizioni economiche generali e dai programmi di sviluppo della nostra economia, programmi che certamente non possono non tenere conto della necessità di un ammodernamento generale dei trasporti.

E.S.

Il saluto del nuovo Ministro ai ferrovieri

Nell'assumere la direzione del Ministero dei Trasporti invio il mio cordiale saluto a tutti i ferrovieri italiani e alle loro famiglie.
So bene che il compito che mi accingo ad assolvere è estremamente complesso e richiede eccezionale impegno ed abnegazione. Ma sono anche cosciente del fatto che impegno ed abnegazione hanno sempre costituito le basi fondamentali della mia attività negli incarichi che di volta in volta mi sono stati affidati. Confido che anche da parte di voi tutti, dai massimi dirigenti ai lavoratori delle stazioni e della linea, di ogni ordine e grado, verrà profuso, nell'adempimento dei compiti a ciascuno assegnati, il massimo di impegno e di dedizione. Sono queste del

resto le peculiari caratteristiche dei ferrovieri italiani, che li fanno emergere nel tessuto dei lavoratori. Il vostro "spirito di corpo", encomiabile per la saldezza sempre dimostrata nelle lotte per il progresso e nel dovere quotidiano, fa dei ferrovieri italiani un esempio di organizzazione e di efficienza.
Dobbiamo affrontare insieme problemi essenziali per la ripresa economica del nostro Paese e per il suo ulteriore sviluppo. Dobbiamo puntare alla realizzazione del Programma Integrativo, cui è affidato il recupero del sistema ferroviario indispensabile per una globale strategia dei trasporti, non solo perché esso costituisce la base per giungere a una sempre più vasta integrazione tra strada e rotaia, ma anche per le implicazioni di risparmio energetico che esso comporta e perché con il Programma Integrativo si assicurano ai lavoratori e alle industrie italiane del settore oltre 100 milioni di giornate lavorative. E dobbiamo giungere al più presto alla Riforma dell'Azienda FS, cui è affidata gran parte dell'efficienza e della produttività che il Paese chiede alle ferrovie. Questi i compiti più importanti, come giustamente ha voluto sottolineare, all'atto del passaggio delle consegne, il mio predecessore, l'On. Vincenzo Balzamo, la cui opera intendo ora portare avanti e, se mi sarà concesso, concludere.
In questa azione il contributo e la collaborazione dei lavoratori e delle loro Organizzazioni Sindacali sono da me considerati fondamentali.
Con la certezza di poter contare sul contributo di tutti, rinnovo il mio cordiale saluto, formulando per le prossime feste di Natale e di Capodanno i più fervidi auguri per voi e per le vostre famiglie. **Mario Casalinuovo**

"Voci della Rotaia" rinnova all'On. Casalinuovo un cordiale saluto di benvenuto e l'augurio più sincero di buon lavoro, nella certezza che saprà dare, come emerge anche dal suo messaggio e dall'intervista che pubblichiamo, un decisivo contributo alla realizzazione del piano di ammodernamento delle ferrovie, già avviato, e alla soluzione di problemi ancora in via di definizione, in particolare la Riforma dell'Azienda.
Un vivo ringraziamento "Voci" rivolge all'On. Balzamo, per l'opera svolta alla guida del nostro Dicastero, in un momento particolarmente delicato per il Paese.
Il nostro augurio di buon lavoro va anche al Sen. Grassi Bertazzi, all'On. Rizzi e all'On. Reina, nuovi Sottosegretari ai Trasporti. Un sentito ringraziamento all'On. Caldoro e al Sen. Riva che lasciano il Dicastero.

Il Direttore Generale, nel corso della cerimonia di insediamento, porge il saluto dell'Azienda

Il saluto dell'On.Balzamo

Lascio il Ministero dei Trasporti con sincero rimpianto, perché vi avevo trovato impegno di collaborazione, spirito di abnegazione, senso del dovere in tutti i settori, da quello ferroviario a quelli della Motorizzazione Civile, della Programmazione-Organizzazione e Coordinamento, e dell'Aviazione Civile.
I rapporti che si erano stabiliti, e che sono certo saranno rafforzati dal nuovo Ministro, l'On. Mario Casalinuovo, del quale da molti anni conosco le altissime doti umane ed intellettuali, sia con la dirigenza che con i lavoratori, hanno consentito di sviluppare una prima intensa fase di quella strategia dei trasporti che sempre più si impone nel nostro Paese, dando l'avvio al Programma Integrativo e — con il contratto stipulato dai ferrovieri — a un clima di intensa operatività e di tranquillità sociale nel settore ferroviario, così come il decreto sulle tariffe obbligatorie per l'autotrasporto delle merci ha portato tranquillità in tale settore.
Sento quindi il dovere di ringraziare tutti i dirigenti, i lavoratori di ogni ordine e grado per la collaborazione prestatami in un impegno quotidiano che ha sempre trovato la totale rispondenza da parte delle strutture del Ministero e di tutti i dipendenti.
Insieme abbiamo compiuto, io credo, un buon lavoro.
Prima di concludere questo mio commiato desidero rivolgere a tutti i ferrovieri italiani e a tutti gli addetti al fondamentale settore dei trasporti il più cordiale augurio perché la loro attività si svolga in un clima di serenità e perché le loro famiglie traggano dalla quotidiana fatica tranquillità e benessere.

Il telegramma inviato dall'On. Balzamo alle Organizzazioni Sindacali

Nel momento in cui lascio l'incarico di Ministro dei Trasporti sento il dovere di ringraziare le Organizzazioni Sindacali per il senso di responsabilità e lo spirito di collaborazione dimostrati durante la mia gestione. Ancora una volta devo sottolineare l'alto grado di maturità dimostrato con l'adozione del protocollo e dell'autoregolamentazione del diritto di sciopero che insieme con il rinnovo del contratto dei ferrovieri ha segnato una tappa importantissima nella vita aziendale e nel contesto generale della vita sociale ed economica del nostro Paese. Il mio augurio è che lo spirito di collaborazione dimostrato in questi ultimi mesi continui a conferma del ruolo determinante che il Sindacato svolge nello sviluppo democratico e civile della società.
Con i più cordiali saluti

Vincenzo Balzamo

Un anno decisivo per i trasporti

Il saluto del Direttore Generale

Cari colleghi ferrovieri,
ancora una volta mi rivolgo a voi con la spontaneità e la sincerità di sempre. Uno sguardo retrospettivo al 1982 e le previsioni per il nuovo anno consentono di affermare che i tempi peggiori sono ormai trascorsi.
Sebbene sfavorevolmente influenzato da molteplici fattori esterni, l'esercizio ferroviario ha recuperato in buona parte la sua tradizionale regolarità, mentre permane l'esigenza di interventi risolutivi per il potenziamento delle strutture e del materiale rotabile.
Pur consapevole della difficile situazione economica del Paese, l'Azienda FS ha doverosamente rappresentato in sede politica la necessità di non appiattire e ritardare i finanziamenti programmati che sono altamente redditizi e consentono un ulteriore miglioramento del servizio reso alla collettività.
Alla completa e sollecita attuazione del Programma Integrativo deve affiancarsi la razionalizzazione, sempre più estesa e incisiva, dei metodi di lavoro per il miglior impiego delle risorse esistenti e il contenimento dei costi di produzione.
Sono certo che questi obiettivi saranno raggiunti considerando la serietà, la capacità professionale e il senso del dovere dei quali dà prova ogni giorno la stragrande maggioranza dei ferrovieri.
A voi e alle vostre famiglie, giungano i miei sinceri auguri per il nuovo anno.

Ercole Semenza

Gennaio

- Viene definita dall'Ufficio Speciale del Piano Regolatore del Comune di Roma la destinazione delle aree per la rete ferroviaria tra la capitale e Fiumicino. Si compie così un altro importante passo in avanti sia per i collegamenti città-aeroporto che per il treno-metrò.
- Si estende l'operazione "sicurezza nelle stazioni" attuata con una serie di controlli sugli ingressi ai binari. La nuova disciplina, già in atto a Roma Termini, viene applicata nelle altre stazioni di testa (Milano, Firenze, Torino ecc.).
- Viene messo a punto un accordo tra l'Azienda e le Ferrovie francesi per realizzare una relazione ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Parigi. Invece delle normali 9/10 ore, le due città potranno essere collegate in solo sei ore. Altri importanti accordi vengono raggiunti, a Venezia, dalle due Amministrazioni riguardo il trasporto merci ed, in particolare, i treni "TRES" (merci speciali a treno completo).
- Il Ministro Balzamo e i rappresentanti di tutte le Organizzazioni Sindacali di categoria, firmano il testo di un accordo di massima per il contratto relativo al triennio '81-'83, il "protocollo" delle relazioni industriali e i "codici" di autoregolamentazione del diritto di sciopero.
- Viene presentata la nuova locomotiva diesel-elettrica D 145 "INLOC", primo mezzo ad inverter di progettazione e realizzazione italiana, costruita dalla FIAT ferroviaria di Savigliano. Si tratta di un mezzo trainante di nuova concezione in grado di effettuare un servizio misto merci o viaggiatori, con velocità sino a 100-120 Km/h.
- Viene attivato a Firenze-Rifredi un sottopassaggio che unisce la stazione con il nuovo insediamento urbano di Firenze Nova, di oltre 5 mila abitanti. L'opera è costata 221 milioni.

Febbraio

- Viene attivato a Ferrania, sulla linea Genova-Savona, un moderno impianto ACEI. È costato duecento milioni di lire e costituisce una premessa per l'installazione del telecomando che disciplinerà il servizio anche nelle stazioni di Maschio, Santuario ed Altare.
- Il Consiglio di Amministrazione approva due bandi di qualificazione per una serie di lavori, prevalentemente edili, nel quadro dell'attuazione del Programma Integrativo. I lavori richiederanno un impegno di spesa di 3000 miliardi di lire. Il Consiglio approva anche lo stanziamento di 165 miliardi di lire per la costruzione di tre navi traghetto da destinare al servizio sullo stretto di Messina e al collegamento marittimo Civitavecchia-Golfo Aranci.
- Si svolge un'importante riunione tra il Direttore Generale, Dott. Semenza, il Direttore Compartimentale di Roma, Ing. Mori, l'Assessore capitolino al Traffico, Bencini. Temi dell'incontro: il potenziamento delle stazioni romane di Ostiense e Tiburtina, l'apertura di nuovi scali lungo il percorso Settebagni-La Storta, toccato dal "trenometrò", l'intensificazione dei rapporti tra Azienda e Comune di Roma per

migliorare i collegamenti pendolari nell'area romana e per sviluppare i servizi integrati gomma-rotaia.

• Viene raggiunto un accordo tra il Comune di Milano e l'Azienda FS per la ricostruzione della stazione di Lambrate. L'impianto sarà diviso in due tronconi che comprenderanno, oltre a tutti i servizi e uffici ferroviari, anche impianti funzionali del Comune (stazione della metropolitana, parcheggi).

• A Brescia, presso la sede della locale Camera di Commercio, alla presenza del Ministro Balzamo, del Dottor Semenza, e delle più importanti autorità cittadine, si svolge la cerimonia di premiazione dei vincitori del Premio giornalistico "Ferrovie oggi e domani", giunto alla sua sesta edizione. Ancora una volta, il Premio — quest'anno la Giuria era presieduta da Sergio Zavoli — ha fornito l'occasione per fare il punto sullo stato dell'informazione che il mondo del giornalismo, nel suo insieme, riserva al settore ferroviario. Il primo premio per quotidiani e agenzie viene assegnato a Pietro Radius de "Il Giornale Nuovo", quello dei periodici a Alfredo Mammarella di "Costruzioni"; per i giornalisti stranieri a Rudolf Sewald del "Trostberger Tagblatt"; per la Televisione a Silvestro Amore per un servizio del TG1, per la radio a Giuseppe Prunai per una trasmissione del "GR1 Spazio Aperto". Premi speciali sono assegnati a Mario Righetti, Salvatore Ferraretti, Cristiano Focarile, Francesco Ogliari e Sergio Mariotti.

• Viene costituita a Roma la Federazione Unitaria dei Trasporti (FUT) che accorpa FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti.

• Viene attivato a Villarosa (Enna) un impianto ACEI con una spesa di 200 milioni.

Marzo

• Il Programma Integrativo delle Ferrovie dello Stato entra nella sua fase operativa con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dei due decreti del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, destinati ad avviare le gare relative ai lavori di potenziamento della struttura ferroviaria previsti dal piano. Con il primo decreto si stabiliscono i criteri per la determinazione relativa agli appalti. Con il secondo decreto si stabiliscono le procedure da adottarsi per l'affidamento delle prestazioni integrate: cioè di quelle concessioni in cui progettazione ed esecuzione formano oggetto di un unico provvedimento.

Il varo della N/T "Garibaldi"

• Il Direttore Generale, Dr. Semenza, inizia un giro di visite di lavoro presso le sedi delle cinque Unità Speciali sorte a Novara, Ferrara, Terni, Potenza e Reggio Calabria.

• Viene inaugurato il nuovo Ferrotel di Piazza al Serchio sulla linea Lucca-Aulla.

Aprile

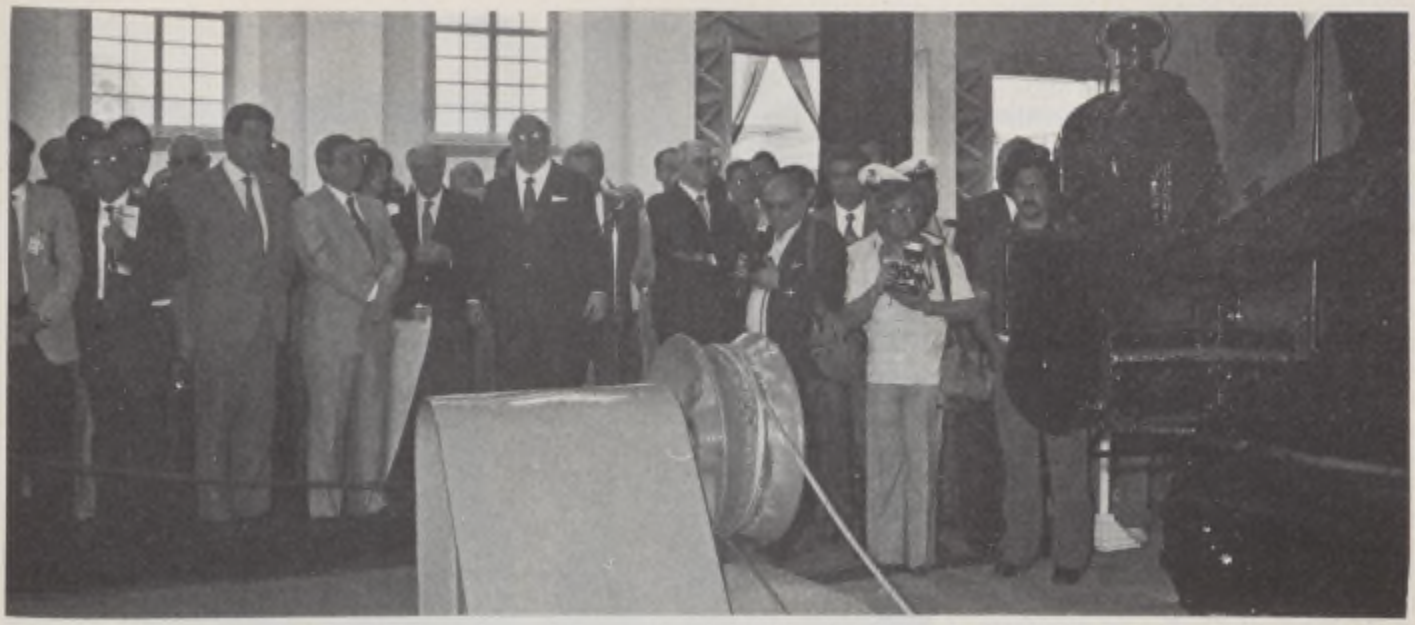
• Decisivo passo in avanti nella difficile vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro dei ferrovieri: il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro Balzamo, approva il relativo disegno di legge, confermando, senza apportarvi alcuna modifica, l'intesa a suo tempo siglata da Azienda e Sindacati. Il disegno di legge viene poi trasmesso al Parlamento.

• Alla presenza del Ministro, On. Balzamo, del Presidente della Regione Siciliana, On. D'Acquisto, del Direttore Generale, Dott. Semenza, del Presidente della FinCantieri, Basilicò, nonchè di Autorità ferroviarie, civili, militari e religiose, viene varata nei Cantieri navali di Palermo la N/T "Garibaldi", 17ª della flotta FS. Essa affiancherà le quattro che collegano la Sardegna al Continente. La N/T Garibaldi, che è una unità "tutta merci" può trasportare 80 carri ferroviari e 24 containers per corsa e apporterà sensibili vantaggi alle comunicazioni tra il Continente e la Sardegna.

• Il Papa Giovanni Paolo II, a conclusione della sua visita a Bologna, si reca davanti alla lapide della stazione ferroviaria per ricordare con una sua particolare preghiera le vittime della strage terroristica del 2 agosto 1980.

• Il Sottosegretario ai Trasporti, On. Caldoro, accompagnato dal Dr. Semenza e da varie autorità, assiste alla caduta dell'ultimo diaframma della galleria "Santomarco", sulla nuova linea Paola-Cosenza. L'apertura all'esercizio della linea è prevista entro il 1984.

Tecnici e invitati nella galleria "Santomarco", sulla linea Paola-Cosenza



Il Presidente del Consiglio, Spadolini, accompagnato dal Ministro Balzamo e dal Direttore Generale, Dott. Semenza, durante la cerimonia d'inaugurazione del Museo di Pietrarsa. Nel Padiglione dedicato alla "storia del vapore" saranno conservate 25 locomotive

Maggio

• Dai dati raccolti sull'andamento della circolazione nei primi mesi dell'anno, risulta che il "fenomeno" dei ritardi dei treni è nettamente migliorato. La metà dei rapidi e degli espressi arriva, infatti, perfettamente puntuale, il 38% con un ritardo medio compreso fra i sei minuti e la mezz'ora, termine superato soltanto dal 12% dei convogli. I dati forniti sono migliori di quelli dello stesso periodo dell'anno precedente, quando soltanto il 37% dei treni era puntuale, e il 23% aveva ritardi superiori alla mezz'ora.

• Si svolge a Venezia una riunione italo-francese per la programmazione dei treni speciali dall'Italia verso Lourdes, che rappresentano un fenomeno sempre più importante. Partecipano all'incontro, accanto alle rappresentanze delle ferrovie dei due Paesi, anche numerose istituzioni religiose e le agenzie di viaggio interessate ai pellegrinaggi nel Santuario.

• Quest'anno le tradizionali giornate Europee dei ferrovieri, organizzate dall'Association Européenne des Cheminots (A.E.C.) si svolgono a Cefalù. Nel corso dei lavori viene, tra l'altro, assegnata la prestigiosa targa R. Schuman al Direttore Generale, Dott. Semenza.

• Una compagnia internazionale privata fa rivivere il famoso "Orient-Express" utilizzando vetture d'epoca completamente restaurate.

• Viene effettuato un viaggio di lavoro in treno lungo quasi tutta la linea urbana della capitale, per presentare ad amministratori, tecnici e giornalisti il complesso dei lavori già in corso, o che inizieranno prossimamente, nel fondamentale nodo ferroviario di Roma. Per l'Azienda sono presenti, fra gli altri, il Direttore Generale e il Direttore Compartimentale di Roma, mentre la delegazione del Comune è guidata dall'Assessore al Traffico Bencini. Il vecchio e ambito progetto di creare un anello ferroviario urbano con tutte le caratteristiche di una metropolitana di superficie sta ormai diventando una realtà.

Giugno

• Viene inaugurato a Pietrarsa alla presenza del Presidente del Consiglio, Sen. Spadolini, e del Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, il primo Padiglione del Museo Nazionale Ferroviario. La cerimonia si svolge sotto le tettoie del capannone ex "Montaggio locomotive" che, insieme al vicino Capannone ex "Torneria", costituisce la prima tranche dell'intervento di restauro conservativo che, una volta concluso, riporterà l'intero complesso delle Officine borboniche di Pietrarsa nel cuore della vita ferroviaria nazionale.

Nel corso della cerimonia viene, tra l'altro, collocata nella sua definitiva sistemazione museale la locomotiva "290-319", la prima delle 25 che saranno ospitate nel Capannone nell'arco di pochi mesi, per descrivere la "storia del vapore in Italia".

• La Camera dei Deputati approva il disegno di legge presentato dal Ministro dei Trasporti, On. Balzamo, per il contratto di lavoro dei ferrovieri per il triennio 81-83.

• Nel quadro dei rapporti bilaterali tra le Ferrovie jugoslave ed italiane e delle ricorrenti consultazioni sui maggiori problemi di reciproco interesse si svolge a Venezia un importante incontro tra i vertici delle due Amministrazioni. La delegazione italiana è guidata dal Direttore Generale, Dr. Semenza, quella jugoslava dal Presidente del Comitato di Gerenza della JZ, Nikol Filipovic. Vengono raggiunti importanti accordi sui vari problemi ed assunti specifici impegni.

Luglio

• Si svolge a Cremona la 143ª Sessione della Delegazione internazionale per le questioni ferroviarie del Sempione.

Sotto la presidenza del Direttore Generale, Dott. Semenza, e del Presidente delle Ferrovie Federali Svizzere, Ing. Desponds, i componenti della Delegazione esaminano l'andamento del traffico attraverso il Sempione e i progetti di nuove gallerie che negli anni a venire potranno interessare i valichi alpini tra l'Italia e la Svizzera.

• Il Consiglio di Amministrazione ap-

prova la costruzione del sottopassaggio che collegherà la stazione ferroviaria di Roma Ostiense con quella della Piramide della linea "B" della metropolitana. Il manufatto sarà lungo 232 metri e sarà attrezzato con due "tapis roulants".

• Vengono firmate tre importanti convenzioni finanziarie tra le Ferrovie dello Stato e l'IMI, per un controvalore di 400 miliardi di lire, ripartiti in tre distinti prestiti, uno di 55 miliardi, un secondo di 207 miliardi ed un terzo di 138 miliardi. I finanziamenti serviranno per proseguire l'attuazione delle opere previste dal Piano Integrativo.

• Viene inaugurata a Roma Termini dal Ministro Balzamo la seconda Mostra di Pittura e Grafica "Arte e ferrovia". Dopo i discorsi del Ministro e del Direttore Generale, il Presidente della Commissione Giudicatrice, prof. Walter Pedullà, dà lettura della relazione ufficiale e dei nomi dei vincitori.

Il Ministro Balzamo e il Prof. Pedullà visitano la Mostra "Arte e Ferrovia"

Agosto

• Il Comitato Tecnico Amministrativo presieduto dal Direttore Generale approva in via definitiva il progetto del quadruplicamento del tratto di ferrovia compreso tra le stazioni di Rogoredo e di Melegnano (11 chilometri) e della sistemazione a piano regolatore dell'importante nodo di Rogoredo, con relativa costruzione di un nuovo fabbricato di stazione.

• Alla presenza del Direttore Generale, dell'alta dirigenza aziendale e delle rappresentanze sindacali vengono inaugurati a Roma i locali della nuova sede del Collegio Medici Italiani dei Trasporti (C.M.I.T.).

• Entra in vigore un aumento delle tariffe ferroviarie che è in media di circa il 10%.

• L'andamento generale del traffico ferroviario durante i mesi di luglio e di agosto ha registrato ovunque un sensibile miglioramento rispetto all'estate scorsa e soprattutto ai mesi estivi del 1980. Innanzitutto non c'è stata la temuta paralisi del traffico merci; nei mesi di luglio e di agosto sono stati effettuati oltre 400 convogli straordinari; infine, ma non per ordine di importanza, non si è avuto alcuno sciopero. L'aumento dei viaggiatori è stato di circa 1,8%, quello degli introiti di oltre l'11%.

• Con la costituzione del 2° Governo Spadolini vengono riconfermati Ministro dei Trasporti l'On. Vincenzo Balzamo e Sottosegretari gli On.li Caldoro e Riva ed il Sen. Tiriolo.

Settembre

• Vengono attivati un impianto ACEI a Magione (Ancona), costo complessivo 500 miliardi, e due capannoni dell'Officina Grandi Riparazioni di Rimini, per un costo di oltre 691 miliardi.

• Il Consiglio di Amministrazione approva i contratti relativi all'acquisto di 400 carrozze viaggiatori per una spesa di 137 miliardi di lire. Il Consiglio decide anche lo stanziamento di 207 miliardi di lire per l'ammodernamento dei magazzini per la conservazione delle scorte.
Nella stessa seduta viene approvato anche lo stanziamento di 25 miliardi ad integrazione del finanziamento già predisposto per la realizzazione di un'ulteriore fase di lavori della nuova stazione di smistamento di Torino Orbassano e relativi allacciamenti alla linea Torino-Modane.

• Il Consiglio dei Ministri approva uno stanziamento di 1600 miliardi per provvedere alla soppressione dei passaggi a livello.
I 12.400 P.L., attualmente ancora esistenti, rappresentano una delle principali cause di incidenti e di rallentamenti.

Inizia l'installazione di un impianto ottico sperimentale sul tratto ferroviario tra Maccarese e Palo Laziale. Scopo dell'esperimento, che è coordinato dalla Fondazione Marconi, è quello di verificare il comportamento dei portanti ottici in applicazioni di tipo ferroviario.

Ottobre

• Entrano in vigore le nuove tariffe ferroviarie che registrano un aumento medio del 10%.

• Il Ministro Balzamo, accompagnato dal Direttore Compartimentale di Palermo, visita l'Officina Grandi Riparazioni di Catania Acquicella.

• La "24ª Giornata del Ferroviere" viene celebrata, come ogni anno, in tutti i Compartimenti ed Impianti della rete.

• Vengono messe in circolazione, in via sperimentale, le prime carrozze ferroviarie attrezzate per i viaggiatori non deambulanti: si tratta di quattro vetture ristrutturate, in composizione ad alcuni treni in servizio locale sulle linee Brescia-Venezia e Venezia-Udine. Alla cerimonia inaugurale partecipano

Un'immagine dei danni arrecati alla linea Ancona-Falconara dal movimento franoso

il Ministro Balzamo e numerose autorità ferroviarie, civili e religiose e rappresentanti delle famiglie degli handicappati.

• Vengono presentati a Roma Termini i prototipi di 5 carri speciali di nuova costruzione, realizzati dalla Società "Ausiliare", in grado di trasportare merci particolarmente voluminose.

• Vengono attivati: un nuovo fabbricato a Torino, a sei piani, dove verranno sistemati l'Ufficio Sanitario e la Scuola professionale, per una spesa di 1 miliardo e 800 milioni; un sottopassaggio che collega la stazione di Venezia-Mestre con la città; una sottostazione elettrica a La Spezia (un miliardo); il collegamento ferroviario tra la stazione di Pisa C.le e l'aeroporto "Galileo Galilei" (3 miliardi e 800 milioni); la mensa aziendale presso la Squadra Rialzo di Foligno (150 milioni).

• Il Consiglio di Amministrazione, nel quadro di attuazione degli interventi previsti dal Programma Integrativo nel settore del materiale rotabile, approva due contratti per la fornitura complessiva di 800 carri ad alte sponde, per un importo globale di circa 35 miliardi di lire e tre contratti per la fornitura di parti meccaniche per locomotive elettriche tipo E656, per un importo di circa 88 miliardi di lire.

Nel corso della seduta, vengono anche approvati interventi per il raddoppio della sede ferroviaria su tratte della Palermo-Messina, che sono ancora a semplice binario, con una previsione di spesa di 400 miliardi di lire. Sono infine approvati interventi per una prima fase di lavori per il raddoppio e l'elettrificazione del tratto di linea Reggio Calabria e Melito P.S., della linea Metaponto-Reggio Calabria e per il raddoppio del binario nel tratto Priolo-Siracusa.

• Muore improvvisamente, al suo posto di lavoro, il Sottosegretario ai Trasporti, Sen. Tiriolo.

Novembre

• Vengono resi noti i risultati dell'indagine industriale condotta, presso l'Officina G.R. di Foligno, da una apposita Commissione, presieduta dal Prof. Governa. L'indagine ha chiaramente dimostrato che non vi sono motivi o cause cancerogene di particolare incidenza nelle lavorazioni eseguite nelle officine.

• Vengono attivati: quattro passaggi a livello sulla tratta Conegliano-Vittorio Veneto (300 milioni); un impianto ACEI nella stazione di Mara Bassa (linea Bolzano-Merano); un cavalcavia sul viale S. Bartolomeo a La Spezia (un miliardo e 450 milioni); il blocco automatico a corrente codificata, banalizzato e reversibile sulla tratta Pesaro-Marotta (costo complessivo cinque miliardi); un impianto ACEI a Fano (un miliardo); un impianto ACEI a Marotta (un miliardo) ed infine alcuni dispositivi di armamento nell'Officina G.R. di Foligno.

• A seguito di una improvvisa ed eccezionale piena il fiume Taro travolge alcune arcate del ponte ferroviario sulla linea Parma-Fidenza, sconvolgendo le comunicazioni tra Milano e Bologna. Nel corso di un immediato sopralluogo il Ministro Balzamo e il Direttore Generale, assumono l'impegno che i lavori di ripristino procederanno a tempo di record e un nuovo ponte provvisorio sarà realizzato entro 35 giorni.

• Un grave incidente ferroviario si verifica a San Benedetto del Tronto sulla linea Ancona-Pescara. Nel deragliamento di un treno viaggiatori, si contano tre morti e una trentina di feriti. Il Ministro Balzamo, il Direttore Generale e il Capo di Gabinetto, Avv. Freni, si recano subito sul luogo del disastro e visitano i feriti ricoverati all'ospedale.

• Viene presentata alla stampa la N/T "Garibaldi", in occasione della sua prima corsa a pieno carico effettuata sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci.

Dicembre

• Con la formazione del nuovo Gabinetto presieduto dal Sen. Fanfani viene nominato Ministro dei Trasporti l'On. Mario Casalinuovo.
Sottosegretari sono nominati il Sen. Nicola Grassi Bertazzi e gli On.li Enrico Rizzi e Giuseppe Reina.

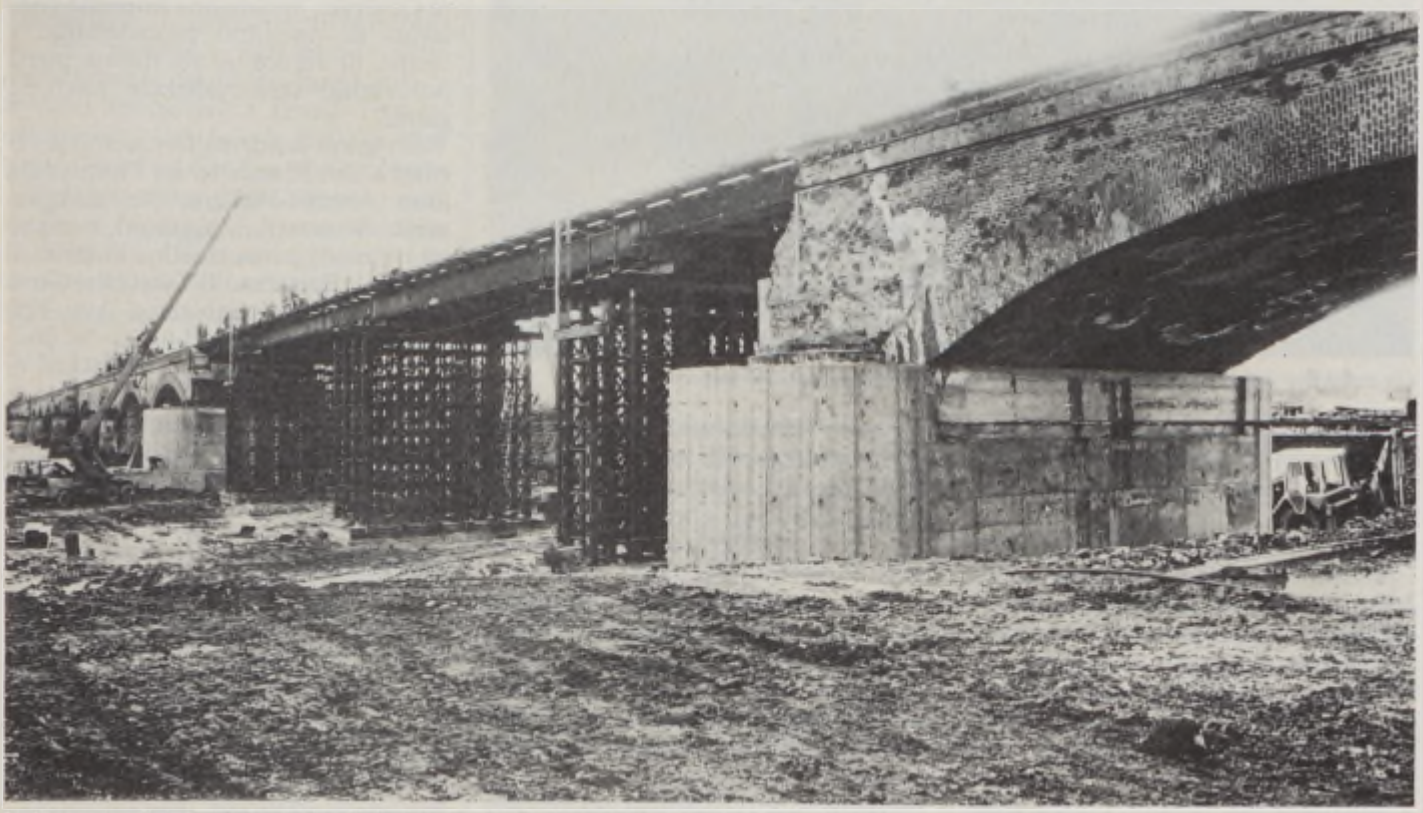
• Viene ripristinato, con anticipo sui tempi previsti, il ponte sul fiume Taro. Sul treno inaugurale prendono posto il Ministro dei Trasporti, On. Casalinuovo, il Direttore Generale e numerose autorità ferroviarie e civili.

• Vengono attivati la pensilina distrutta dall'attentato nella stazione di Bologna Centrale (160 milioni circa); due travate metalliche sul torrente Varaita a Castigliole-Saluzzo sulla linea Saluzzo-Cuneo (250 milioni); il doppio binario della linea di circonvallazione di Trieste con blocco automatico e circolazione banalizzata; nuovo collegamento al bivio di Roiano per l'innesto della linea di circonvallazione della linea Monfalcone verso Venezia, Tarvisio, Villa Opicina ed infine l'impianto ACEI di Trieste Campo Marzio.

(a cura di Armando Nanni)

Un ponte in 34 giorni

di Renzo Pocaterra



Un'immagine del ponte ricostruito. Nella foto in alto, la drammatica situazione dopo il crollo

Sul 12352, da Bologna a Parma, c'è la stessa atmosfera tranquilla di sempre. È un treno locale per pendolari, mai troppo affollato, con vetture nuove, a piano ribassato, confortevoli.
Solitamente in orario tiene un'andatura di tutto rispetto: un'ora e dodici su novanta chilometri con nove fermate intermedie. Dopo settimane di pioggia oggi, finalmente, è sereno: quando è bello, è bello anche il cielo dell'Emilia. Dal finestrino riesco a vedere la catena alpina innevata per centinaia di chilometri, dal Baldo all'Adamello e fino alle Alpi Orobie molto nitidamente. Accanto a me un gruppo di pendolari sta conversando con un conduttore fuori servizio che rientra in residenza. Si parla del ponte sul Taro. Alla riapertura mancano solo pochi giorni.
Per chi prosegue oltre Parma il viaggio continua col pullman ed è più lungo rispetto a prima di quaranta minuti. Si sa che per un pendolare sono tanti. Non mancano, anche se molto pacatamente, le eterne critiche alle insufficienze dei servizi pubblici.
Il conduttore risponde molto opportunamente, con garbo e precisione. È bene informato sia sull'entità del danno che sull'andamento dei lavori. Non manca di far notare che si sta lavorando giorno e notte, domeniche comprese, e che ripristinare 80 metri di ponte ferroviario, in quelle condizioni, nel giro di un mese, è un fatto davvero eccezionale. Nel giro dei commenti e delle risposte ecco la frase ingenerosa che temevo di udire: «Se l'hanno fatto vuol dire che si poteva fare». Non posso fare a meno di pensare che non è tutta colpa sua. Le critiche, la diffidenza, la prevenzione di tanta parte dell'opinione pubblica sono così diffuse. Chi potrà far comprendere quanto lavoro, fatica, spirito di sacrificio siano dietro a questi trenta giorni sul Taro?
È difficile anche dirlo fra noi, addetti ai lavori, senza cadere nella retorica o magari nell'adulazione. È tanto facile parlare bene della dirigenza in un giornale aziendale (il difficile sarebbe caso mai parlarne male), magari si rischia di

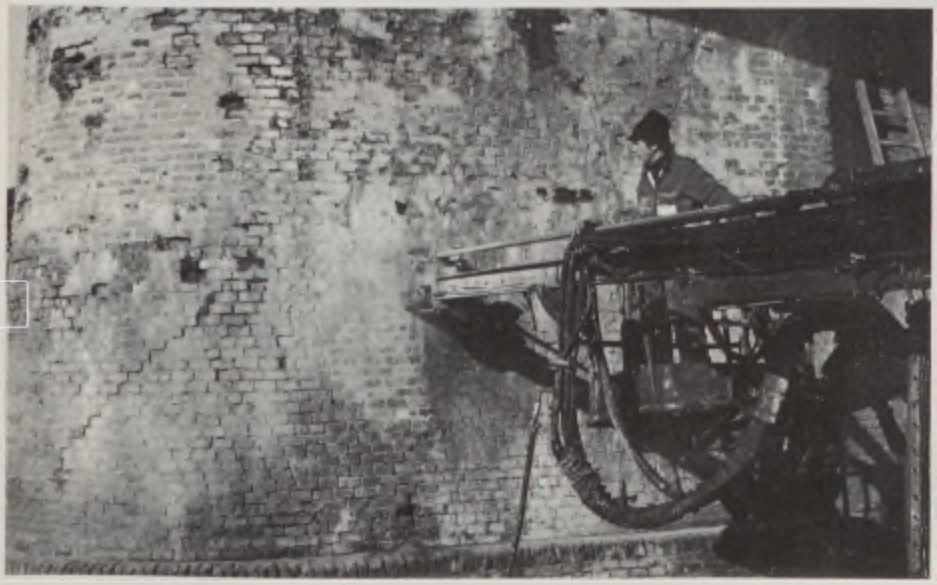
13 dicembre: il ponte sul Taro è riaperto al traffico

Il ponte sul fiume Taro è stato ufficialmente aperto al traffico la mattina del 13 dicembre, alla presenza, tra gli altri, del Ministro dei Trasporti, On. Casalinuovo, e del Direttore Generale, Dott. Semenza, che hanno voluto personalmente congratularsi e ringraziare maestranze, tecnici, ferrovieri e militari del Genio protagonisti dei lavori.
A Parma si è svolta poi una conferenza stampa per illustrare il dettaglio delle opere. Naturalmente non sono mancati in questa sede giudizi e anticipazioni di carattere politico.
Dopo la proiezione di un eccellente documentario girato dalla troupe del Reparto Cinema FS durante le fasi della costruzione, il Direttore Compartimentale di Bologna, Ing. Marino, ha introdotto la conferenza dando il benvenuto a tutti i partecipanti. Ha poi preso la parola il nostro Direttore Generale, mettendo in evidenza il vero significato della manifestazione: non la ricerca dell'applauso, ma un doveroso riconoscimento a chi ha bene operato. Il Dott. Semenza ha anche voluto ricordare le espressioni, neanche troppo velate, di scetticismo che accolsero l'annuncio dell'impegno di provvedere alla ricostruzione entro 35 giorni, e si è poi soffermato in particolare sulle conseguenze che le ferrovie subiscono per lo stato idrogeologico del territorio.
"Le FS — ha affermato — sono stanche di pagare per colpe non proprie. Le mani dell'uomo hanno riparato ai danni prodotti dalle forze della natura, danni però che sono stati favoriti, magari inconsapevolmente, da altre mani. Faccio appello alle forze politiche, al Signor Ministro, perché sia posto rimedio a questo stato di dissesto".
È successivamente intervenuto il Vice Direttore Generale Ing. D'Alessio, che ha illustrato le caratteristiche tecniche del manufatto e la consistenza e la difficoltà dell'opera di ricostruzione. Alla conferenza stampa era anche presente il Ministro per i Rapporti con le Regioni, On. Fabbri, che ha voluto esprimere la sua ammirazione per "questo capolavoro di efficienza", affermando che è tempo di smetterla con la filosofia del catastrofismo e dell'autodenigrazione. "Quello che è stato fatto in questa occasione — ha detto l'On. Fabbri — dimostra che l'Azienda Italia può essere salvata".
Ha quindi preso la parola il Ministro dei Trasporti, On. Casalinuovo, che nel ricordare come i lavori si siano svolti a tempo di record e rispettando gli impegni presi pubblicamente dalla Dirigenza Aziendale, ha messo anche in risalto che i lavori stessi sono stati eseguiti anche con pericolo dell'incolumità personale.
Soffermandosi sui gravi problemi del suolo, il Ministro ha ricordato le sue esperienze maturate quale amministratore nella propria Regione, la Calabria, che soffre particolarmente di queste situazioni. "Solo a volte — ha detto l'On. Casalinuovo — le catastrofi sono inevitabili. Occorre quindi affrontare e avviare a soluzione con maggiore celerità il problema della difesa del suolo".
A proposito del Programma Integrativo il Ministro ha ricordato che le Ferrovie sono pronte ad affidare lavori per oltre 4.000 miliardi e che il nuovo Governo ha preso, in materia ferroviaria, impegni precisi. "Non dobbiamo dimenticare — ha aggiunto — che agli investimenti è legato il necessario impulso all'occupazione, tanto importante oggi particolarmente per i problemi del Mezzogiorno".
Il Ministro ha infine inviato un saluto particolare al suo predecessore, On. Balzamo, impossibilitato ad intervenire, la cui opera per l'affidamento dei lavori di ricostruzione è stata molto importante.
Tra i presenti abbiamo potuto parlare con due colleghi che hanno partecipato ai lavori di ricostruzione: Giannino Baiesi, Capo Tecnico della Squadra Ponti in ferro, e Franco Brasa, Capo Tecnico della Squadra saldatori. "Siamo contenti — hanno detto — perché nei 34 giorni di lavoro, pur così disagiato, non si è verificato il più piccolo incidente, nessuno si è fatto male".

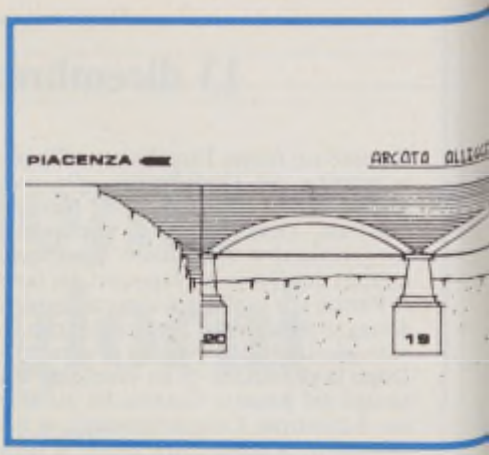
R.P.

Il Ministro Casalinuovo nel corso del sopralluogo sul cantiere

far passare come eccezionale un episodio che, se per certi aspetti lo è, per altri rientra nella normalità del servizio.
È quindi giusto ricordare che, sempre, quando scatta un'emergenza, c'è gente che si alza dal letto, dirigenti ed esecutivi, ed ognuno per la sua parte, prende decisioni anche sofferte, si assume responsabilità, rischia l'errore perché non c'è tempo per le riflessioni e magari rischia pure un malanno perché il freddo e le intemperie ad una certa età non si addicono più tanto.
Se l'allarme rientra, l'emergenza viene superata, di tante ore di ansia, di lavoro, di sacrificio, rimangono poche righe anonime di un rapporto che non conoscerà mai le cronache dei giornali. Nessuno andrà in giro a dire che un Direttore, un Capo Ufficio o un semplice esecutivo sono stati fuori dodici o ventiquattro ore, perché questo rientra nella normalità del nostro lavoro di ferrovieri che, non per niente, si chiama ancora «servizio». In questo senso «l'antefatto» è nella norma: il continuo e attento presidio al ponte, sotto l'incessante pioggia, che si fa più attento dopo l'annuncio del Magistrato del Po che il ponte stesso sarebbe stato investito da una piena eccezionale, la sofferta decisione di sospendere la circolazione, da parte del Capo Tecnico della linea, l'opera del Capo Ufficio Lavori, Ing. Mossini che, fino a poco prima del crollo è stato sul ponte tentando di scandagliare le acque per avere elementi sulla entità dell'erosione nonché la presenza nella zona del Direttore Compartimentale. Nella norma anche l'effettuazione di autoservizi sostitutivi nel cuore della notte, coordinati da un Centro Operativo dell'Ufficio Commerciale, dopo la sospensione della circolazione e l'inoltro dei convogli a lungo percorso su instradamenti deviati a cura dell'Ufficio Movimento e dei Dirigenti Centrali.
Il fatto eccezionale avviene dopo le ore 13,50 del 9 novembre, dopo che la piena, raggiunto il massimo storico di tre metri e sedici centimetri sopra il livello di guardia, eroso l'argine facendolo



Alcune fasi dell'opera di ricostruzione. Si è lavorato a tempo di record, giorno e notte, senza interruzioni



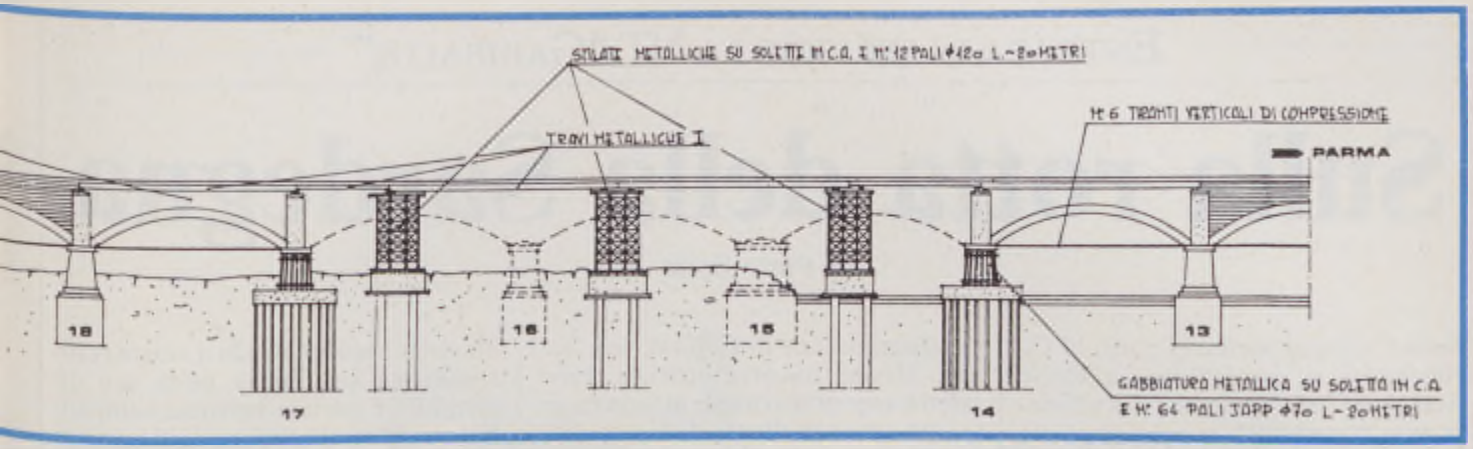
Ponte sul Taro

arretrare di trenta metri, scalza due pile e fa crollare tre arcate del ponte interrompendo una delle linee più importanti della rete alla vigilia delle festività natalizie.

L'obiettivo che ci si è subito posti è stato il ripristino della circolazione entro il periodo natalizio. I primi sopralluoghi mostravano la difficoltà dell'impresa. La necessità di riportare il fiume nel suo alveo primitivo e le condizioni generali del manufatto portavano ad una previsione di due-tre mesi anche per una soluzione provvisoria.

Il ponte, in muratura, risalente al 1859, è composto da 20 archi di 21 metri di luce ciascuno. Le pile di sostegno, data la lunghezza del manufatto, sono intervallate da pile-spalla di particolare solidità, che hanno il compito di sostenere la pressione delle arcate. Una delle due pile crollate (la n. 15) era una pila spalla. Ciò ha reso precario lo stato di sette arcate rimaste integre perché le spinte esercitate non venivano più adeguatamente contrastate.

Ma l'organizzazione ferroviaria risponde bene e subito. La gravità del fatto provoca l'intervento immediato del Direttore Generale. Alle difficoltà tecniche si aggiungono quelle procedurali. Un ponte ferroviario è cosa che riguarda uffici diversi e non tutti aziendali. Si rende necessario anche l'intervento del Ministro dei Trasporti. La prontezza nelle decisioni e nell'assunzione di responsabilità, unitamente alla piena collaborazione fra dirigenza centrale e compartimentale, portano in brevissimo tempo all'affidamento dei lavori a ditte specializzate che danno le massime garanzie di riuscita al progetto approntato a tempo di record dal Servizio Lavori. Si lavora per ottocento ore continuate, nel fango e sotto



l'acqua, ferrovieri e privati, notte e giorno, domeniche comprese. Otto giorni per deviare il corso del fiume, sedici giorni per i lavori murari e di rafforzamento, cinque per il montaggio delle parti metalliche (stilate e travate), due per montare i binari, palificazione, linea aerea e apparecchiature IE, un giorno per il collaudo: il 13 dicembre, Santa Lucia (come dice la canzone), il treno inaugurale riapre la linea al traffico e i ferrovieri hanno di che essere orgogliosi.

Nel minuscolo prefabbricato di tre metri per due che fungeva da ufficio in cantiere, fra i numerosi disegni affissi alle pareti, c'era anche un foglio intitolato «Problema curiosi», con le istruzioni per allontanare i numerosi spettatori che si intrufolavano dappertutto intralciando il lavoro e rischiando incidenti. Se è vero che tutto quanto fa spettacolo questo era veramente uno spettacolo di eccezione.

Qui a fianco pubblichiamo uno schema dettagliato delle singole opere eseguite. Ognuna di queste ha avuto la collaborazione ed il controllo dei nostri tecnici, dall'Ing. Venturi, che dirigeva il cantiere, a Parizzi, Capo Riparto d'Esercizio, a Martinelli e Guerzoni, i suoi collaboratori e tutti gli operai d'armamento del 6° Tronco di Parma. Ma ci tengono anche a ricordare la collaborazione preziosa di tanti, dei colleghi dei Tronchi 5° di Reggio Emilia, 7° di Fidenza e 8° di Piacenza, del Reggimento Genio Ferrovieri che aveva squadre distaccate in permanenza per integrare l'illuminazione con potenti fotoelettriche e per fornire attrezzature speciali, degli operai I.E. per tutti i servizi di cantiere, della Squadra Ponti e degli operatori delle quattro gru speciali per il montaggio delle travate e certamente qualcuno sarà stato

continua a pag. 44

I lavori giorno per giorno

Il crollo delle pile 15 e 16 ha provocato la caduta delle tre arcate corrispondenti.

Dal 12 al 18 novembre è stato provveduto a riportare in alveo il corso del fiume mediante la formazione di una doppia scogliera di protezione riempita da argilla. Sono stati posati 300.000 q.li di massi calcarei e basaltici provenienti da cave del bresciano. Per migliorare la tenuta della scogliera di protezione sono stati posati sui massi teli detti di «tessuto-non tessuto» che lasciano filtrare l'acqua e trattengono l'argilla.

Il giorno 16 vengono demolite completamente le pile 15 e 16 (la prima mediante brillamento di una mina). Poiché la pila n. 15 era una pila-spalla è necessario rinforzare le pile 14 e 17 mediante 6 tiranti verticali di compressione ciascuno, annegati nel calcestruzzo, nonché da una corona di basamento di cemento armato poggiante su 64 pali del diametro di 70 cm e profondi 20 metri.

Gli archi delle pile dalla n. 10 alla 14 e dalla n. 17 alla spalla lato Piacenza sono stati rinforzati ognuno con 12 tiranti di 32 mm tesati a 40 tonn ciascuno.

Il giorno 19 inizia la ricostruzione del ponte provvisorio a travate metalliche. Vengono posati i pali di consolidamento; successivamente vengono costruiti i tre basamenti in calcestruzzo (m $6 \times 9{,}3 \times 2$) sostenuti da 6 pali di grande diametro (m 1,20).

Il giorno 5 dicembre inizia il montaggio delle stilate metalliche, poggianti sui basamenti in calcestruzzo, alte 10 metri.

Il 7 dicembre inizia il varo delle travate metalliche per la posa dei binari, la messa in opera di passerelle e parapetti. Il 10 dicembre inizia l'opera di posa dei binari, montaggio della palificazione e opere I.E. Il 12 dicembre avvengono i collaudi definitivi. Il 13 dicembre transita il primo treno.

La spesa complessiva si aggira sui 5 miliardi.

La ricostruzione in muratura dei due piloni e delle tre arcate crollati è prevista nell'arco di un anno circa.

Principali prestazioni per gli interventi di primo ripristino

Quantità di lavori

Movimenti di terra 5.000 m^3
Scogliere di massi 250.000 ql
Fogli di non tessuto 1.000 m^2
Scavi 1.000 m^3
Pali trivellati ∅ 1200 mm 450 m
Pali tipo CCP 3.200 m
Calcestruzzo magro 1.000 m^3
Calcestruzzo R. 300 1.800 m^3
Acciaio per c.a. 200.000 kg
Micropali 360 m
Acciaio per c.a.p. (catene-archi) 14.000 kg
Piastre e dadi per ancoraggi 2.000 kg
Stilate n. 3 per 160.000 kg
Travi HEB 1000 da 25 m - 48 pari a 377 t
Travi HEB 600 da 14 m - 12 pari a 36 t
Travi HEB 600 da 10 m - 12 pari a 26 t
Collegamenti controventi parapetti 58 tonn
Tavolati 525 mq
Campate di binario prefabbricate 24 per 300 m

Ore lavorative: n. 25.000 di cui 20.000 per lavori a cottimo e 5.000 per prestazioni in economia di agenti F.S.

Mezzi impiegati

Trasporti - Autocarri km 400.000
4 gru F.S. diesel-elettriche ESK da 30 tonn
2 gru stradali da 60 tonn ed 1 da 40
2 macchine trivellazione pali
3 macchine per pali tipo CCP
2 macchine per perforazione micropali
5 pale meccaniche ed escavatori
3 idrovore

Sulla rotta della Sardegna

di Piero Spila

Festa e compiacimento al porto di Civitavecchia e, soprattutto, a Golfo Aranci per l'entrata in servizio ufficiale della "Garibaldi", la nave traghetto "tutta merci", ultima arrivata della flotta FS, che con le sue 9.200 tonnellate di dislocamento utile, i suoi quattro binari e i tre ponti di carico interamente destinati al trasporto di carri merci e containers, porterà un decisivo contributo nel miglioramento delle comunicazioni fra la Sardegna e il Continente.

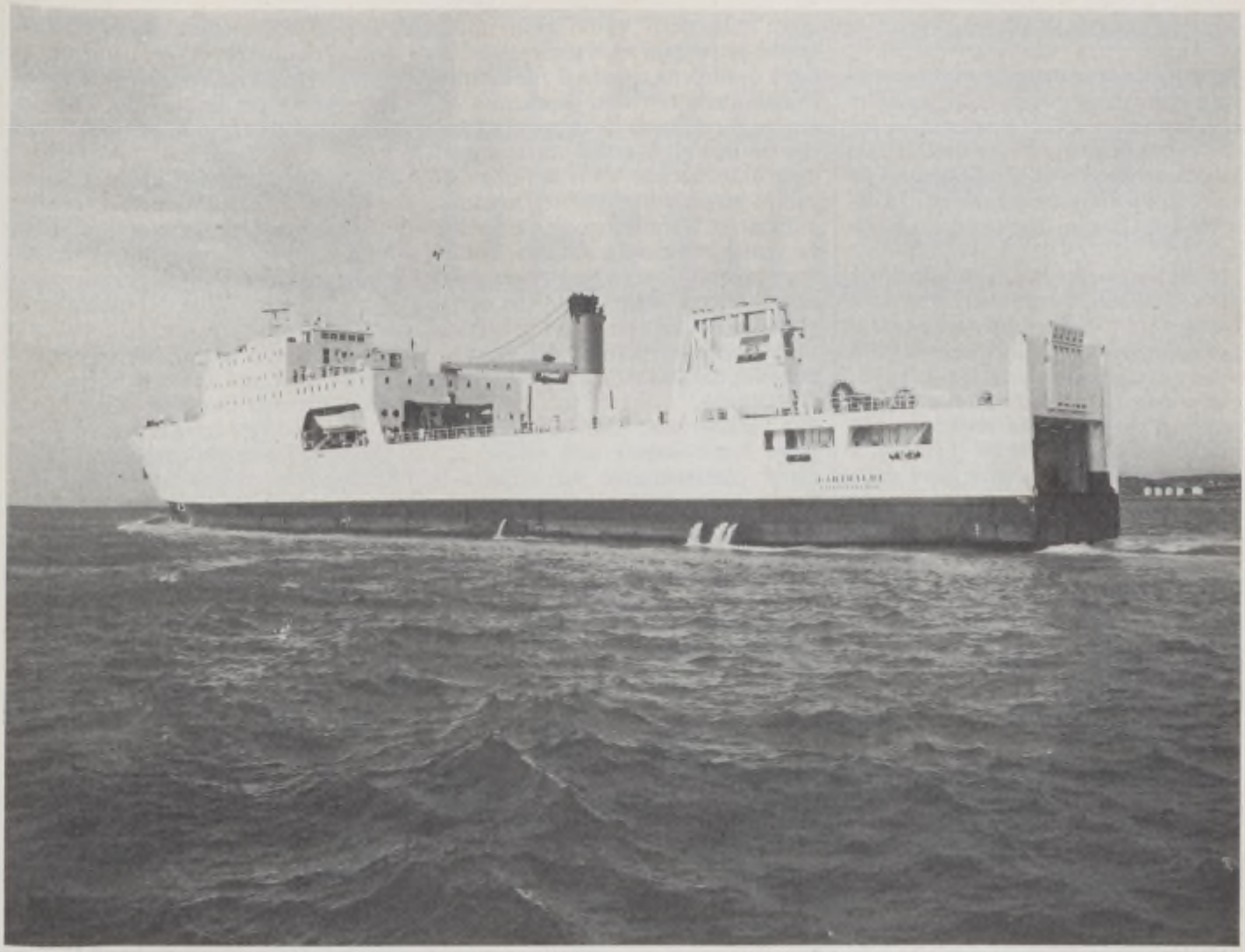
Festa e compiacimento, dicevamo, ma anche molta sobrietà. A fare gli onori di casa ai rappresentanti della stampa e agli operatori TV, c'erano a Roma il Direttore del Servizio Navigazione, Dott. Buccarelli, il Direttore Compartimentale, Ing. Mori, il Responsabile del Settore Navigazione, Ing. Maffi, e naturalmente il Comandante della "Garibaldi", Di Mattei; a Golfo Aranci, dove erano presenti anche i rappresentanti degli Enti locali e della base militare di La Maddalena, il Direttore Compartimentale di Cagliari, Ing. Sanesi. Nessun discorso ufficiale, brevi saluti e soprattutto molte informazioni tecniche per sottolineare le caratteristiche d'avanguardia di una unità che appartiene alla nuova generazione delle navi traghetto, per spiegare i motivi che hanno portato a realizzarla e per illustrare, in particolare, i compiti che l'attendono nel servizio quotidiano svolto sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci.

La quinta nave

L'enorme incremento di traffico registrato negli ultimi anni, specialmente nei periodi estivi, aveva da tempo fatto emergere la necessità di una quinta nave da immettere permanentemente in servizio sulla rotta per la Sardegna. I tempi brevi dell'operazione, indipendentemente dagli studi in corso per la creazione di nuove linee e nuovi punti d'approdo, hanno portato i responsabili della nostra Azienda a volere realisticamente una nuova unità con dimensioni e portata massima compatibili con le caratteristiche degli esistenti terminali FS e che quindi potesse entrare immediatamente in servizio. Tale decisione, in verità, ha comportato numerosi problemi tecnici, in quanto la necessità di poter contare su una nave con grossa potenzialità di carico si scontrava con le dimensioni notoriamente ridotte delle invasature a disposizione, in particolare quella di Civitavecchia. Eppure, malgrado questo grave handicap, i progettisti e la Società costruttrice — la Società Cantieri Navali di Genova — hanno lavorato nel migliore dei modi e il risultato, in termini di potenzialità, stabilità e prestazioni tecniche, è di altissimo livello.

Ed ecco, quindi, la "Garibaldi" al suo primo viaggio ufficiale. La sua forma, a prima vista, è molto caratteristica, quasi un po' "goffa" (bisognerà farci gli occhi) a causa dell'altezza dei tre ponti rispetto alla larghezza dello sca-

Il Comandante della "Garibaldi", Di Mattei. A sinistra, l'Ing. Maffi, del Settore Navigazione FS, illustra ai giornalisti le caratteristiche tecniche della sala macchine. Nella pagina accanto, la nuova unità in navigazione



fo, che nel punto massimo raggiunge appena 19,20 metri. Eppure, è proprio questa forma, studiata nei minimi dettagli, che permette alla nave di avere un'eccezionale capacità di carico: la "Garibaldi", infatti, è in grado di trasportare ben 80 carri merci (cioè l'equivalente di due treni completi) e 24 containers, mantenendo una velocità di esercizio di circa 20 nodi (le altre navi FS che attualmente fanno servizio per la Sardegna hanno una velocità di 16 nodi). Tale velocità di esercizio consente l'effettuazione di due traversate giornaliere della durata di 7 ore (compresi i tempi di manovra) e con sole 5 ore di sosta ai due terminali di Civitavecchia e Golfo Aranci per le operazioni di carico e scarico. Insomma la "Garibaldi" assicurerà un flusso ingente e continuativo di merci: una specie di superstrada marittima tra il Continente e la Sardegna.

Tutte le operazioni di carico, poi, vengono pilotate da un calcolatore elettronico che stabilisce — in base alle dimensioni e al peso dei vari carri — sia la successione di salita, sia l'esatto punto di sistemazione a bordo dei carri stessi per assicurare il migliore assetto della nave durante la traversata. Nella fase di carico i carri vengono smistati — sempre secondo le indicazioni del calcolatore — sui tre ponti della nave attraverso due enormi e velocissimi montacarichi da 80 tonn (trenta secondi per ogni operazione). Una gru rotante, infine, permette di caricare i containers su due ponti supplementari.

Novità e confort

Naturalmente sarà proprio questa grossa capacità di traghettamento della nave che metterà a dura prova gli scali ferroviari di Civitavecchia e Golfo Aranci: far affluire, ricoverare e poi caricare in tempi così ridotti una quantità inusuale di carri e containers non sarà uno scherzo.

Qualche difficoltà anche per il personale di bordo, che si trova ad operare su una nave con sistemi di navigazione del tutto nuovi. In questi mesi l'equipaggio ha svolto corsi di aggiornamento molto proficui e si può dire che ha già raggiunto un'ottima conoscenza della nave. Ma sarà sempre la pratica la migliore maestra, come ci dice un addetto alla Sala macchine: "la nostra preparazione si perfezionerà solo con le prime corse in mare". Come si vede impegni nuovi e pesanti, ma affrontati con grande entusiasmo da tutti: per la novità di molte strumentazioni di bordo (un timone propulsore assolutamente d'avanguardia per il settore, monitor di guida, terminali elettronici, previsioni metereologiche date per telescrivente ecc.); per l'ottimo livello delle prestazioni tecniche: "è una nave che fa sentire il gusto di navigare — ci ha confidato il gentilissimo Comandante Di Mattei, un'esperienza ultratrentennale in mare — è così manovriera che sembra di essere alla guida di un cacciatorpediniere"; e infine, ma non

per importanza, anche per il confort di tutti gli ambienti di lavoro, basti dire che in quei luoghi infernali che — per chi non è del mestiere — sono le sale macchine, c'è l'aria condizionata e la rumorosità massima raggiunge i 75 decibel, un livello decisamente accettabile.
Ma evidentemente la novità principale della "Garibaldi" è di essere una nave "tutta merci". È stata una scelta coraggiosa che viene a ribadire la specificità del servizio marittimo svolto dalle FS, e che corrisponde anche alle recenti decisioni del CIPE che assegnano alla nostra Azienda, anche per il futuro, il servizio del traffico merci per e dalla Sardegna. In realtà, lo straordinario sviluppo turistico che ha interessato quest'isola negli ultimi anni, molto spesso ha portato ad invertire quasi del tutto quello che rimane il ruolo istituzionale delle ferrovie, finalizzato appunto al trasporto delle merci. Tanto che nei periodi di punta, caratterizzati dalle drammatiche scene dei lunghi bivacchi degli automobilisti in attesa d'imbarco, il trasporto dei carri doveva venire addirittura sospeso, con gli immaginabili danni per l'economia isolana e con l'aggravante che questo avveniva nella quasi totale indifferenza della grande stampa e dell'opinione pubblica nazionale (le merci, si sa, non protestano).
Ora, grazie alla "Garibaldi", questo grave inconveniente sarà evitato e le merci continueranno ad affluire in Sardegna senza le ormai ricorrenti interruzioni estive, che poi coincidevano con i periodi in cui maggiore era l'esigenza degli approvvigionamenti. Le FS, quindi, continueranno a fare ancora meglio e per intero il loro dovere, facendo attenzione alle esigenze turistiche della Sardegna, ma anche a quelle, altrettanto vitali, degli operatori economici e dell'economia sarda.
La presenza dei Direttori Compartimentali FS di Roma e di Cagliari alla partenza e all'arrivo del primo viaggio a pieno carico della "Garibaldi", ha voluto significare anche questo. Le Ferrovie dello Stato, per la parte di competenza, ma anche le Società Tirrenia, Siremar, Alitalia, Alisarda, devono concorrere tutte insieme per assicurare collegamenti continuativi ed efficienti che rendano la Sardegna sempre meno lontana, per i turisti e per chi ci vive e lavora. □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

L'attuale situazione economica del Paese e la prevista riduzione della spesa pubblica, che minaccia di intaccare gli investimenti destinati al settore dei trasporti, hanno determinato una notevole e preoccupata attesa in tutti coloro che, considerando tali investimenti altamente produttivi, ritengono che essi debbano invece essere privilegiati rispetto ad altri. Nel frattempo, l'attenzione della stampa è stata rivolta a quelle realizzazioni che, nel quadro del Programma Integrativo FS, hanno già preso consistenza e non mancheranno di apportare benefici nel settore ferroviario.
«Verrà da una nuova automotrice diesel a due piani la risposta delle ferrovie ai disagi dei pendolari» ha scritto **Il Giornale** in occasione della presentazione, avvenuta a Torino, del primo esemplare di questo nuovo veicolo adatto soprattutto ai percorsi di breve durata. L'A. mette in rilievo il fatto che esso potrà essere utilmente impiegato per viaggi con diverse caratteristiche.
«Un'automotrice a due piani per un servizio FS più agile» ha commentato da parte sua **Il Tempo**, consente finalmente di raggiungere l'obiettivo fondamentale di offrire un prodotto economicamente più valido. Caratteristica principale di questa automotrice, ha precisato **Il Sole/24 ore**, è appunto la notevole capacità di trasporto, 250 persone, che consente una notevole riduzione dei costi di gestione, limitando da un lato il parco rotabile e la conseguente minor saturazione della rete e dall'altro assicurando la ottimizzazione dei costi. D'accordo anche **Il Messaggero:** il nuovo treno per i pendolari è più veloce e silenzioso.
È stata pure presentata ufficialmente alla stampa la nuova nave-traghetto FS "tutta merci" che farà servizio tra Civitavecchia e Golfo Aranci. La nuova «ammiraglia delle Ferrovie», ha scritto M. Righetti su **Il Giornale**, con le sue 9200 tonnellate di dislocamento a pieno carico si pone in testa a tutte le altre che recano impresse sulla ciminiera le lettere "FS". Sarà utilizzata solo per il trasporto di carri ferroviari e containers e la sua elevata velocità di crociera le consentirà di effettuare due corse al giorno fra il porto sardo e quello laziale. «A partire dai primi giorni del mese di dicembre, dunque, una nuova superstrada marittima viene aperta a coloro che hanno necessità di spedire merci tra il Continente e la Sardegna e viceversa, grazie alla nuova grande nave traghetto che porta il nome augurale dell'Eroe dei due Mondi».
La Sardegna ora può contare anche sulla "Garibaldi" per i rifornimenti industriali e civili, ha sottolineato l'**Avanti!**, osservando che la nuova nave è un tangibile contributo che l'Azienda FS e il Ministero hanno inteso dare al miglioramento dei collegamenti tra il Continente e la Sardegna e alle sue esigenze industriali.
«Gigantesco nei suoi 146 metri di lunghezza, con quattro binari e tre ponti che consentono un carico di 120 carri, il nuovo traghetto FS è un gioiello di tecnica ed efficienza, ha commentato A. Belmonte su **Il Tempo**. E non poteva che chiamarsi "Garibaldi" sulla scia delle celebrazioni del centenario della morte dell'Eroe dei due Mondi. È però opportuno chiarire all'opinione pubblica, ha aggiunto l'A., che con l'entrata in funzione della mastodontica unità non saranno risolti i problemi degli ingorghi e delle lunghe file all'imbarco nei giorni caldi dell'estate: la Garibaldi servirà a snellire solo il traffico merci con la Sardegna.
La realizzazione della "Garibaldi", ha affermato I. Gioffredi, de **l'Unità**, per le FS è il primo passo verso un progetto più ambizioso: incremento del traffico merci con traghettamenti di merci (affidato dal CIPE all'Azienda anche per il futuro); creazione di nuove linee Continente-Sardegna (il piano poliennale, in fase di avanzata elaborazione, prevede fra l'altro la realizzazione di navi più grandi e la costruzione di adeguati terminali). «Ma un "Garibaldi" sul mare non basta» ha concluso l'A., anzi l'entrata in servizio del "tutto merci" delle FS ripropone con forza un problema dibattuto da anni, quello del trasporto via mare.
Particolare soddisfazione per l'importante realizzazione è stata pure espressa dalla stampa della Sardegna. **L'Unione Sarda**, nell'edizione della Provincia di Sassari, ha affermato che l'entrata in servizio di questa nave rappresenta un intento di buona volontà nei confronti dell'Isola.
Su **La Nuova Sardegna**, G. Canu ha tra l'altro ricordato le parole del Sindaco di Golfo Aranci, il quale ha riconosciuto che con l'entrata in servizio della Garibaldi di fatto si è aperta sul Tirreno una vera e propria autostrada, ma si è augurato che su di essa non passino solo mezzi pesanti, perché non va dimenticato che è il turismo la moneta che paga e non l'industria.
Dei traghetti FS si è infine occupato il periodico internazionale di crociere e traghetti **Cruise & Ferry:** «Anche le FS hanno celebrato il centenario della morte di Garibaldi. È infatti entrato in servizio sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci un nuovo traghetto tutto merci, di grande capacità, dotato delle apparecchiature più moderne e sofisticate: tutto lascia bene sperare per il futuro sia sulla tradizionale rotta che collega la penisola con la Sicilia, che su quella di grande sviluppo con la Sardegna». ***Maria Guida***

CURIOSITÀ

L'orologio di Mola

Il fabbricato della stazione di Mola di Bari, antica ed operosa cittadina splendidamente adagiata in riva all'Adriatico a 20 chilometri a sud del capoluogo, come quasi tutti i fabbricati delle nostre stazioni, prevedeva sul fronte esterno, fin dalla sua costruzione, un alloggiamento circolare per la sistemazione di un orologio tradizionale che, a quanto ci risulta, mai fu installato.
Forse perché quando il nostro fabbricato fu costruito (inizio secolo), la stazione era lontana dal paese e pochi avrebbero potuto seguire le ore segnate perché pochi erano allora gli abitanti e, quindi, ridotto il numero dei viaggiatori.
Oggi, però, quella cittadina, continuando ad essere operosa, è diventata oltre che industriosa anche industriale. Si è sentita quindi la necessità di impiantare un orologio proprio perché gli utenti sono considerevolmente aumentati. Il F.V., inoltre, ora si affaccia esternamente su una strada che taglia di netto l'abitato, larga, asfaltata, bella e da sempre i Molesi hanno desiderato vedere otturato quel buco al centro della stazione, là, in alto, nero come l'occhio accecato di Polifemo.
Allora — si è chiesto Francesco Mangano, Capo Stazione Titolare dell'impianto — come è possibile accontentare i cittadini e nel contempo corredare la stazione di una struttura tanto necessaria?
È con lo scandire del tempo — avrà pensato il Titolare — che la nostra esistenza viene regolata. Perché allora non impiantare un orologio che possa essere visto da molto lontano, che dia affidamento di precisione e che renda felice chi non ne possiede uno?
Detto, progettato e fatto! Il Titolare, nel tempo libero che il servizio gli ha concesso, concepisce e costruisce un orologio "digitale a grandi cifre", di concezione modernissima. Dopo sei mesi di lavoro costante, l'orologio, pilotato da un oscillatore a quarzo, fa oggi bella mostra di sè (vedi foto). È rettangolare (1,06 × 60), luminoso di un bel rosso fuoco ed è visibile da lontano, proprio dal fondo di quella strada che, un tempo di campagna, oggi è larga, asfaltata, bella.
Tale opera è costata al Mangano tempo e denaro, ma gli ha dato anche la gioia di aver finalmente otturato quel buco nero simile all'occhio di Polifemo.
È superfluo aggiungere che l'orologio è stato messo in opera grazie all'intervento del Direttore Compartimentale Ing. Massaro?
Ritengo di no, proprio considerando che dopo tanti anni finalmente gli abitanti di Mola di Bari possono orgogliosamente dire: "Anche la nostra stazione ha un orologio, e che orologio!".
Al Capo Stazione Superiore Mangano, congratulazioni anche da parte di "Voci della Rotaia".

Armando Noya

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Equo Indennizzo

Nel corso del mese di ottobre 1982 sono stati avviati all'approvazione dell'On. Ministro 14 nuovi decreti, per un impegno di spesa pari a lire 144.449.951, mentre il totale della spesa impegnata fino a tale data ha raggiunto la somma di lire 639.740.601.
È pure iniziato l'"iter" per l'approvazione del regolamento e quello del decreto relativo alla tabella per la determinazione della quota-parte di indennizzo da calcolare sulle "anzianità pregresse" in attuazione della legge 1° luglio 1982, n. 426.

Assistenza sanitaria all'estero

Nei giorni 28, 29 e 30 ottobre 1982 si è tenuta a Berna una riunione di rappresentanti del Servizio Personale e del Servizio Movimento con i colleghi delle Rappresentanze Commer-

ciali di Berna, Bruxelles, Monaco e Vienna e della Delegazione FS di Innsbruck, cui ha preso parte anche un funzionario italiano comandato presso l'Interfrigo (Basilea).
Nel corso della riunione sono stati esaminati i numerosi e complessi problemi relativi all'attuazione del DPR 31 luglio 1980 n. 618 sull'assistenza sanitaria del personale inviato all'estero per motivi di servizio.
A breve scadenza si terrà una nuova riunione con i rappresentanti dei Transiti FS in territorio estero, e saranno emanate le prime disposizioni atte a garantire l'assistenza sanitaria al personale in servizio sui treni internazionali ed a quello inviato in missione temporanea all'estero.

Assenze per cure

(Circolare P2.2./P.5.1/828/9.5 dell'11 ottobre 1982)
In attuazione di quanto stabilito in materia di assistenza sanitaria ed istituti connessi dalla legge 28 dicembre 1978 n. 833, vengono impartite disposizioni in ordine ad assenze per malattia ordinaria, assenze per cure idrotermali di cui all'art. 4 della legge 7 agosto 1982, n. 526, assenze per cure relative ad invalidi civili e di guerra, nonchè ad invalidi per servizio e ad invalidi per infortunio sul lavoro o malattie professionali.

Assenze per malattia ordinaria

Ferma restando, in merito all'avviso di malattia dato dagli interessati agli Uffici od Impianti di appartenenza, la procedura dell'emissione e dell'invio ai Medici di Reparto del Mod. San. 1, i Capi degli Uffici e degli Impianti dovranno nello stesso giorno dare comunicazione telegrafica delle situazioni di malattia ai Capi degli Uffici Sanitari Compartimentali, od al Servizio Sanitario, ai fini degli immediati relativi accertamenti da disporsi in pari data.

Assenze per cure idrotermali

(art. 4 legge 7 agosto 1982 n. 526)
I dipendenti che a norma del citato art. 4 della legge 526/1982 debbono effettuare, al di fuori del congedo ordinario, un ciclo di cure idrotermali, sulla base di presentazione di idonea certificazione sanitaria rilasciata dalle USL di competenza e previo accertamento da parte dei competenti Uffici Sanitari Compartimentali, vengono posti in "malattia" per il periodo delle cure stesse se la infermità che ne richiede l'effettuazione dipende da cause comuni, ovvero usufruiscono del trattamento previsto dall'art. 91 S.G.P. qualora l'infermità sia riferita a cause di servizio, infortunio sul lavoro o malattia professionale ma non abbia determinato uno stato di invalidità permanente.

Assenze per cure relative ad invalidi civili e per cause di guerra.

Per gli appartenenti alle categorie degli invalidi civili e di guerra si procede — previo esame della documentazione esibita dagli interessati da parte dei competenti Uffici Sanitari, inteso ad accertare l'incompatibilità delle cure con l'espletamento del servizio, — all'attribuzione, per il periodo delle cure stesse, del trattamento di assenza giustificata di cui all'articolo 87 S.G.P., con la corresponsione delle competenze fisse e del premio industriale.

Assenze per cure relative ad invalidi per servizio per infortunio sul lavoro o malattia professionale.

Agli invalidi per servizio, in esito ad analoga procedura concernente la prescrizione delle cure da parte delle USL competenti e l'accertamento sanitario aziendale dell'incompatibilità delle cure stesse con l'espletamento del servizio, spetta, per la durata dell'assenza, il trattamento economico previsto dall'articolo 91 S.G.P., nonché l'indennità di missione per il tempo del viaggio di andata e ritorno ed il rimborso delle spese giornaliere in misura non superiore all'importo di detta indennità di missione.
Per quanto concerne le invalidità conseguenti ad infortunio sul lavoro o malattia professionale indennizzate con rendita, nei casi di richiesta delle cure entro il termine decennale per la revisione della rendita stessa, essendo le cure a carico della Azienda quale Istituto Assicuratore, spettano ai dipendenti il rimborso integrale delle spese di cura ed il rimborso per le spese di soggiorno, nella misura dell'indennità di trasferta, mentre per il caso di richieste avanzate dopo la scadenza del predetto termine, venendo meno l'obbligo da parte dell'Istituto assicuratore di fornire le cure, esse sono a carico della USL di competenza, fermo restando il trattamento di missione per il viaggio di andata e ritorno e per il tempo della cura, nonché, in entrambi i casi citati, il trattamento di cui all'art. 91.

Modifica alla tabella degli stipendi FS

Con circolare P.3.1.3/832/3.0 del 30 ottobre 1982 sono state emanate disposizioni per l'applicazione del Decreto del Presidente della Repubblica 804/82, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 304 del 4 novembre 1982, recante norme di modifica alla tabella degli stipendi del personale FS con decorrenza 1 gennaio 1982.

Indennità integrativa speciale

Con decreto del Ministro del Tesoro del 6 novembre c.a. l'indennità integrativa speciale per il personale statale è stata aumentata di lire 31.057 e pertanto dal 1° novembre c.a. l'importo dell'indennità stessa per il personale FS è di lire 570.341 (con riduzione di lire 90.152 per il personale non dirigente, per effetto dell'art. 1 della legge 885/80).
La stessa misura compete, per effetto dell'ultimo comma dell'art. 1 della legge 885/80, sulla 13ª mensilità.

Assunzioni effettuate nel mese di ottobre 1982

Settore degli Uffici	n. 129
Settori dell'Esercizio	n. 323
Totale	n. 452

INIZIATIVA HANDICAPPATI

La Commissione Esecutiva per la gestione del Fondo di Solidarietà pro handicappati ha inoltrato al Consiglio di Amministrazione, per la necessaria approvazione, gli elenchi degli aventi diritto ai contributi per il 1982; quasi certamente, quindi, gli assegni verranno inviati ai destinatari entro gennaio.
Gli elenchi comprendono ben 1.670 sussidi di 500.000 lire ciascuno, per i portatori di handicap gravi e gravissimi, e 196 sussidi di 150.000 lire ciascuno per i casi meno gravi: l'ammontare complessivo è di L. 864.400.000. Le richieste di contributi si sono quasi raddoppiate, rispetto allo scorso anno, per cui, nonostante i maggiori versamenti pervenuti al Fondo, soprattutto dall'Azienda, i sussidi sono rimasti pressocché uguali; evidentemente l'iniziativa della Commissione Esecutiva era o ignorata (ma sembra strano) o guardata con un certo scetticismo da alcuni ferrovieri interessati. Se un piccolo bilancio di fine anno si può fare, è la constatazione che qualcosa s'è mosso rispetto all'indifferenza e alla rimozione mentale nei confronti degli handicappati; lo valutiamo giornalmente dalle lettere che ci giungono di iniziative autonome, da progetti, nell'ambito dei servizi sociali, degli enti locali che toccano finalmente programmi di inserimento degli handicappati nella vita di tutti i giorni. Molto c'è da fare, naturalmente, ma l'impressione è quella, se non altro, di una cresciuta sensibilizzazione sociale: non ultima annoveriamo l'iniziativa FS, che da settembre sulla linea Milano-Verona-Udine, anche se in via sperimentale, ha messo in circolazione carrozze speciali per handicappati.
Terminiamo, come sempre, col ringraziare quanti hanno inviato contributi extra-sottoscrizione: in particolare il Personale del Deposito Locomotive di Ancona che ha inviato un contributo in memoria della signora Concetta Greco e ancora il personale di Ancona in memoria del macchinista T.M. Rolando Vignoni.

di G. B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

Innanzitutto, chiedo venia alla pluralità dei destinatari di questa rubrica se, questa volta, dedico la prima notizia ad una ristretta fascia dei medesimi, e cioè ai dirigenti ferroviari a riposo, che fruiscono di un trattamento di quiescenza base d'importo annuo lordo superiore a lire 10.080.000. Con ciò assolvo all'impegno preso nel febbraio scorso, allorché scrivevo che la perequazione automatica per gli anni 1981 e 1982 sarebbe stata suscettibile di riliquidazione in favore di coloro la cui pensione, al netto degli assegni accessori, risultasse d'importo lordo mensile tra lire 775.385 (= L. 10.080.000 : 13) e lire 1.138.462 (= L. 14.800.000 : 13).

Infatti, la Direzione generale del tesoro con circ. n. 1377 del 20 luglio 1982 ha dato le indispensabili disposizioni operative ai centri Meccanografici ed alle Direzioni provinciali del tesoro, intese a rideterminare gli aumenti per perequazione automatica attribuiti agli interessati per gli anni 1981 e 1982.

Tutto ciò per effetto dell'art. 19 della L. 23 aprile 1981, n. 155 (la cosiddetta miniriforma dell'INPS), che ha elevato da lire 10.080.000 (pari all'80 per cento del precedente "tetto" di lire 12.600.000) a lire 14.800.000 (equivalente all'80 per cento del nuovo massimale di lire 18.500.000 annue) il limite di applicazione della perequazione automatica in misura percentuale, fissato, per le pensioni del pubblico impiego, dall'art. 17, 2° comma, della L. 21 dicembre 1978, n. 843, nell'ottanta per cento del parametro massimo di retribuzione annua pensionabile previsto per il settore pensionistico privato.

Va poi rammentato che del precedente più sfavorevole limite è stato a suo tempo tenuto conto nella rivalutazione annuale dei trattamenti pensionistici ordinari con decorrenza dal 1° gennaio 1982.

In proposito, con circolare del 17 dicembre 1981, la Ragioneria generale dello Stato ebbe a chiarire che la cennata modificazione del parametro massimo doveva aver effetto non solo per il 1982 ma anche ai fini della perequazione relativa all'anno 1981, in analogia al criterio già adottato dall'INPS per le pensioni dei lavoratori dipendenti.

Pertanto, si è reso necessario provvedere alla regolarizzazione degli aumenti conferiti a titolo di perequazione automatica sulle pensioni ordinarie aventi decorrenza anteriore al 1° gennaio 1981, d'importo annuo lordo superiore, alla data del 31 dicembre 1980, a lire 10.080.000 (pari a lire 775.385 lorde mensili) rapportato a 13 mensilità.

A tal fine i Centri meccanografici, sulla base della pensione annua lorda in pagamento, hanno ricostruito l'importo spettante al 31 dicembre 1980 e, con effetto dal 1° gennaio 1981, hanno elevato nella misura del 5 per cento (come si ricorderà, tale è stato l'incremento annuo per il 1981) le pensioni aventi un ammontare lordo, alla predetta data del 31 dicembre 1980, compreso tra lire 10.080.000 e lire 14.800.000, sempre rapportati a 13 mensilità. Sui trattamenti eccedenti quest'ultimo limite, invece, hanno attribuito una maggiorazione lorda di lire 683.100, conseguente all'aumento mensile di lire 56.923 (= 5 per cento di L. 1.138.462) per 12 mensilità e con arrotondamento alle cento lire; è ovvio che il predetto importo di lire 56.923 è stato corrisposto anche sulla tredicesima del 1981, sempre che la stessa fosse dovuta.

Sulle pensioni rideterminate nel modo anzidetto è stata, quindi, calcolata la perequazione automatica per l'anno 1982, secondo la misura stabilita nel 3,3 per cento.

Naturalmente, in sede di sistemazione dei pagamenti, sono stati eseguiti i conguagli con le somme liquidate in base alle precedenti disposizioni e le differenze spettanti per il periodo pregresso 1° gennaio 1981 — 31 agosto 1982 sono state soddisfatte mediante distinti assegni.

Sempre in tema di tetto pensionabile, il cui limite deve essere preso a riferimento per l'adeguamento annuale delle pensioni dei pubblici dipendenti, ivi comprese quelle dei ferrovieri, va aggiunto che la recente L. 29 maggio 1982, n. 297, ha disposto che al vigente massimale di pensionabilità, fissato in lire 18.500.000 annue (il cui 80 per cento è pari a lire 14.800.000) a decorrere dal 1° gennaio 1981, si applicherà, dal 1983 e con effetto dal 1° gennaio di ogni anno, l'adeguamento annuale nella stessa misura prevista per la perequazione automatica delle pensioni gestite dall'INPS.

La seconda notizia riguarda indistintamente tutti gli amici in pensione e si tratta della L. 27 settembre 1982, n. 683, pubblicata sulla G.U. n. 267 del 28 successivo, che ha introdotto per l'anno 1982 una serie di misure — in parte analoghe a quelle disposte per lo scorso anno dalla L. 14 novembre 1981, n. 645 (cfr. "Voci" del 12/1981 e del 1/1982) per l'attenuazione del maggior prelievo fiscale ai fini dell'IRPEF derivante dall'effetto congiunto dell'inflazione e della progressività dell'imposta.

Tuttavia, a differenza dalle soluzioni adottate per l'anno 1981 con la citata legge n. 645, il provvedimento in rassegna prevede che le modificazioni finalizzate al recupero del cosiddetto "fiscal drag" 1982 vengano attuate con una manovra distinta in due fasi: la prima, contenuta nell'art. 1 della nuova legge, che scatterà automaticamente e verrà messa in pratica dalle Direzioni provinciali del tesoro con l'assegno di dicembre corrente anno, mediante l'adozione di un apposito programma da parte dei Centri meccanografici di Bologna e di

Le borse di studio Salvatore Ciancio

La Siemens DATA S.p.A. ha istituito anche per l'anno 1982 dieci borse di studio intitolate alla memoria dell'Ing. Salvatore Ciancio, tragicamente scomparso nel disastro ferroviario di Murazze di Vado. Destinatari delle borse sono gli orfani e i figli di dipendenti (in servizio o a riposo) della nostra Azienda. Le borse sono così suddivise:

— cinque borse di studio di L. 1.500.000 ciascuna per i giovani che abbiano conseguito nel corso del 1982 una laurea di indirizzo scientifico, tecnico ed 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 svolto studi specifici in materia di informatica;

— cinque borse di studio di L. 1.000.000 ciascuna per i ragazzi i quali abbiano conseguito nel 1982 un diploma di istituto tecnico e di maturità scientifica, con preferenza per coloro che abbiano seguito insegnamento d'informatica. Possono partecipare anche i diplomati di altri indirizzi, i quali documentino di aver svolto ricerche o studi in materia d'informatica.

I vincitori delle borse saranno ammessi a frequentare gratuitamente i corsi di specializzazione del Servizio di addestramento della Siemens DATA S.p.A.

Le domande di partecipazione dovranno essere spedite per raccomandata entro il 31 gennaio 1983 al CAFI - Via Marsala, 9 - 00185 ROMA.

Per ulteriori informazioni e per richiedere il Bando di Concorso rivolgersi al CAFI o al CIFI.

Latina; la seconda fase, formulata negli artt. 3 e 4, che sarà effettuata soltanto nel caso in cui vengano accertate talune condizioni, e cioè qualora gli aumenti del tasso d'inflazione e del costo del lavoro nel corso di quest'anno siano contenuti entro determinati limiti, e che verrebbe applicata, comunque, non prima del termine fissato per il compimento delle operazioni del conguaglio di fine anno.

La prima fase della manovra — che è quella che ora interessa — si articola nel seguente modo:

1) aumento da lire 108.000 a lire 180.000 della detrazione spettante per il coniuge a carico;

2) aumento delle detrazioni dovute per i figli minori ed assimilati (per un figlio da lire 12.000 a lire 18.000; per due figli da lire 24.000 a lire 36.000; per tre figli da lire 36.000 a lire 54.000; per quattro figli da lire 48.000 a lire 72.000; per cinque figli da lire 72.000 a lire 102.000; per sei figli da lire 108.000 a lire 144.000; per sette figli da lire 144.000 a lire 186.000; per otto da lire 228.000 a lire 276.000; per ogni altro figlio oltre gli otto da lire 108.000 a lire 114.000);

3) elevazione da lire 960.000 a lire 1.350.000 del limite di reddititualità per la configurazione dello "a carico" del coniuge, dei figli e delle altre persone di cui all'art. 433, del codice civile;

4) aumento da lire 186.000 a lire 258.000 della detrazione prevista per i titolari di pensione (corrispondente alla somma delle due detrazioni proprie dei lavoratori dipendenti come "produzione del reddito", elevata da lire 168.000 a lire 240.000. e come deducibili in quota fissa", rimasta invariata a lire 18.000).

Sono rimaste immutate, altresì, le disposizioni che si riferiscono ai figli inabili al lavoro, a quelli che studiano o che siano adibiti a tirocinio gratuito; permangono parimenti inalterate le norme relative alle coppie in cui uno dei coniugi non ha redditi superiori alle lire 960.000 (da intendersi ora elevate a lire 1.350.000), nel qual caso la detrazione per i figli spetta in misura doppia.

Risposte individuali

Quanto percepito di recente dal sig. *Vincenzo Folli* da Brescia — a titolo di riliquidazione dell'indennità di buonuscita per l'inclusione nel calcolo della base retributiva del rateo della 13ª mensilità — ritengo non comprenda l'aumento convenzionale dei sette anni dovutogli per la legge n. 336 del 1970. Circa il riscatto delle tre campagne di guerra, per cui l'interessato afferma di aver tempestivamente prodotto la relativa istanza, la richiesta di puntualizzazione va formulata al competente Ufficio Personale compartimentale, delegato agli adempimenti preliminari in materia di valutazione di servizi e periodi ai fini della buonuscita.

Il dott. *Andrea Destino* da Salerno avrà appreso con soddisfazione la notizia, pubblicata lo scorso mese, relativa alla riliquidazione delle pensioni, a decorrere dal 1° febbraio 1981, in favore dei dirigenti posti in quiescenza dopo il 1° gennaio 1979. Infatti, fra i destinatari della norma rientra anche il personale del ruolo ad esaurimento, la cui liquidazione della pensione avviene "ope legis" sulla base del trattamento economico dirigenziale attribuibile per inquadramento. Nell'occasione, aggiungo che, al momento di scrivere queste note, l'Azienda si sta accingendo a diramare la circolare in materia, in modo da porre in grado gli Uffici Personali compartimentali e la Divisione 0.3 del Servizio Personale ad adottare gli atti presupposti per la riliquidazione in argomento.

Comunico al sig. *Gino Buchi* da Trento che il provvedimento del 27 aprile 1982 ha modificato il trattamento di quiescenza in atto per tener conto sia di un ulteriore periodo di servizio pre-ruolo (la qualcosa ha consentito di elevare l'anzianità di servizio utile da a.35 ad a.37, sufficiente ad attribuire la percentuale massima) che della posizione economica conferitagli in applicazione della legge n. 885 del 1980. Va da sè che, poichè la sua cessazione dal servizio decorre dal 20 marzo 1981, la pensione dovrà nuovamente essere rettificata in attuazione delle provvidenze disposte dalla legge 1° luglio 1982, n. 426.

Il decreto n. 12513 in data 7 luglio 1982 ha conferito all'orfana maggiorenne inabile *Irma Airaghi* fu *Angelo* da Genova il trattamento di pensione in via continuativa ed il relativo ruolo di variazione è stato trasmesso alla locale D.P. del tesoro in allegato al mod. R.51 n. 733 del 30 settembre 1982.

Ho il piacere d'informare il sig. *Francesco Berria* da Torino che la titolarità della pensione diretta ferroviaria non è di ostacolo all'attribuzione della 13ª mensilità afferente alla pensione di riversibilità, di cui usufruisce quale vedovo di insegnante di scuola media. In tal senso si espresse la Ragioneria generale dello Stato — Divisione XVI — con la circ. n. 154500 diramata in data 26 novembre 1953 in occasione della emanazione della legge 26 novembre 1953, n. 876, istitutiva della 13ª mensilità ai titolari di pensioni ordinarie. Ad analoga interpretazione si perviene argomentando dagli artt. 97, 98 e 99 del T.U. n. 1092 del 1973, che — riproducendo sostanzialmente le disposizioni previgenti —, per quanto attiene alla 13ª mensilità, escludono la conferibilità del beneficio soltanto nei riguardi dei titolari di pensioni od assegni che prestino opera retributiva alle dipendenze dello Stato, delle amministrazioni pubbliche e di enti pubblici anche economici. Mi auguro che quanto surriferito convinca la competente D.P. del tesoro a corrispondere all'interessato l'emolumento spettantegli.

Faccio presente alla sig.ra *Anna Cubisino Valenti* da Grammichele che, proprio per effetto della sue domanda prodotta in data 29 maggio 1975, di recente è stato modificato il suo trattamento di pensione con la valutazione di un periodo di servizio pre-ruolo di a.8 m.10 e g.7. Peraltro, sono stati disposti ulteriori accertamenti intesi a determinare l'esatto periodo computabile ai fini della pensione; per intanto, l'anzianità utile è stata elevata da 20 a 29 anni, con la eventualità di essere ulteriormente aumentata.

Superati tutti gli ostacoli procedurali, finalmente sono in grado di partecipare al sig. *Ciro Bertino* da Asti che la riliquidazione della sua pensione — con decorrenza dal 1° ottobre 1978 e per tener conto dell'attribuzione nei suoi riguardi della posizione stipendiale determinata a termini della legge n. 42 del 1979 — ha potuto iniziare l'"iter" meccanografico. Lo invito, pertanto, a pazientare ancora qualche mese, dopo di che certamente riceverà la copia del provvedimento che migliora il trattamento attualmente in godimento.

Per quanto concerne la non incidenza nella posizione assicurativa vantata presso l'INPS del riconoscimento del servizio pre-ruolo, effettuato d'ufficio ai sensi dell'art. 213, 1° comma, del T.U. sulle pensioni (e cioè quello in favore degli ex sussidiari e degli ex contrattisti), invito il sig. *Leonida Zago* da Carità di Villorba a leggere quanto ho ampiamente scritto sull'argomento in questa rubrica del n. 3/4/1982.

Segnalo al sig. *Mario Ermidoro* da Bergamo che le norme tributarie delle quote di aggiunta di famiglia sono contenute nel D.P.R. 30 giugno 1976, n. 477, pubblicato sulla G.U. n. 172 del 2 luglio 1976; aggiungo che ai fini dell'esatta determinazione del rateo mensile di quiescenza occorre anche tener conto delle maggiorazioni di cui all'art. 2 del decreto presidenziale summenzionato.

Dalla documentazione trasmessa in fotocopia dal sig. *Gerardo Scalzullo* da Milano risulta che in data 6 aprile 1966 ebbe a richiedere il riscatto del servizio reso alle dipendenze dell'ENEL agli effetti della liquidazione della indennità di buonuscita ai sensi della legge n. 1368 del 1965; non si rinviene che abbia mai presentato analoga domanda ai fini di pensione. Ciò spiega perché il servizio anzidetto non sia stato tenuto presente nella liquidazione della pensione stessa, precisando che il servizio reso all'ENEL è divenuto computabile a domanda a partire dal 1° giugno 1974 ai sensi dell'art. 12 del T.U. n. 1092 del 1973, che prevede la valutabilità dei servizi prestati alle dipendenze degli enti pubblici con iscrizione all'assicurazione generale obbligatoria od a fondi di previdenza sostitutivi del sistema generale. □

Un treno nel cassetto

Addirittura del secolo scorso è la foto che ci è stata spedita dal collega Enzo Bortolotti, Gestore Capo a r., già Titolare della stazione di Levico Terme. Il soggetto è, appunto, la stazione di Levico, anno 1896, nel momento in cui la prima "vaporiera" percorreva la Valsugana tra due ali di gente festosa. Ma Bortolotti è stato solo un tramite. La foto appartiene al signor Renzo Frisanco, proprietario del bar "Vecchia Fontana" di Levico Terme. Il fabbricato viaggiatori, che riecheggia la tipica architettura locale, fa da sfondo alla vera protagonista dell'avvenimento: l'imponente, sbuffante, nera vaporiera. Tra stazione e treno, ferrovieri e viaggiatori in movimento.

Del 1911 è, invece, la stazione di Quarto, immortalata nella foto inviataci dal collega Luigi Lupi, Macchinista presso il Deposito Locomotive di Genova Brignole. Una foto che viene da lontano. A consegnarla a Lupi è stato l'ex Capo Stazione Titolare di Quarto (adesso in servizio a Rapallo), sig. Damiano, il quale l'aveva avuta a sua volta da Leonardo Tenca, figlio del Capo Stazione Superiore Giovanni Tenca che nel 1911 era Titolare di Quarto e che vediamo al centro della foto, didascalicamente inquadrato sotto la scritta "Capo Stazione". Accanto a lui, l'Aggiunto, sig. Ceola. È un'immagine di grande fascino ed eleganza. I personaggi sembrano distribuiti sul marciapiede da una sapiente regia. Il Capo Stazione è attorniato da tecnici, impiegati, operai (c'è anche una donna) ognuno a suo modo protagonista della stazione e della foto. A confermare questo senso d'armonia, i due uomini in maniche di camicia sotto la scritta "Quarto", mettendosi in posa, hanno assunto gesti simmetrici. Una specularità accentuata dalla somiglianza dell'abbigliamento. E quell'alto signore col panama in testa e dall'aria aristocratica, chi sarà? C'è anche margine per il mistero e la fantasia. Infine, una curiosità: nella foto troviamo alcuni dei primi esempi di pubblicità affissa in stazione.

CRONACHE DEL DLF

I risultati della "Penna d'oro 1982"

Virginia Ferrara, Capo Gestione in servizio a Bagheria, con il racconto "Zum Franz", uno spaccato in chiave nostalgica che descrive la vita di alcuni emigranti, e Armando Giorgi, Macchinista di Genova Rivarolo, con la poesia "Voglio rinascere vagabondo", sono i vincitori della XIX edizione del concorso letterario nazionale "Penna d'oro ferroviaria" indetto dall'Ufficio Centrale del DLF e organizzato dalla Sezione del DLF di Ancona con il patrocinio della Banca Nazionale delle Comunicazioni e la collaborazione di "Voci della Rotaia". La cerimonia di premiazione si è svolta il 15 novembre scorso nella sala riunioni del Consiglio Provinciale di Ancona.

Questo, comunque, l'elenco dei premiati:

Sezione narrativa: 1) Virginia Ferrara, Capo Gestione, Bagheria; 2) Gervasio Gerini, Capo Dep. Sup. a riposo, Foligno; 3) Francesco Marchese, Isp. P. Uff. Lavori Reggio Calabria. Segnalati: Renzo Fantoni, Ass. Staz., Castelmaggiore; Armando Tognocchi, Capo Gest. Sovr. a riposo, Genova; Franco Franchini, Rev. Sup., Uff. Mov. Verona.

Sezione poesia: 1) Armando Giorgi, Macchinista TM, Genova Rivarolo; 2) Renzo Fregoso, Segr. Sup., 7° Rep. Lavori La Spezia; 3) Anna Feliziani, Capo Gest., Civitanova Marche. Segnalati: Giovanni Ghione, Segr., Uff.IE Genova; Giuseppe Tardioli, Segr. Sup., Officine GR Foligno; Roberto Gagno, Capo Gest. Sup., Siena; Bernardino Blasetti, Capo Gest. Sup., Foligno.

Premio speciale "Lirio Arena" (argomento di carattere ferroviario), sezione narrativa: Mario Dramis, Capo Gest. Sovr., Paola; sezione poesia: Pier Giorgio Bardelli, Capo Gestione, Pescia.

Nel corso della stessa cerimonia

sono stati premiati i ragazzi delle scuole elementari e medie di Ancona che hanno partecipato al premio speciale "Città di Ancona", organizzato dallo stesso DLF di Ancona con il patrocinio del Comune e con la collaborazione del Provveditorato agli Studi di Ancona.
Questi i risultati del concorso riservato ai ragazzi:

CATEGORIA A
(Disegno, I e II elementare)

1° classificato: Andrea Severini, 2ª A, Scuola Collodi;
2° classificato: Claudia Marchegiani, 2ª B, Scuola Palombina N.;
3° classificato: Stefano Baruffi, 1ª C, Scuola Anna Frank, Posatora.

CATEGORIA B
(III, IV, V elementare)

1° classificato: Maria Raffaella Ciuccarelli, 5ª A, Scuola N. Sauro;
2° classificato: Marco Ippoliti, 5ª C, Scuola Collodi;
3° classificato: Gianluca Buscarini, 3ª A, Scuola Pietralacroce.

CATEGORIA C
(I, II, III Media inferiore)

1° classificato: Silvia Magi, 1ª B, Scuola Donatello;
2° classificato: Marcello Campanardi 3ª F, Scuola Leopardi;
3° classificato: Anna Lazzari, 2ª F, Scuola Pascoli.

Segnalati:
Categoria A: Daniele Paladini, 2ª B, Scuola Collodi;
Categoria B: Alessandra Mariotti, 5ª B, Scuola Pietralacroce;
Categoria C: Paolo Fabretti, 3ª B, Scuola Donatello.

Hanno presenziato alla premiazione dei vincitori le maggiori autorità cittadine e ferroviarie fra le quali il Direttore Comp.le di Ancona, Ing. Loria, il Direttore di "Voci della Rotaia" Dott. Ciambricco e il Capo dell'Ufficio Centrale 7°, Dott. Romano, il Presidente del D.L.F. di Ancona, Battistoni, e una nutrita rappresentanza delle scolaresche cittadine.
La lettura di alcuni lavori premiati da parte dell'attore Lucio Falcinelli e da parte degli stessi alunni, autori dei componimenti prescelti, ha poi completato il ricco programma della cerimonia che ha trovato ampio spazio nella cronaca cittadina dei giornali locali e della rete 3 della RAI-TV.
Nel corso della colazione offerta ai vincitori e alle autorità presenti, c'è stata poi una spontanea manifestazione di simpatia nei riguardi del Direttore Comp.le di Ancona, Ing. Loria, a riposo dal 16 novembre per raggiunti limiti di età.

Un piccolo partecipante alla "Penna d'oro - ragazzi" legge al microfono il suo componimento

Il saluto all'Ing. Loria

È stata una cerimonia nella cerimonia, altrettanto sentita e significativa. Ha iniziato la serie degli interventi il Presidente del DLF di Ancona che ha espresso all'ing. Loria "ferroviere tenace e funzionario illustre", come ha detto Battistoni, la gratitudine dei ferrovieri del Compartimento, poi è stata la volta del Direttore di "Voci della Rotaia", Dott. Ciambricco, che ha presieduto la commissione giudicatrice del concorso "Penna d'oro" e che rappresentava il Direttore Generale. "L'Ing. Loria — ha detto, tra l'altro, il Dott. Ciambricco — è stato un buon seminatore e questo spiega la ricca messe di stima che ha raccolto".
Visibilmente commosso, l'Ing. Loria ha ringraziato tutti i ferrovieri di Ancona, delle Marche, Umbria e Abruzzo, per i tanti attestati di simpatia che gli hanno voluto tributare.
"Quando ebbi l'onore di assumere la dirigenza del Compartimento di Ancona — ha ricordato tra l'altro l'Ing. Loria — riunii tutti i Capi Ufficio e dissi che un uomo solo, per quanto potesse impegnarsi, non poteva fare nulla. Quindi, quanto è stato fatto nel Comp.to di Ancona, dove ho trovato affetto e collaborazione, è la risultante di un lavoro di gruppo al quale hanno contribuito tutti, dai ferrovieri di ogni qualifica, agli stessi rappresentanti del personale".
Il Dott. Mascino, Assessore al Comune di Ancona, anche lui preso dalla commozione, ha espresso all'Ing. Loria il ringraziamento dell'Amministrazione comunale, quindi il Dott. Grifoni, giornalista, Capo servizio della rete 3 della RAI-TV di Ancona, ha ricordato la cordiale disponibilità al colloquio nei riguardi dei giornalisti dell'Ing. Loria e, infine, il Titolare della Stazione di Ancona, CS Sovr. Pandolfi, ha sottolineato che i ferrovieri del Compartimento di Ancona "hanno ricevuto dall'ing. Loria, un esempio costante di rettitudine".
Per fortuna che Libero Micheletti, l'organizzatore della cerimonia, nella sua veste di segretario del DLF, aveva in serbo un attore come Alberto Giampieri che con una ricca serie di battute ha rotto la malinconia dei saluti, mentre di fuori il suggestivo paesaggio del Passetto, con le sue rupi che si tuffano nel mare, veniva avvolto dai colori del tramonto.

Vittorio De Seriis

Qua e là per i D.L.F.

Mostre. Nella galleria D.L.F. "La Rotaia" di Taranto, l'On. Amalfitano ha inaugurato la personale di pittura del Capo Gest. Giuseppe Vellami che ha riscosso un notevole successo di critica e di pubblico. Le tele dell'autore sul tema "Dalla Genesi all'Apocalisse" hanno voluto evidenziare, così egli dice, non l'uomo punito da Dio, ma l'autodistruzione dell'uomo stesso.

Prepotentemente è salito alla ribalta il giovane e rinnovato gruppo ciclistico "G.S. DLF Milano" con partecipazioni ed onorevoli affermazioni in tutta la regione.
Forte di un organico abbastanza numeroso e di una ferrea passione, il sodalizio milanese ha partecipato a ben 33 manifestazioni sportive regionali ed extra tra le quali fanno spicco il Raduno nazionale cicloturistico organizzato dal DLF di Empoli, il campionato italiano di cicloturismo UDACE di Milano, il tradizionale "Trofeo Bertolazzi Milano" - Brianza, la classica in salita "Voghera - Brallo" del DLF di Voghera e la cicloturistica di chiusura a Torino con la partecipazione del DLF di Torino.

Laura Perinti, atleta del DLF di Siena, dopo quello su strada, ha clamorosamente vinto il titolo mondiale dei 10.000 metri di pattinaggio corsa su pista, ribadendo la supremazia azzurra (e senese) in questa disciplina.
Le gare, svoltesi a Finale Emilia, sono state particolarmente dure anche a causa della fortis-

Laura Perinti, del DLF di Siena

sima concorrenza soprattutto statunitense, ma la nostra Laura ha dimostrato ancora una volta che sulle lunghe distanze il suo sprint finale non perdona.
Ha appena venti anni, ma se si pensa che i titoli mondiali da lei vinti sono già ben quattro, quelli europei sette, e quelli italiani quindici, si può tranquillamente affermare che la sua carriera sportiva sarà sempre piena di invidiabili successi.

Presso la Sezione del Dopolavoro Ferroviario di Cagliari si è recentemente costituito il "Gruppo dei Fermodellisti", il quale ha esordito con un'interessante mostra di modellini dal tema "Storia dei mezzi di trazione nelle ferrovie italiane dal 1880 ad oggi" riscuotendo favorevoli giudizi dalla stampa isolana ed ampi consensi dalle migliaia di visitatori registrati in soli sei giorni di rassegna. Particolarmente ammirati i modellini riproducenti su scala 1/87 l'E 431, l'E 623, il D 345, il D 141, l'Ale 883 e l'ALN 772, costruiti in legno di balsa, lamierino di ottone e banda stagnata, perfetti nelle dimensioni e precisi nel funzionamento. Il Consiglio direttivo della Sezione D.L.F. di Cagliari ha messo a disposizione del Gruppo, in via definitiva, un ampio locale ove è in via di allestimento un laboratorio e tutta l'attrezzatura per la costruzione, la riparazione e la prova dei veicoli in miniatura.

Organizzato dal D.L.F. di Bari, si è tenuto a Mola di Bari, nella Piscina Astir Club, il Campionato Nazionale Ferrovieri di Nuoto.
Il campionato, al quale hanno preso parte i D.L.F. di Pistoia, Bologna, Catania, Napoli, Rimini, Livorno, Bari e Milano, si è svolto in due giornate con la collaborazione tecnica del D.L.F. Centrale di Roma.
I circa 200 concorrenti hanno dimostrato di avere una preparazione tecnica più che sufficiente ma sbalorditivi sono stati i risultati conseguiti da una ragazzina di nove anni del D.L.F. di Catania, di cui certamente sentiremo parlare anche in campo internazionale. Si tratta di Tiziana Papandrea. Risultato tecnico rilevante: 50 m. farfalla in 37" 88 e 50 m. s.l. in 35" 07. Come sempre e per la gioia dei partecipanti ci sono state coppe, medaglie e regali in abbondanza. A tutti i partecipanti, poi, inclusi allenatori ed accompagnatori, sono state offerte borse telate sportive dalla B.N.C.

Enorme successo hanno riscosso le seguenti manifestazioni organizzate dal Dopolavoro Ferroviario di Napoli:
— Mostra di Fermodellismo a cura della Sezione D.L.F. - CLAMFER;
— Rappresentazione presso il Cinema Teatro Corso della commedia in 3 atti di Edo Russo "l'Oroscopo", a cura della Compagnia Flegrea;
— Estemporanea di pittura all'isola di Capri, riservata ai pittori soci D.L.F.
— Mostra di disegno e pittura riservata ai ragazzi delle scuole elementari e medie, sul tema "il tuo quartiere";
— Torneo di tennis riservato ai soci effettivi della sezione tennis;
— Visita guidata al Museo ferroviario di Pietrarsa riservato ai ragazzi di scuola media;
— Incontro di calcio allo stadio Ponticelli tra le rappresentative dell'Officina G.R. di S.Maria la Bruna e del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento;
— Incontro di pallavolo tra il D.L.F. di Napoli ed altra squadra cittadina;
— Saggio di pattinaggio artistico, presso la sede di Campi Flegrei, della scuola SKATING Club Edenlandia, diretta dalla maestra Adriana Scala.
La bella serie di manifestazioni si è conclusa recentemente con la premiazione dei Donatori di sangue, degli Artisti, Fermodellisti, Dirigenti, Tecnici, Atleti, Enti, Società e Soci che maggiormente si sono distinti o che hanno maggiormente contribuito alla realizzazione del programma di attività 1982.

Il 13 novembre, nei locali del D.L.F. Napoli, sottosezione di Ponticelli, alla presenza di un folto pubblico, dopo un saluto rivolto ai presenti dal sig. Giuseppe Migliaccio, responsabile della sottosezione stessa, è stato presentato il libro "Storia di un handicappato", scritto dal socio pensionato Romeo Tammaro. Il prof. A. Palatucci, latinista e scrittore, ha posto in rilievo l'impegno chiaro, obiettivo e lineare con cui l'autore, autodidatta, ha tracciato, suddividendola in quattro parti, la storia di una famiglia che ha nel suo seno una figlia handicappata.

Il 30 ottobre il Presidente della Sezione D.L.F. di Napoli, alla presenza di Autorità ferroviarie ed extraferroviarie, ha illustrato al numerosissimo pubblico che gremiva la sala-teatro della Sezione Estiva di Campi Flegrei, tracciandone una larga sintesi, il lavoro svolto dal Sodalizio nell'anno 1982 e nei vari settori, dalla cultura allo sport al turismo all'impiantistica.
Dopo aver espressamente ringraziato i donatori di sangue per la loro opera meritoria, rappresentata da ben trecento donazioni, ha rivolto il suo apprezzamento a quanti, nei vari settori di attività, hanno portato il loro contributo di entusiasmo e di collaborazione per la realizzazione di un programma del D.L.F. di Napoli che poteva sembrare vasto e ambizioso ai suoi stessi propugnatori. Il Sig. Cossu ha inoltre evidenziato come il Sodalizio abbia iniziato una collaborazione con il Comune di Napoli e con altri organismi come l'ISVE (Istituto di Studi per lo Sviluppo Economico), il quale ha chiesto l'iscrizione al DLF, come soci frequentatori, di circa 90 economisti provenienti da 36 Paesi europei ed extraeuropei.
Il Presidente ha peraltro rilevato che ancora più importanti e qualificanti potrebbero essere stati gli obiettivi raggiungibili se fosse stato tempestivamente restituito alla Sezione il Centro Sportivo di Via Taddeo da Sessa, costruito anche con i contributi del Comune di Napoli e della Regione Campania; se parimenti fosse stato restituito alla Sezione il suolo delle ex "case minime" a Piazza Leopardi, a suo tempo destinato alla costruzione di prefabbricati per i ferrovieri terremotati; se fosse stato realizzato il progetto per la ristrutturazione del Circolo Nautico al Borgo Marinari.
A sua volta è quindi intervenuto il Vice-Sindaco di Napoli, Dr. di Donato, il quale ha sottolineato l'interesse con cui il Comune segue le iniziative e le attività del Dopolavoro cittadino, confermando la disponibilità dell'amministrazione comunale ad ogni collaborazione finalizzata a soddisfare le esigenze della cittadinanza.
Dopo altri brevi interventi, si è proceduto alla consegna di targhe, coppe e diplomi di benemerenza, oltre a numerose medaglie ricordo, in premio e riconoscimento delle attività svolte dai soci, ivi compresi i ragazzi di scuole elementari e medie che hanno dato vita ad una mostra di disegno e pittura sul tema "Il mio quartiere".

Una lingua per l'Europa

Si è svolta presso il Teatro delle Muse di Roma una affollata manifestazione europeista organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Roma in collaborazione con le sezioni romane dell'Associazione europea degli insegnanti (AEDE), dei ferrovieri (AEC) e dei ferrovieri esperantisti (IFEA).
Alla manifestazione è stato concesso il patrocinio del gruppo interparlamentare "Amici dell'Esperanto" alla cui esistenza — è stato sottolineato — si deve il fatto che il problema linguistico europeo cominci finalmente ad essere preso in considerazione.
Nel corso dell'incontro sono state presentate varie relazioni. Per l'AEDE, il prof. Angelo Pompeo ha proposto il tema: "Scuola e cultura per un'Europa federata"; per l'IFEA, il dr. Alberto Menabene, il tema: "Una lingua d'unione per i popoli europei"; per l'AEC, il dr. Salvatore Parasporo, il tema: "Una moneta europea".
Il dr. Vittorio Rispoli ha inoltre letto una relazione dell'On. Mario Zagari, Questore al Parlamento europeo, trattenuto a Bruxelles da impegni inerenti al suo ufficio.
Considerato il successo ottenuto dal convegno romano, i rappresentanti delle tre Associazioni hanno deciso di promuovere manifestazioni similari in altre città italiane.

FERLETTURE

La Ferrovia del Moncenisio

Per i tipi delle Edizioni Elledi della Locodivision di Torino è apparsa recentemente una monografia di Enrico Pieri che prende in esame un argomento della storia delle ferrovie in Italia mai prima d'ora trattato con tanta compiutezza e ricchezza di particolari: quello della costruzione e dell'esercizio della ferrovia del Moncenisio realizzata con il sistema di trazione ad aderenza artificiale dovuto all'ingegnere inglese J.B. Fell.
Siamo nella seconda metà del secolo scorso, nel periodo del grande sviluppo delle costruzioni ferroviarie e della ancora incondizionata predominanza del trasporto su rotaia su ogni altro tipo di trasporto terrestre all'epoca esistente.
Pareva allora, ed era vero, che il progresso e la civiltà dovessero e potessero raggiungere ogni angolo della terra solo se preceduti da sbuffanti e sferraglianti locomotive. Nessuna difficoltà naturale sembrava insormontabile, nessun tracciato era troppo ardito per la realizzazione di linee ferroviarie.
È in questo clima storico che negli anni fra il 1866 e il 1868 si concretizza il progetto di realizzare il collegamento ferroviario fra l'Italia e la Francia — oltre che per mezzo del tunnel del Frejus, all'epoca in costruzione — anche attraverso il passo del Moncenisio, utilizzando in gran parte il tracciato della strada di valico costruita al tempo delle conquiste napoleoniche.
La linea presentava caratteristiche del tutto eccezionali — su una lunghezza di 77,8 Km la strada ferrata partiva dai 495 m. di quota a Susa, sul versante italiano, toccava i 2.084 m nel punto di valico, per ridiscendere ai 707 m di St. Michel, sul versante francese, superando pendenze del 66‰ e in alcuni tratti, dell'83‰ e, in relazione alle forti salite ed alle altrettanto ripide discese, adottava, come già accennato, un ingegnoso quanto complicato sistema di trazione ad aderenza artificiale che proprio in quegli anni l'ingegnere Fell stava sperimentando.
Detto per sommi capi, il sistema si basava sulla messa in opera, al centro del binario, di una terza rotaia sulla quale faceva presa, attraverso un gioco di molle, una coppia di ruote posta orizzontalmente al di sotto della locomotiva.
Nel libro di Pieri tutto quanto attiene a questa interessante ferrovia è raccontato con dovizia di particolari e con sicura competenza storica e scientifica.
Per ragioni di completezza, sono riportate, altresì, notizie sulle altre realizzazioni di ferrovie a sistema Fell nel resto del mondo e — cosa questa che risulterà particolarmente gradita agli esperti ed agli appassionati del settore — dettagliate informazioni tecniche su tutte le locomotive che adottavano siffatto sistema di trazione ad aderenza artificiale. La pubblicazione è, infine, corredata da un'esauriente bibliografia e da un'imponente documentazione iconografica che, data la specificità dell'argomento trattato, costituisce una vera e propria rarità.

F.D.A.

Enrico Pieri: "La Ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale". Edizioni Elledi della Locodivision - Torino 1981 - pp. 208 S.P.

Cara Porrettana

In tanti anni di vita, centodiciotto per l'esattezza, un libro tutto per sè la vecchia Porrettana non l'aveva mai avuto. C'è voluta la passione e la costanza di tre giovani studenti che hanno percorso ogni tratto della linea, studiato ogni stazione, alla ricerca di vecchie fotografie e dei racconti degli anni favolosi di quando esservi ammessi in servizio valeva una patente di grande professionalità. Maurizio Panconesi, Massimo Colliva e Stefano Franchini, oltre all'amicizia ed al fatto di essere studenti lavoratori, hanno in comune una certa tendenza al romanticismo ed amano questa ferrovia ed i luoghi che percorre. Ognuno di loro ha avuto un nonno ferroviere sulla Porrettana ed ha udito in casa raccontare di luoghi e di uomini.
Ecco il perché del libro. Panconesi, Colliva (oltre che nipote, anche figlio di ferroviere) e Franchini si sono divisi i compiti nella ricerca dei documenti, delle fotografie e delle testimonianze.
Ne è uscito: "Cara Porrettana", una pubblicazione molto interessante sia per gli appassionati specialisti che per i lettori generici, ricchissima di fotografie, precisa nella descrizione del tracciato, del materiale rotabile e delle particolarità tecniche più interessanti, quali ad esempio i famosi impianti centralizzati idrodinamici, senza trascurare le rievocazioni e i particolari di colore.
Nella presentazione, l'Ing. Marino, Direttore Compartimentale di Bologna, oltre a mettere in rilievo la ricchezza di informazioni — conseguenti ad una accurata ricerca bibliografica e ad una "affettuosa maieutica" dai propri ed altrui ricordi — coglie nel libro importanti valori, anche se non voluti, di carattere morale e civile.
"In un periodo in cui è di moda dissacrare il passato e l'altrui esperienza (...) colpisce, nel leggere queste pagine scritte da giovani, il rispetto e direi l'amore per il lavoro delle precedenti generazioni, per la loro fatica, per le loro gioie e per i loro drammi."
E di vicende ne ha viste la vecchia Porrettana nei suoi settanta anni di gloria, ispirando anche famosi scrittori che ne hanno colto il fascino di ferrovia a misura d'uomo, ricca di tecnica ma sempre vicina al sasso, al fiume, al bosco.
Sta molto bene nel libro perciò, omaggio ad un poeta ferroviere che le era affezionato, la pubblicazione integrale di una rievocazione dei tempi di maggiore importanza della linea e della sua decadenza all'avvento della Direttissima Bologna-Prato "Morte alla Porrettana" di Piero Jahier. Un motivo in più per consigliare questo libro che riporta anche rari documenti dell'epoca della costruzione ed interessanti notizie e disegni originali della stazione di Bologna Centrale che, ce lo dicono questi ragazzi, risale al 1876 e non al 1871 come si legge in numerose pubblicazioni, anche aziendali.

R.P.

Panconesi - Colliva - Franchini "Cara Porrettana" - Pag. 200 - Ed. Ponte Nuovo Bologna - L. 16.000

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

Ferry-boat uguale nave traghetto

Nel lontano 1899 un singolare battello, provvisto di rotaie per l'imbarco diretto di veicoli ferroviari, cominciò a fare la spola nello Stretto di Messina, congiungendo la costa calabra con quella siciliana. Venne denominato Ferry-boat (pron. féribout), ricorrendo all'adozione di un esotismo, secondo un antico malvezzo, che è prova di supina ed a volte inutile accondiscendenza e simpatia per tutto ciò che è straniero.
Chi allora propose di adoperare Ferry-boat non si preoccupò del disagio che questa denominazione, divenendo popolare, avrebbe arrecato alla gente comune ed agli stessi utenti del nuovo servizio, costretti ad accettarla senza comprenderne il vero significato, ovvero alla stregua di una bizzarra etichetta. Per conseguenza molti hanno supposto erroneamente una qualche connessione fra *ferry* e *ferrovia* e non pochi, se la nostra impressione è nel vero, non si sono mai resi conto che nella nostra lingua Ferry-boat equi-

vale, alla lettera, a Nave traghetto.
Come composto, Ferry-boat rimanda al verbo *to ferry*, che vuol dire "traghettare", "trasportare da riva a riva", ed a *boat*, che vuol dire "barca", "nave" e simili.
Qualcuno ha fatto notare che codesto Ferry-boat, da noi usato al maschile, non corrisponde appieno al significato di «grossa chiatta a vapore, attraversata nella sua lunghezza da rotaie, sulla quale si spingono alcune vetture ferroviarie per il traghetto di brevi tratti di mare»; non corrisponde perché nella lingua inglese, con maggiore proprietà si è adoperata un'espressione come Ferry-bridge (ponte-traghetto) ed in America, più in breve, soltanto Ferry.
Benchè escluso dalla nomenclatura ufficiale della nostra Azienda, che ha preferito diffondere l'uso di Nave traghetto, Ferry-boat attecchì così fortemente, soprattutto fra le popolazioni meridionali, da essere ben presto accolto nei numerosi dialetti locali: in Calabria, ad esempio, ancora oggi si sente parlare di "ferribottu", con sfumature di pronuncia che variano da provincia a provincia (Cfr. Gerhard Rohlfs, *Nuovo dizionario dialettale della Calabria* - s.v. "ferribottu").
È pur vero che Ferry-boat mantenne il primato nell'uso corrente per parecchi decenni. Inutilmente si tentò di contrastarne la fortuna, suggerendo di adoperare modi come *Pontone* (dal francese *ponton)*, mentre un giornalista e scrittore di molto prestigio, Paolo Monelli propose di italianizzare l'anglicismo, incorporando nel nostro linguaggio l'adattamento fonetico Ferribotto.
Tali iniziative, ben si intende, non ebbero seguito, proprio per il crescente diffondersi di Nave traghetto (e ass. di Traghetto), maniera che sembrò più idonea, negli anni intorno al 1930, per designare le moderne motoelettronavi.
Progressivamente sostituito da Traghetto, Ferry-boat, voce un tempo riportata in tutti i vocabolari, cominciò a decadere, ed oggigiorno tale lemma viene quasi completamente ignorato. □

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Il 16 novembre scorso il Direttore Compartimentale Ing. Aristide Loria è andato in quiescenza per raggiunti limiti di età. Da quasi sette anni alla guida del Compartimento anconetano (un vero record di permanenza), l'Ing. Loria si è fatto ampiamente apprezzare per le sue grandi doti umane e professionali.
In onore dell'Ing. Loria sono stati organizzati, in tutto il Compartimento, innumerevoli festeggiamenti, il cui apice si è avuto nel corso della cerimonia di premiazione della "Penna d'oro ferroviaria 1982" (vedi cronaca nelle pagine del D.L.F.).
All'Ing. Loria giunga, in questo momento, anche il saluto e il ringraziamento di "Voci della Rotaia", che ha trovato in lui un dirigente sempre pronto a comprendere le esigenze e i problemi dell'informazione.
Nuovo Direttore Compartimentale è stato nominato il Dr. Corrado Tarantino, proveniente dal Servizio Commerciale, a cui "Voci" rivolge i più fervidi auguri di buon lavoro.
Pasquale e Margherita Matarazzi, rispettivamente di 90 e 88 anni, attorniati da 7 figli, 9 nipoti ed 11 pronipoti hanno festeggiato a Cerqueto di Gualdo Tadino il 65° anniversario delle nozze; lo annunciano i nipoti Giampiero Matarazzi ed Alfio Guidobaldi, Macchinisti, ed il Manovratore Franco Matarazzi, in servizio tutti a Foligno. Ai simpaticissimi, giovanili "nonnini" tantissimi auguri anche da parte del Capo Stazione Titolare, Luigi Aquili, e da tutto il personale della stazione di Gualdo Tadino.
Laurea. Rallegramenti vivissimi ad Umberto Mattioli, figlio di Nello, Tecnico del Deposito Locomotive di Fabriano, che si è brillantemente laureato in Agraria presso l'Università di Perugia.
Altre belle notizie dal Deposito Locomotive di Fabriano: sono nati Marika e Marco, figli, rispettivamente, di Mariano Scarpeccio e di Alfiero Paccusse; rallegramenti e auguri vivissimi.
Dopo 39 anni, ha lasciato il servizio, affettuosamente salutato dal Capo Ufficio e dai colleghi, l'Applicato Capo Adelmo Ponzetti dell'Ufficio Impianti Elettrici. Al caro Ponzetti gli auguri più affettuosi di lunga e serena quiescenza.
Tutti i dipendenti del Deposito Locomotive di Ancona si sono stretti con affettuosa partecipazione attorno all'Applicato Mario Greco che ha perso prematuramente la moglie, signora Concetta, di soli 53 anni e madre di dieci figli. Per onorarne la memoria sono state sottoscritte 125.000 lire a favore della iniziativa "Pro handicappati".
Le più sentite condoglianze all'Op. Q. Francesco Martelli della 221 Zona T.E. di S. Benedetto del Tronto per la perdita della moglie e al Capo Stazione Sovr. Amedeo Stella di Ancona e all'Applicato Gianfranco Rosati dell'Ufficio Movimento, colpiti entrambi negli affetti più cari, per la scomparsa delle loro madri.
A soli 57 anni il Capo Stazione Sup. Alberto Berardi, della stazione di Ortona, è improvvisamente deceduto sul posto di lavoro, stroncato da un infarto. Alla moglie ed alle due figlie le più sentite condoglianze degli amici e dei colleghi.

Bari

Fiocco rosa. All'Ausiliario Domenico Bellini della Zona 11.3 IS di Barletta è nata Saveria. Ai genitori ed alla piccola auguri e felicità.
Onorificenze. Al Gestore Capo Rocco Di Maria, Titolare della stazione di Canosa, è stata recentemente conferita l'onorificenza di cavaliere. Congratulazioni.
Fiori d'arancio per l'Operaio del 19° Tr. Lavori di Trani Vito De Santis che si è unito in matrimonio con la dottoressa Adele Riccio. Anche il Macc. Nicola Michela figlio del Tecnico Pietro del Rep. 11/E di Barletta ha dato addio al celibato. A tutti, auguri di ogni bene.
Lauree. Si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Bologna con 110 e lode, Antonio Giovine, figlio del Segr. Sup. Abramo del D.L. di Foggia. Complimenti. Un "bravo" anche a Mario Guerra, figlio dell'Ausiliario Margherita Comucci della stazione di Metaponto, laureatosi pure in Medicina e Chirurgia. A Bari, ha conseguito la laurea in Scienze Politiche Vincenzo, figlio del Tecnico I.E. dell'Off. Comp.le di Bari Antonio Maiorano. Auguri.
Quiescenze. Sono stati collocati a riposo il Manovr. Capo Michele Totaro, il Manovr. Guido Mariani e l'Op. Qual. Pompeo Mollica di Foggia; il Capo Treno Domenico Moretti ed il Cond. Alfonso De Natale del D.P.V. di Taranto. Presso il Cinema del DLF, i ferrovieri di Potenza hanno festeggiato, assieme agli anziani della rotaia, i neo pensionati: i Manovr. Capo Antonio D'Angelo e Tommaso Quaratino e il 1° Dev. Rocco Possidente. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.
Lutti. Sono deceduti l'ex C. S. Sup. Angelo Labbate, già della stazione di Barletta; il C. Tr. Antonio Perdonò del DPV di Foggia; l'Aus. Staz. Vito Cristofalo della staz. di Trepuzzi; il C. S. Vincenzo Chiaromonte della staz. di Poggio Imperiale; i Macch. Luigi Facchini e Luciano Florio del D.L. di Bari. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

Per limiti di età ha lasciato l'Azienda l'Ing. Giorgio Faccioli, da diversi anni validissimo Capo dell'Ufficio Movimento Comp.le. Nel formulargli cordiali auguri di serena quiescenza, diamo il benvenuto al nuovo Dirigente Ing. Giacinto Siviglia. Tantissimi auguri anche al Segr. Sup. 1ª cl. Mario Piccinelli, che pure per limiti di età ha lasciato il Reparto 21 dell'Ufficio Ragioneria Comp.le.
Evaristo Folesani, Capo Staz. Sovr., Titolare di Castelbolognese-Riolo Terme, dopo 40 anni di servizio ha deciso di mettersi a riposo con qualche anticipo rispetto alla scadenza naturale. Un altro segno della crisi dei quadri intermedi. Chi lo conosce sa con quanta passione e con quanto attaccamento ha operato per l'Azienda questo Capo Stazione "all'antica", a cui vanno tutti i nostri auguri di una lunga e serena quiescenza.
Congratulazioni vivissime all'amico Lino Capelli — Applicato Capo della Segreteria Particolare del Direttore Comp.le — e a Renato Righini — C.S.S. di Castelbolognese-Riolo Terme — che di recente sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

CASA NOSTRA

Cagliari

L'ing. Domenico Gagliardo ha lasciato la Direzione del nostro Compartimento per assumere un importante incarico presso il Servizio Impianti Elettrici della Direzione Generale. Al momento della sua partenza ha rivolto un saluto al personale tutto ringraziandolo per la collaborazione e augurandosi una sollecita ultimazione delle opere già avviate per il miglioramento delle condizioni d'esercizio e di lavoro in Sardegna. Gli è subentrato l'Ing. Antonio Sanesi, già Capo dell'Ufficio Trazione di Firenze. Ad entrambi auguriamo buon lavoro e tante soddisfazioni.

Lutto in casa del Macchinista Italo Mulleri per la morte del padre Vincenzo. Al collega le condoglianze degli amici e dei colleghi del Deposito Locomotive di Cagliari.

Firenze Mat./Traz.

Il Rag. Piero Conti, Capo della Segreteria del Direttore, è stato colpito da un grave lutto per la perdita della madre, signora Fidalma. Al caro Conti giungano le più sentite condoglianze di "Voci".

Si è brillantemente laureato in Ingegneria Meccanica Maurizio Desolati, figlio del Dirigente Sup., Dr. Guido. Al neo ingegnere i nostri più vivi rallegramenti.

In occasione della Giornata Olimpica, tenutasi recentemente a Palazzo Vecchio, il Segretario Superiore Mario Mainardi è stato insignito della Stella di bronzo al merito sportivo per la pluriennale attività svolta nell'ambito della Federazione Italiana Nuoto.

Al collega Mainardi, noto soprattutto come arbitro internazionale di pallanuoto, i nostri complimenti.

Dopo oltre 40 anni di servizio in ferrovia, dove hanno raggiunto i massimi vertici dirigenziali, hanno lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età, i Dirigenti Generali Ing. Tullio Grimaldi e Ing. Saverio Trozzi. Ai neo pensionati l'augurio di un periodo di quiescenza altrettanto ricco di soddisfazioni.

Firenze/Unità dist.

Esoneri. Festeggiato calorosamente ed affettuosamente dai molti amici, ha lasciato l'Azienda il S. Sup. Alvaro Masini dell'URMT. Pure in quiescenza, è stato posto, in questi giorni, l'Applicato Capo Egisto Galeotti del Controllo Viagg. e Bag. di Firenze. Ai due colleghi auguri di lunga e serena quiescenza.

Rallegramenti vivissimi all'A. Macch. Aramis Chiari, del C.V.B., per la brillante laurea in Pedagogia, 110 e lode, conseguita in questi giorni dal figlio Paolo.

Onorificenze. Complimenti vivissimi al S.S. di 1ª cl. Bruno Martini del C.V.B. che in questi giorni è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere.

Fiocco azzurro. In questi giorni la cicogna ha portato in casa dell'Applicato Capo Salvatore Palumbo del C.V.B. il quarto figlio di nome Christian. Complimenti vivissimi.

Genova

Pietra Ligure ha ospitato quest'anno, con un'organizzazione perfetta, la cerimonia della premiazione del Concorso compartimentale per il decoro e l'abbellimento delle stazioni e degli impianti, svoltasi nei locali del Ristorante Casella, presenti i Sindaci di Pietra Ligure e di Borgio Verezzi.

Il Direttore Compartimentale Ing. La Torre, dopo avere ringraziato le autorità e gli enti liguri e piemontesi per la partecipazione al concorso con ricchi premi ed offerte in denaro, ha consegnato ai convenuti le numerose coppe e targhe messe in palio. In precedenza la comitiva aveva visitato le stupende grotte di Borgio Verezzi, aperte al pubblico da qualche anno.

Fiocco rosa in casa del Manovratore Francesco Callipo di Genova Sampierdarena, dove è giunta, secondogenita, la piccola Emanuela. Ai genitori, al fratellino e alla neonata felicitazioni e auguri.

Sono stati di recente collocati a riposo il Controllore Viaggiante Sovrintendente Silvano Andraghetti e il Controllore Viaggiante Superiore Francesco Spagnolo. Auguri di bene e di lunga vita.

Sono deceduti in attività di servizio i Tecnici I.E. Giovanni Calvi di Levanto, Carlo Piffero di Chiavari e Luigi Zunino di Albenga, nonché l'Ausiliario Vincenzo Parodi della Squadra Rialzo di Genova Trasta. Alle rispettive famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Milano

Fiocco azzurro. L'Ass. Capo Gaetano Valentini di Como S. G. è padre per la seconda volta. La signora Maria ha dato infatti alla luce il piccolo Daniele, venuto a far compagnia al fratellino Giuseppe. A tutti gli auguri più belli.

Lutti. È recentemente deceduto, dopo breve malattia, il Capo Staz. Sovr. Giuseppe Gavaini del COIM di Milano P. Garibaldi. Ai suoi funerali hanno partecipato moltissimi colleghi ed amici che lo conoscevano e stimavano. Alla moglie ed al figlio sincere e profonde condoglianze.

Quiescenza. Ha lasciato il servizio, per dimissioni, Ernani Santinelli per lunghi anni collaboratore di "Voci". Al caro Ernani formuliamo affettuosi auguri per una lunga e serena quiescenza.

I redattori di "Voci"

Compartimenti:

Ancona: Silverio Maravalle	Tel.	3301
Bari: Armando Noya	Tel.	2243
Bologna: A. Maria Pietroni	Tel.	3238
Renzo Pocaterra	Tel.	2304
Cagliari: Franco Delli Carri	Tel.	739
Firenze: Antonio D'Andrea	Tel.	2969
M. e Tr.: Nino Campagna	Tel.	3512
Unità dist.: Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3226
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Aldo Maciariello	Tel.	4235
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Antonio Licordari	Tel.	3308
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3750
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi	Tel.	7703
C.E.U.: Ugo Dell'Arciprete	Tel.	7703
Commerciale: Franco Salsone	Tel.	2334
Lavori: Biagio Avenoso	Tel.	2728
Movimento: Alberto Amati	Tel.	33686
Personale: Vincenzo Cinque	Tel.	2035
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5687
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338
U.R.D.G.: Massimo Clerici	Tel.	38711

Napoli

Attività sportiva. Ha avuto luogo recentemente, nelle campagne di Grazzanise (Ce), la 8ª edizione della gara di caccia alle allodole, manifestazione sportiva organizzata dal personale degli Impianti di Cancello, Caserta e località vicine, cui hanno preso parte, come per gli anni passati, numerosissimi ferrovieri-cacciatori. La gara — diretta dai colleghi Leo, Serpe, Paribello, Campolattano e Centobelli — ha avuto il seguente risultato: 1° Antonio Piscitelli; 2° Salvatore Cimmino; 3° Gennaro Feola; 4° Angelo Candia; 5°Giuseppe Trinchese. La bella manifestazione si è conclusa in un noto locale di Maddaloni Inferiore, dove sono state consegnate coppe, targhe ed altri ricchi premi.

Lauree. Lea e Gabriella Lo Conte, figlie del Capo Treno a r. Antonio, già del D.P.V. di Salerno, si sono laureate, col massimo dei voti, rispettivamente in Medicina e Chirurgia ed in Informatica. Luigi Mangoni, figlio del C. Tec. Sovr. Salvatore, dell'Ufficio Collaudi di Napoli, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia. Anche Vincenzo Russo, figlio di Giovanni, Tecnico dell'Officina G.R. di S. M. La Bruna si è laureato in Medicina e Chirurgia. Complimenti vivissimi a tutti.

Nozze. Si sono uniti in matrimonio la signorina Nella Fanara, figlia del Rev. Sup. 1ª cl. Umberto, dell'Ufficio Movimento Comp.le, e l'ing. Sergio De Masi; la signorina Carmela Russo e l'Op. Qual. Vincenzo Severino, del 5° Tronco Lavori di Napoli C.le. Alle felici coppie i nostri più cordiali auguri.

Nascite. Nicoletta è nata alla signora Ines Danna, consorte dell'Ispettore P.le dr. Nicola De Filippo, della Divisione Autonoma Amministrativa della 4ª Unità Speciale; Nicla è nata alla signora Antonella Ferrara, moglie dell'Op. Qual. Alfonso Turturiello, della Zona IE 21.4 di Caserta; Emanuele è nato alla consorte del C.S. Giovanni Carbone, della stazione di Nocera Inferiore. Rallegramenti.

Quiescenza. È stato collocato a riposo per raggiunti limiti di età, l'Ausiliario Alfredo Petriccione dell'Officina G.R. di S. M. La Bruna. Auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Le nostre più sentite condoglianze al Segretario dell'Ufficio Personale Comp.le Vincenzo Mauriello per la immatura ed improvvi-

sa scomparsa del padre.
Carlo Sagnelli, Cavaliere e Stella al Merito del lavoro, Capo Gestione Sovr. presso la Biglietteria di Napoli Centrale, è andato in quiescenza.
All'amico Sagnelli tanti cari auguri e congratulazioni per le recenti onorificenze ottenute.

Palermo

Lauree. Si sono recentemente laureati con la massima votazione e la lode: in Medicina e Chirurgia, Pietro Esposito Pellitteri, figlio del Capo Stazione Antonino, della stazione di Capaci; in Medicina e Chirurgia, Calogero Puntrello, figlio del Capo Stazione Giuseppe, della stazione di Castelvetrano; in Ingegneria Elettronica, Giovanna Maria Gambino, figlia del Tecnico I.E. a riposo Alfredo; in Giurisprudenza, Antonino Sgroi, figlio del Capo Stazione Filippo, della stazione di Catania C.le; in Medicina e Chirurgia, Carmelo Miccichè, figlio del Tecnico Salvatore, del Reparto 22/E di Messina, Zona 22.2 SSE Contesse. Ai neo-dottori i nostri auguri di brillante avvenire.
Esoneri. Hanno lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età o per dimissioni, i seguenti colleghi ai quali formuliamo i nostri più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza: Commesso Pietro Nicosia, dell'Ufficio Movimento Compartimentale; Capo Tr. Egidio Pace, del D.P.V. Palermo; Aus. di Staz. Vincenzo Lo Medico, della stazione di Pachino; C. Tr. Francesco Sicilia, del D.P.V. di Caltanissetta; Manov. C. Giuseppe Ruvolo, della stazione di Palermo Brancaccio; Capo Sq. Man. Costantino Corsentino, del Dep. Loc. di Castelvetrano; Macch. Salvatore Giuffrida, del Dep. Loc. di Catania; Macch. Angelo Minardo, del Dep. Loc. di Modica; Macch. Pietro Lo Bue, del Dep. Loc. di Palermo; Aiuto Macch. Salvatore Genovese, del Dep. Loc. di Catania; Macch. Vincenzo Polito, del Dep. Loc. Siracusa; Aiuto Macch. Antonino Rizzo, del Dep. Loc. di Catania; Macch. Fortunato Sberno, del Dep. Loc. di Catania; Macch. Vincenzo Schifano, del Dep. Loc. di Palermo; Capo Gest. Sovr. Sebastiano Bombara, Capo Rep. Mag. Approv. di Messina; Guard. Giuseppe Alberti, dell'8° Tronco Lavori Palermo Notarbartolo; Op. Qual. Giovanni Sofia, 18° Tronco Lav. Messina; Segr. Sup. di 1ª cl. Francesco Camarda, dell'Uff. Lav. Com.; Op. Qual. Antonio Figlioli, 13° Tr. Lav. Marsala; C. Tec. Sup. Salvatore Torrisi, 20° Tr. Lav. Acireale.

Roma/Impianti

Lauree. Si è brillantemente laureato in Ingegneria dei Trasporti presso l'Università degli Studi di Roma, Lucio Rea, figlio del C.S Sovr. Titolare della stazione di Cassino, Aldo. Si è anche laureato in Psicologia Loretta Santacecilia, figlia del Macch. a riposo Vitangelo del D.L. di Civitavecchia. Ai neo-dottori ed alle famiglie i nostri complimenti più sentiti.
Cicogna express. Gli auguri più sinceri rivolgiamo ai colleghi Giuseppe Auteri, Deviatore al Parco Prenestino ed alla moglie signora Lucia per la nascita di Simone; a Vincenzo Ciccarese, C.S. a Roma T.ni, ed alla consorte signora Claudia, per la nascita di Francesca; a Giuseppe Ciaravola, C. Gest. a Roma Termini ed alla moglie, signora Raffaela, per la nascita di Viviana; a Mario Boni, Manov. a Roma Termini ed alla consorte, signora Marisa, per l'arrivo del tanto atteso Giovanni; a Paolo Amato, Assistente presso l'Ufficio Informazioni di Roma Termini, ed alla moglie, signora Tonina, per la nascita di Giulia venuta a tener compagnia alla sorellina Manuela; a Pietro Lavini, C.G. di Roma S. L., per la nascita di Francesca. Rivolgiamo anche gli auguri più sinceri al Segr. Sup. Luigi Arcaro dell'Uff. Ragioneria Comp. per la nascita del 3° nipotino, Luciano Giancola, giunto a rallegrare la famiglia di Stefania ed Andrea. A tutti i piccoli auguri di ogni bene.
Fiori d'arancio. Nella Basilica di S. Francesca Romana si sono uniti in matrimonio Felice Petti, C. Gest. a Roma Termini, e la signorina Rita Aragona. Amici e colleghi rivolgono ai novelli sposi auguri vivissimi.

Roma/Servizi

Affari Generali

Emilio Lanciotti, Macchinista distaccato al nostro Servizio, è diventato nonno grazie a Roberto. Congratulazioni e auguri.

C.E.U.

Nascite. Alla signora Barbara, consorte del Segr. G. Battista Marotta, è nato un bimbo, Eugenio. Alla signora Anna Maria, consorte del Segr. Sup. Giuseppe Mori, è nato Ermido. La casa del Segr. Ing. Antonio Di Lallo, è stata allietata dalla nascita di Alessandro. Ai nostri colleghi felicitazioni vivissime.
Lutti. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari il suocero del 1° Dirigente dr. Luigino Fasani e il suocero dell'Ausiliario Maurizio Caselli. Le nostre più sentite condoglianze.

Impianti Elettrici

È andato in pensione, dopo oltre quarant'anni di servizio, il Tecnico Antonio Minotti. Gli amici gli augurano una lunga e serena quiescenza.

GRATIS
a casa vostra
CON LO SCONTO DEL 50%

16 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 l'opera redatta in un linguaggio vivo, piano, sempre 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 560.000 lire ma viene ceduta solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato per lire

280.000

(con un abbuono Speciale del 50%)

Spedite il tagliando e riceverete l'opera completamente gratis a casa vostra

Trattenete i volumi solo se saranno di vostro pieno gradimento e disponete di 18 mesi per la rateizzazione del pagamento

VALE 280.000 LIRE
(solo ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato)

Il Mondo domani
Grande Enciclopedia Universale
AGGIORNATA AL 1981

Grande formato 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 - 83.66.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, **IL MONDO DOMANI** Grande Enciclopedia Universale

La potrò esaminare per 10 giorni. Se mi piace e decido di trattenerla, come appartenente alle F.S. potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 280.000 che verserò, senza anticipo, in rate mensili consecutive** di L. 15.000

☐ **usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 250.000 che verserò, senza anticipo, in 10 rate mensili consecutive.**

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

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

CASA NOSTRA

Il postino ha bussato ancora in casa del collega Augusto Depperu dell'Uff. C.le 5° IE. Alla laurea in Medicina della figlia Anna Maria e a quella in Farmacia di Maria Giuseppina si è aggiunta ora la laurea in Giurisprudenza della figlia Stefania con il massimo dei voti. Felicitazioni vivissime alla neolaureata e auguri di successo al bel trio.

Lavori e Costruzioni

IL Segr. Tecn. Sergio De Valeri ha avuto una bambina, Sonia. Auguri affettuosi al papà, alla mamma, signora Rita, al fratellino Davide e, naturalmente, alla piccola.

Movimento

Nascita. Auguri vivissimi al Commesso Cataldo Gazzelloni ed alla consorte per la nascita di Mariano, loro primogenito.

Dimissioni. Il prof. Angelo Battaglia, Rev. Sup. dell'Uff. Mov. Comp. di Napoli, distaccato da anni presso l'Ufficio Centrale III, si è dimesso dall'impiego per potersi dedicare all'attività didattica, da lui preferita. Congratulazioni e buon insegnamento.

Lutto. Il rag. Dino De Dominicis, Dirigente Superiore a riposo, è morto. Giungano profonde condoglianze a tutti i familiari ed in particolare ai figli Alberto e Maurizio, dipendenti entrambi di questo stesso Servizio, cui apparteneva anche il padre.

Ragioneria

L'ex Commesso Gerardo Fortuna ha festeggiato le nozze d'oro. A lui e alla gentile consorte giungano le congratulazioni e gli auguri degli amici di "Voci".

Torino

Binario dieci. Presso l'Ateneo torinese si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia l'A. M. Giuseppe Di Roma del D.L. di Torino Smistamento, figlio del C. G. Sup. Antonio di Torino Dora; la giovane Laura Magistrini, figlia del Macch. Piero del D.L. di Novara, si è invece laureata in Architettura presso il Politecnico di Milano. Le più vive felicitazioni ad entrambi.

Marcia nuziale. Al D.P.V. di Cuneo i Cond. Mario Chiatto con Rosaria Di Micco, Francesco Fiore con Franca Acerra e Claudio Pagliero con Luciana Bruno; al D.L. di Cuneo il Macch. Giuseppe Rapisarda con Andreina Petagna e l'A.M. Francesco De Benedictis con Silvana Ferrante. Auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Barbara al Cond. Giuseppe Fontana del D.P.V. di Chivasso; Daniela al C. Tr. Sergio Ghio dell'Uff. Collaudi; all'O. G.R. Luigi all'Op. Qual. Gaetano de Meo. Luca all'Op. Q. Marco Gibin, Valeria Valentina all'Aus. Francesca Trapasso, Clementina all'Op. Q. Vincenzo Esposito, Marco all'Op. Q. Carlo Frola e Daniela all'Op. Q. Santi Restuccia; al D.L. di Cuneo, Valentina al Macch. Livio Bergese, Elisa al Macch. Giuseppe Cardone, Elisa al Macch. Guido Gregorio, Anna all'A.M. Giorgio Bertola, Cristina al Macch. Franco Oggero, Gabriella al Macch. Giacomo Borghese e Dario al Macch. Giuseppe Bessone. È diventato per la prima volta nonno per merito del nipotino Emanuele Carnetti, il Segr. Sup. Armando Petrone, Capo del Rep. 02 dell'Uff. Rag. e validissimo collaboratore del nostro periodico. A tutti felicitazioni ed auguri.

Lutti. Dopo breve malattia è recentemente mancato, a soli quarantadue anni di età, l'Aus. Francesco Brindisi, della stazione di Brandizzo; alla vedova ed alle tre giovani figlie le più sentite condoglianze, che estendiamo alla famiglia dell'ex C. Tr. Giovanni Valentino, già del D.P.V. di Cuneo, e ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: all'Uff. Ragioneria la signora Rosaria Carmela Lentini, madre del 1° Dirig., dr. Gaetano Pappalardo, ed il sig. Giovanni Trincerri, padre del Segr. Gianfranco; il cav. Angelo Pin, padre del Segr. Sup. 1ª cl. Adriano del Controllo Merci; la signora Antonia Coggiola, madre del C.T. Sup. Giuseppe Vittone dell'Uff. Collaudi; all'O.G.R. i padri dei C.T. Luciano Aliberti e Michele Gennatiempo nonchè dell'Appl. C. Giovanni Martellotta.

In attività di servizio è mancato recentemente l'Op. Q. Arcangelo Fanzone, della Sq. Rialzo di Alessandria, mentre in quiescenza è deceduto l'ex Op. 1ª cl. Antonio Bratus, già dell'ex 1ª Zona I.E. di Torino PN. Alle famiglie le nostre più profonde condoglianze, che estendiamo al Macch. Ermanno Ghibaudo, del D.L. di Cuneo, per la morte della madre, signora Alice Pepino.

Mentre trascorreva un periodo di vacanza a Bordighera, si è spento il Colonnello ing. Carlo Squarciafichi, attivissimo Direttore della 1ª Direzione del Genio Militare.

La notizia della sua prematura e tragica morte ha destato viva e profonda commozione in quanti, militari e civili, ebbero la fortuna di conoscerlo e di apprezzarlo ed oggi, numerosi, ne ricordano le rare qualità di uomo e di ferroviere. Alla famiglia porgiamo i sensi del nostro più sentito cordoglio.

Trieste

Marcia nuziale per il Segretario dell'Ufficio Ragioneria Maria Teresa Di Giovanni e il Segretario dell'Ufficio Movimento Marcello Gallo, unitisi in matrimonio nella Basilica del Santo a Padova.

Presenti parenti e amici si sono uniti in matrimonio, nella cattedrale di Mazara del Vallo, l'Ispett. P.le dell'Ufficio Lavori, dr. Onofrio Celano, e la signorina Ivanka Suc. Nella suggestiva chiesetta di "S. Bartolomeo" a Barcola, hanno pronunziato il loro "Sì" il Segretario dell'Uff. I.E. Francesco Strano e la signorina Loredana Roiaz. Nella chiesa di "S. Pasquale" a Trieste, hanno coronato il loro sogno d'amore il Capo Staz. Dario Gortan, del Reparto Inchieste dell'Uff. Mov., e la signorina Anna Colucci. Ai novelli sposi giungano le vivissime felicitazioni degli amici.

Fiocco azzurro sulla porta di casa del Segr. dell'Uff. Rag. Nives De Feo e dell'Appl. dell'Uff. Sanitario Sergio Mirabile per la nascita di Luca.

La cicogna ha lasciato a casa del Segr. dell'Uff. Lavori, geom. Dario Albanese, Alessandro. Ai neonati ed ai felici genitori vivissime felicitazioni da parte degli amici.

Apprendiamo con compiacimento che il Tecnico I.E. della Zona 4.3.2 T.T. di Udine Dante Visintin si è laureato presso l'Università agli Studi di Trieste in Medicina e Chirurgia.

Al neo dottore giungano gli auguri di una brillante carriera.

Venezia

Fiori d'arancio. Si sono uniti in matrimonio il Disegnatore Edoardo Clemente e il Segr. Teresa Rampazzo. Agli sposi gli amici di "Voci" formulano gli affettuosi auguri di tanta felicità.

È nato il piccolo Ivan, figlio del Cond. Antonio Nicotra del D.P.V. di Padova. "Voci" formula i più affettuosi auguri al neonato, rallegrandosi con i genitori e col nonno paterno, il C. Gest. Sovr. Giuseppe Nicotra, Dirigente della Segreteria di stazione di Venezia S. Lucia.

Un lieto "benvenuto" anche ad Alessandro, che è stato accolto con gioia dal papà, il Tecnico Roberto Zanetti dell'Uff. I.E., in servizio a Padova.

Il Rev. Sup. dell'Ufficio Commerciale Roberto Ballati, appena trentenne, è rimasto vittima di un pauroso incidente mentre percorreva con la propria moto le strade del Trevigiano. Ai genitori giunga questa breve nota in segno della nostra più sentita partecipazione al loro dolore. Questo mese sono assai numerosi, purtroppo, gli eventi luttuosi da ricordare.

È mancato all'affetto dei familiari, pochi giorni prima di andare in pensione, il C.S. Sovr. Silvano Rech, Capo del 2° Rep. Movimento di Treviso. Sono deceduti anche tre agenti già da tempo in quiescenza: l'Ass. Capo Erminio Bertoia, già Capo dell'Uff. Schedario della stazione di Pordenone, l'Assuntore Ernesto Coan, che aveva prestato servizio nella piccola stazione di Cusano, il C.S. Sup. Andrea Battistoni, per lunghi anni in servizio a Padova C. Marte. Ai familiari formuliamo le nostre sentite condoglianze.

Condoglianze sentite anche al geom. Giorgio Staglianò, Segr. Sup. 1ª cl. all'Uff. Lav., che ha perduto la consorte signora Maria Luisa Bartoncini, al Rev. Sup. geom. Mario Zanier dell'Uff. C.T., al quale è mancata la mamma, signora Elvira, all'Op. Qual. Pier Giorgio Minotto, dipendente dalla Zona T.E. di Castelfranco, per la morte del padre.

Verona

Solidarietà. Il Presidente della Sezione Provinciale di Verona della Associazione Italiana Donatori di Organi (AIDO) avv. Mazzotto, tramite "Voci della Rotaia", desidera pubblicamente ringraziare i ferrovieri per l'opera disinteressata, gratuita ed attiva svolta per il restauro della nuova sede in Verona - Via XX Settembre, 55. Il ringraziamento vuole essere anche un invito per nuove adesioni all'Associazione. Il collega Adolfo Guizzardi in servizio presso l'Officina G.R. di Verona è a disposizione per qualsiasi informazione.

Lirica e Concerti. Ampio spazio sulla stampa locale per il recital a Verona del collega Placido Labozzetta, tenore e Segretario presso l'Ufficio Ragioneria. I lunghi applausi e la favorevole critica hanno confermato che la strada imboccata dal tenore Labozzetta è quella giusta.

Anita Degano, figlia del titolare di Terlano-Andriano, ha recentemente organizzato un applaudito concerto: Fagotto - Organo - Coro. Una serata di successo che ha senz'altro contribuito al superamento delle divergenze esistenti tra gruppi etnici diversi. Grazie Anita.

In pensione. Francesco Calzona, Capo St. Sovr. e titolare della stazione di Mantova è stato collocato a riposo. A Francesco i nostri migliori auguri di serena quiescenza.

Sposi. I nostri affettuosi auguri a Roberto Prandina, Ausiliario a Thiene, e alla consorte Giovanna Bonato, figlia del collega Andrea, Capo St. a Thiene.

I nostri lutti. Il cordoglio dei ferrovieri alla famiglia del Capo St. Egidio Bianco, dipendente dalla stazione di Leggiuno Monvalle e in comando a Fortezza, deceduto per incidente stradale. Per lutto in famiglia le nostre condoglianze all'Ass. St. Roberto Benedetti di S. Candido.

In viaggio con Marco Polo

di Tiziana Gazzini

A Roma Termini una folla di visitatori in attesa di poter ammirare l'interno del treno di Marco Polo

"Niente di meglio di una mostra itinerante per un viaggiatore come Marco Polo". Così ha esordito Emanuele Milano, Direttore della Rete 1, presentando a Roma Termini, il 5 dicembre scorso, il treno "Il Milione", nato da un'idea di promozione culturale della ERI-Edizioni RAI, con la collaborazione del Radiocorriere TV e della nostra Azienda. Milano ha poi precisato che le iniziative sorte intorno allo sceneggiato TV dedicato al grande veneziano, servono a diffondere la conoscenza di un personaggio dal grande rilievo storico. Lontano per i secoli che ci dividono da lui, ma anche a noi molto vicino: Marco Polo era infatti uomo dalla mentalità già moderna.
Ha preso quindi la parola Guido Ruggiero, Presidente della ERI, che ha ringraziato i Ministri dei Trasporti Balzamo e Casalinuovo per la pronta disponibilità con cui il loro Dicastero ha contribuito alla realizzazione del treno "Il Milione". In particolare, poi, Ruggiero ha tenuto a sottolineare la sensibilità del Direttore Generale, Dott. Semenza, che ha subito accolto con entusiasmo l'idea di dedicare a Polo un'iniziativa multimediale (Editoria - Trasporti - TV). Con il treno "Il Milione", insomma, ha continuato Ruggiero, si dà vita a una grande festa culturale che — grazie alla collaborazione delle FS — può avere come tema proprio quell'*andare*, tipico della figura di Polo. Il Presidente della ERI ha quindi consegnato al Dott. Semenza un recapito di viaggio del tutto particolare: il biglietto — naturalmente simbolico — per viaggiare sul treno di Marco Polo.
Il Dott. Semenza, dopo aver ringraziato e salutato i presenti, tra cui il rappresentante dell'Ambasciata cinese, anche a nome del Ministro dei Trasporti Casalinuovo, ha precisato che le FS non potevano non aderire all'iniziativa della ERI, e che d'altra parte le Ferrovie dello Stato avevano già dimostrato da tempo una particolare attenzione alla figura di Marco Polo dando il suo nome all'Agenzia CIT di Londra e ribattezzando la "Freccia della Laguna" (il rapido che unisce Roma a Venezia) proprio "Marco Polo". Il treno "Il Milione" — ha proseguito Semenza — si inserisce poi tra altre iniziative cultu-

Il Direttore Generale consegna al Presidente della ERI, Prof. Ruggiero, una simbolica rotaia d'argento. Nelle altre foto, alcuni costumi in mostra sul treno

Treno Il Milione

rali a cui l'Azienda tiene molto, come il Premio giornalistico "Ferrovie oggi e domani", "Arte e Ferrovia" ecc. Il Direttore Generale ha poi consegnato una rotaia d'argento (anche questa, simbolica) al Presidente della ERI, che tra l'altro è figlio di ferroviere. (Lo ha ricordato Semenza esclamando compiaciuto che in tutte le occasioni importanti c'è sempre un figlio di ferroviere).

Fin qui la cronaca della cerimonia assomiglia a quelle di tanti altri avvenimenti di cui mensilmente diamo notizia. Ma già alla partenza del treno (una "falsa" partenza, fatta apposta per esigenze televisive) il marciapiede del binario 1 era affollatissimo. Quando poi il treno è tornato indietro e la mostra è stata aperta al pubblico, la folla era ancora cresciuta. Migliaia di persone, in preda a "isterismo collettivo", ha scritto un quotidiano, premevano per salire sul treno rendendo necessario l'intervento della forza pubblica. La struttura della mostra, infatti, non consentiva che un accesso scaglionato di poche persone per volta. Questo fenomeno, se conferma la popolarità dell'iniziativa, conferma anche la fame di cultura del pubblico italiano. File per vedere i Bronzi di Riace, file per vedere Kandinskiy, file per la Primavera del Botticelli, e così via. File, giustamente, anche per vedere la mostra itinerante su Marco Polo. E dato che si tratta ormai di una costante di tutte le

mostre importanti organizzate nelle diverse città italiane, francamente non comprendiamo lo stupore della stampa. Sembra quasi che una fila in Piazza del Campidoglio sia giustificata, mentre a Roma Termini, no, sebbene la curiosità del pubblico sia comunque suscitata da un evento di carattere culturale. Oppure è proprio questo che si è tentato di mettere in discussione con certe critiche? Insomma, pare proprio che gli addetti ai lavori stentino a rendersi conto di quello che la gente ha, invece, capito benissimo (l'episodio di Termini lo conferma) e che, cioè, il treno e la stazione possono essere luoghi e occasioni di cultura. Una cultura non necessariamente paludata e noiosa. Con la cultura ci si può anche divertire. Come ha detto il Presidente della ERI, intorno a Marco Polo si è cercato di organizzare una grande festa culturale a cui tutti si sentono invitati. Niente di male, quindi, se poi c'è la ressa, se per trovarsi a tu per tu con un Kublai Khan, anche se impagliato, bisogna aspettare il proprio turno tra persone mosse dallo stesso interesse e... dalla stessa impazienza.

Non sappiamo ancora se nel suo lungo giro per l'Italia la mostra avrà lo stesso

strepitoso successo di Roma Termini, ma certo consigliamo ai nostri lettori di andare a visitare questo treno singolare e di non farsi scoraggiare dalla folla. Il treno "Il Milione", val bene una fila.

Si tratta di tre carri merci allestiti per portare nell'arco di tre mesi il meglio dei costumi realizzati da Enrico Sabbatini per il Marco Polo televisivo, nelle stazioni di 21 città italiane. Articolata in cinque sale, la mostra itinerante, allestita dallo scenografo Cesarini da Senigallia, segue lo stesso criterio cronologico del racconto televisivo.

Nella prima sala sono illustrate le iniziative editoriali di ERI, Fabbri, Panini. Accanto a giochi, figurine, ecc., abbiamo visto anche i cartamodelli per realizzare delle maschere di Carnevale ispirate ai costumi del "Marco Polo". E poi tanti, tanti libri. La ERI ha infatti dedicato a Marco Polo un'intera collana di volumi tra i quali spiccano i due lavori di Maria Bellonci: la traduzione in italiano contemporaneo del "Milione" e il romanzo ispirato alla sceneggiatura del film televisivo.

Dalle iniziative collaterali si passa poi allo sceneggiato TV. Con la seconda sala, infatti, si entra dentro il "Milione", dentro la storia e la vita di Marco Polo, così come è stata ricreata nel film televisivo di Giuliano Montaldo. Partiamo con Marco da *Venezia*. E qui incontriamo niente meno che il Doge e la Dogaressa, addirittura il papa e poi gli immancabili crociati.

Dopo Venezia è la volta del *Medio Oriente*, col comandante di Tabriz e un gruppo di dignitari persiani. Si passa poi alla sala di *Kublai Khan*. L'Imperatore al centro, contornato da due Imperatrici, principi e principini, dignitari e capi religiosi ci incute soggezione. Certamente un potere, quello del Khan, esercitato anche grazie alla mitica ricchezza, al leggendario sfarzo della sua corte. Ecco che ci troviamo sempre più dentro l'avventura di Marco. Sete, ori, pietre, insegne, fanno di questa sala la più preziosa della mostra, la più emozionante. Davanti a tanta raffinata eleganza così credibilmente reinventata da Sabbatini, con i nostri pratici, ma tanto miseri abiti del XX secolo, assistiamo a un impensato stravolgimento di prospettive. D'improvviso ci assale un dubbio, un sottile disagio. Ma siamo proprio così sicuri che l'epoca a cui sono ispirati quei costumi fosse *Medio Evo*?

Anche la *Sala dei Guerrieri*, con cui si chiude la mostra, conferma questa sensazione. Certo, la guerra combattuta dal Re di Corea e dalle altre Province dell'Impero (rappresentate ognuna da un costume) con armature e abbigliamenti così imponenti e solenni, doveva assomigliare più a un rito, sacro, anche se mortale, che non a un indiscriminato sterminio d'uomini. Insomma, doveva trattarsi comunque di un'espressione di civiltà. Una dimensione che le guerre di oggi, combattute con armi più o meno convenzionali, hanno assolutamente perduto.

La mostra finisce qui. Si esce dall'ultimo carro con la voglia di rientrare nell'atmosfera esotica ed antica ricreata sul treno dai costumi di Sabbatini e dal commento musicale di Ennio Morricone (il "Tema di Marco" accompagna i visitatori per tutto l'arco della mostra), dai velluti e dalle moquette e dalle trovate scenografiche di Cesarini da Senigallia. E nemmeno per un attimo ci assale il dubbio che quello che abbiamo appena visto sia una forma di "pubblicità costosa ma imbalsamata", come sempre qualcuno ha scritto.

Se poi Marco Polo da mercante si trova trasformato in "mercanzia", immagine da vendere su diversi fronti (dall'industria del libro a quella del giocattolo, e così via), ricordiamoci che Polo viaggiava proprio per causa di mercanzie. È questo un concetto più volte sottolineato da Viktor Sklovskij (uno dei padri del Formalismo Russo e brillante critico e saggista) nel suo *Marco Polo*, che viene ripreso da Beniamino Placido in un suo recente corsivo. Dopo Sklovskij, Placido cita Menandro secondo cui "il guadagno se è onesto, è guadagno". Insomma, "non è necessariamente vile. Vile più probabilmente, è il nostro atteggiamento nei confronti del profitto: nonchè dei mercanti e dei commercianti che lo perseguono", dimenticando che ognuno di noi insegue sempre una qualche forma di "profitto".

E se l'immagine di un mercante/ambasciatore come Marco Polo riesce a rivivere e a riprodurre al di là dello spettacolo, certe sue proprie caratteristiche, non c'è che da compiacersene. Se Marco Polo era mercante, ben venga il più ampio consumo delle "mercanzie" che gli si ispirano. Se Marco Polo era ambasciatore, ben venga l'apertura di un nuovo canale di collaborazione e conoscenza con la Cina. Un mondo che nonostante il passare dei secoli è rimasto in gran parte sconosciuto. □

Le tappe del «Milione»

Dopo l'inaugurazione di Roma e la successiva cerimonia di presentazione svoltasi a Napoli il 6 dicembre, il treno «Il Milione» girerà l'Italia fermandosi nelle stazioni di numerose città seguendo il seguente calendario:

NAPOLI, stazione centrale dal 7/12 all'11/12; CASERTA dal 13/12 al 14/12; BENEVENTO dal 16/12 al 18/12; AVELLINO dal 20/12 al 21/12; SALERNO dal 23/12 al 24/12; REGGIO CALABRIA dal 28/12 al 29/12; MESSINA dal 31/12 al 2/1 (gg. 1 aperto solo il pomeriggio); CATANIA dal 4/1 al 5/1; PALERMO dal 7/1 al 9/1; CATANZARO dal 10/1 al 12/1; COSENZA dal 14/1 al 15/1; TARANTO dal 17/1 al 18/1; BARI dal 20/1 al 21/1; FOGGIA dal 22/1 al 23/1; CAMPOBASSO dal 25/1 al 26/1; PESCARA dal 28/1 al 29/1; ANCONA dal 31/1 all'1/2; BOLOGNA dal 3/2 al 5/2; MODENA dal 7/2 all'8/2; PADOVA dal 10/2 all'11/2; VENEZIA dal 13/2 al 20/2.

Ferrovia tra passato e futuro

Il successo di una mostra non si misura solo dal numero dei visitatori, ma anche, e soprattutto, dall'interesse che suscita, dai commenti della stampa, della radio, della televisione. E non solo da questo. Una dimensione più significativa è data dalla collocazione in cui è vista, dalle prospettive di ordine culturale e tecnico in cui si pone.

Ebbene, per tutti questi motivi l'Esposizione "Ferrovie '82" è stata un grande successo.

L'allestimento è avvenuto sotto il patrocinio delle Ferrovie Federali Svizzere, l'unione delle Imprese Svizzere dei Trasporti Pubblici, le Ferrovie Francesi, le Ferrovie Tedesche (DB) e l'UIC.

L'Esposizione è stata divisa in due parti: quella specialistica, con giornate informative, e quella della esposizione vera e propria "Ferrovie - realtà e modelli".

Ciò con lo specifico obiettivo di non indirizzarsi solamente ai professionisti della materia ferroviaria, ma anche ad una vasta gamma di pubblico.

La mostra di quest'anno ha occupato due padiglioni, vale a dire più del doppio rispetto allo spazio occupato da "Ferrovia - modelli e realtà" che si era svolta nel 1978. Un padiglione ha ospitato una fiera industriale con moderni veicoli e stand delle industrie costruttrici. Qui sono stati presentati e visitati dal pubblico (sono stati contati 200 mila visitatori) tra le altre: le locomotive Re 4/4 IV e ED 6/6 II delle Ferrovie Federali Svizzere, la E 120 delle Ferrovie Tedesche, la BB 7200 delle Ferrovie Francesi, un tram articolato della città di Utrecht, un modello della parte anteriore del TGV/Ferrovie Francesi, un veicolo semovente con gru del Servizio Lavori e un carrello a motore adesione/cremagliera della ferrovia San Gallo-Gais-Appenzello.

Un altro padiglione ha accolto preziosi modelli di ferrovie e di impianti ferroviari, stand per l'informazione e la vendita, come pure veicoli originali, moderni e storici.

Tra questi il pubblico ha potuto ammirare: una carrozza Intercity con due grandi scompartimenti di 2ª classe delle Ferrovie Tedesche, una carrozza medie distanze di 2ª classe delle FS, una moderna carrozza a due piani per il traffico suburbano delle Ferrovie Francesi, una carrozza storica a due piani (a mo' di contrasto) e una vaporiera (Coupe-Vent) provenienti dal Museo ferroviario di Mulhouse, come pure una carrozza pullman dell'Intraflug. Le Ferrovie Federali Svizzere erano presenti inoltre con una vecchia Am 4/4 (oggi Bm 4/4 II) e un trattore di manovra.

Anche l'UIC, l'Intercontainer, l'Interfrigo e l'Eurofima erano presenti con modelli e piani di attività. In una sala a parte, venivano proiettati alcuni film ferroviari, accuratamente selezionati.

Durante tutto il periodo della mostra, la stazione di Basilea ha ospitato sui binari 1 e 2 moderne carrozze viaggiatori provenienti da diversi Paesi.

Pubblico di ogni estrazione e di ogni parte d'Europa e fuori d'Europa ha potuto visitare in ogni particolare questi veicoli: una carrozza unificata (IV) di 1ª classe, una climatizzata di 2ª classe per il traffico internazionale (Bmp), una carrozza cuccette di 2ª classe (Bcm), una carrozza ristorante internazionale delle Ferrovie Federali Svizzere, ammodernata, una carrozza Corail di 1ª e 2ª classe con corridoio laterale e una carrozza cuccette di 1ª classe a scompartimenti, una carrozza Intercity di 1ª classe e una di 2ª classe delle Ferrovie Olandesi.

Anche le Ferrovie Italiane hanno avuto un posto d'onore nella stazione di Basilea.

Sul binario n. 1 le FS hanno presentato la locomotiva E 633, una carrozza "medie distanze" ed il carro mostre del Servizio Affari Generali, nel quale è stato esposto con molta efficacia, con indicazioni grafiche e pannelli, il Programma Integrativo delle FS.

Il personale della rappresentanza FS per la Svizzera, unitamente ad un tecnico del Servizio Trazione e a funzionari dell'Ufficio Relazioni Aziendali ha curato gli incontri con il pubblico chiarendo le prospettive di rilancio delle FS in campo europeo.

Moltissimi visitatori, molto interesse, domande, fotografie, commenti giornalistici. Ma l'Italia si era già assicurato anche un altro titolo d'onore, fin dal primo giorno d'inaugurazione, con la presenza della fanfara del 28° Battaglione Governolo Bersaglieri di Legnano, che ha animato l'avvio di queste giornate di esposizione ferroviarie.

L'esposizione ha occupato anche la stazione merci di Basilea Wolf dove sono state presentate 10 vaporiere: una C 5/6, una B 3/4, una Eb 3/5, una Eb 2/4 e una motrice a vapore C2m 31 delle Ferrovie Federali Svizzere, unità delle serie 23, 50 e 64 delle Ferrovie Tedesche, mentre le Ferrovie Francesi hanno esposto la 241 A 65 e la 141 R 1244.

Le 17 locomotive elettriche presentate in questa parte della esposizione erano tutte delle Ferrovie Svizzere. Tipi nuovi e nuovissimi, ma anche modelli più vecchi, provenienti in parte

Un angolo dell'Esposizione ferroviaria svoltasi a Basilea

dall'epoca della prima elettrificazione.
Inutile sottolineare il successo delle Ferrovie Francesi con il loro TGV durante la giornata di inaugurazione. Ma le Ferrovie Francesi hanno presentato anche il loro interessantissimo treno mostra «150 anni di ferrovia in Francia», composto di 14 veicoli e lungo complessivamente 376 metri.

Un programma di visite e corse speciali ha completato la mostra "Ferrovie '82". Sono state organizzate visite a Basilea, alla stazione badense, agli impianti portuali. Con il TGV sono state fatte gite in Alsazia, un'escursione nei tre Paesi confinanti, con visita al Museo ferroviario di Mulhouse e ritorno via DB, gite nella Wutachtal, con visita alla "Ferrovia strategica", circuiti con i "Domcars" della Mittelthurgaubahn (ex Rheingold), corse con la vaporiera sulla Ferrovia di Waldenburg e fra Basilea Wolf ed Aesch.
Un notevole successo di partecipazione hanno poi avuto le giornate di studio, con relazioni concernenti questioni tecniche e di esercizio.

Appassionati di tutte le età hanno potuto gioire ammirando modelli di tutti i tipi e di tutte le dimensioni (moderni ed antichi) esposti accanto ai veicoli originali. I modelli erano centinaia, come era giusto per il rilievo della manifestazione. Modelli sia prodotti in serie dall'industria ferromodellistica e commercializzati, sia modelli fabbricati a mano.

Un terzo gruppo di modelli era rappresentato dalle ferrovie cosiddette "Tinplate". Modelli in parte molto antichi, dell'epoca nella quale le ferrovie-giocattolo venivano stampate in lamiera bianca.
Gli organizzatori della mostra sono riusciti ad avere in prestito da noti collezionisti diversi preziosi esemplari unici, treni ed impianti. Per la cronaca va detto anche che molti collezionisti e modellisti sono stati convinti a partecipare alla mostra solo dopo aver avuto l'assicurazione che i vari oggetti prestati sarebbero stati esposti nelle vetrine della Fiera dell'orologeria e della gioielleria, vetrine che notoriamente offrono una particolare sicurezza.

Antonio Dentato

OPINIONI

L'incidente di San Benedetto

«Quelli di cui i giornali non parlano»

L'unica cosa che non ho mai desiderato per il paese in cui sono nato, per la *mia* stazione è proprio questo genere di pubblicità. Purtroppo, però, da quando San Benedetto è diventata grande, da quando è cresciuta in tutti i sensi il suo nome appare sempre più spesso sui giornali: il naufragio di una delle più belle unità da pesca, l'incendio allo stadio, le brigate rosse con tutto quello che ne è seguito, due ordigni di guerra che si svegliano dopo quaranta anni, ed ora il treno impazzito. Il mio paese è proprio cresciuto; la mia stazione invece è rimasta quella di sempre, la stessa di tanti anni fa, quando licenziai il mio primo treno. Fiero del mio berretto rosso restai immobile a vederlo sfilare, lo seguii con affetto fino a che, oltre la punta degli scambi, me lo nascose alla vista la cantoniera 280 + 807.
Oggi è la cantoniera ad essere nascosta: una enorme gru, un brulicare di uomini ne impediscono la vista dalla stazione. Sono in tanti a lavorare attorno ai vagoni contorti, coricati su un fianco, animali feriti a morte di cui sembra sentire l'ansimare.
Sono passate trentasei ore da quell'alba drammatica ed un gran numero di persone è al lavoro. Non si tratta di cancellare le tracce del disastro; ora è più importante ricucire il sud al nord, far tornare la mia stazione alla vita di ogni giorno. È motivo d'orgoglio per il vecchio ferroviere vedere come lavorano: se non fosse per gli occhi arrossati per la stanchezza ed il sonno perduto sembrerebbero tutti impegnati in una delle tante esercitazioni che sono alla base della loro preparazione ed indiscussa capacità. Tutti sono all'opera, senza che l'uno intralci il lavoro dell'altro, senza un attimo di sosta, senza indecisioni.
Già oggi i giornali cercano di spiegare ai lettori la dinamica dell'incidente, raccolgono il parere di quelli che ritengono essere esperti qualificati, sezionano il disastro in tanti piccoli episodi cercando anche qui, purtroppo, la nota di colore.
Si elogia la tempestività dei soccorsi, il pronto intervento dei medici, dei vigili del fuoco, delle forze dell'ordine, dei cittadini e delle autorità politiche. Ma si dimentica qualcuno come è accaduto anche in altre occasioni. Ci si dimentica di quei pochi che si sono trovati a tu per tu con la tragedia, quando la massa dei soccorsi non era ancora sul posto, quando era determinante non perdere la testa, non farsi prendere dal panico e dallo sconforto.
Ricordo che ad Ancona, dopo il terremoto, i giornali e la televisione parlavano compiaciuti del ruolo avuto dalle carrozze con cuccette messe a disposizione dalle Ferrovie fin dalla stessa notte del sisma. Nessuno parlò, allora, di coloro che avevano materialmente «messo a

Da questo numero inauguriamo una nuova rubrica dal significativo titolo: "Opinioni". In tale spazio verranno ospitati i pareri e i commenti che, a titolo personale, collaboratori e lettori vorranno inviarci su aspetti della vita aziendale, su argomenti di natura ferroviaria o di cultura generale. Naturalmente sarà cura della Redazione, nella sua discrezionalità, scegliere quei testi che per il tema trattato, il modo e (soprattutto) la concisione, possano presumibilmente interessare il vasto pubblico dei nostri lettori.

disposizione» tali carrozze. Nessuno si chiese chi ed in quali condizioni aveva agganciato le carrozze l'una all'altra, le aveva rifornite d'acqua e le aveva sospinte sui binari di ricovero. Tutto questo mentre la terra tremava ancora e le case crollavano attorno. Erano, quelli, uomini come tanti altri, preoccupati anch'essi per la famiglia in pericolo, isolati dalla città, uomini, ferrovieri che non avevano voluto abbandonare il posto di lavoro, non avevano ceduto ad un impulso egoistico di salvezza.

E così l'altra mattina. Provate ad immaginarvi nella stazione, al posto del titolare, dei movimentisti, del manovratore, davanti alla visione apocalittica del treno che si impenna sulla massicciata, impotenti. Eppure fin dal primo momento nessuno s'è abbandonato al terrore. Nella richiesta immediata dei soccorsi, nel dare le comunicazioni sono state rispettate le priorità, si è abbozzata una organizzazione. Meno di due ore dopo i viaggiatori incolumi erano in viaggio sugli autobus raccolti un po' dovunque. Per il titolare della stazione, infatti, il primo pensiero, dopo la richiesta dei soccorsi, è stato quello di sgomberare la stazione da quelle seicento persone terrorizzate. Sapeva, e non per esperienza perché fortunatamente cose del genere non capitano spesso, che davanti alla possibilità di riprendere il viaggio interrotto quelle stesse persone avrebbero dimenticato la paura, avrebbero ripreso forza e, soprattutto, non si sarebbero abbandonate a pericolosi isterismi.

Con il passare delle ore i problemi si sono aggiunti ai problemi. Mentre le squadre di soccorso erano intente a riattivare la linea è stato necessario organizzare il servizio, evitare il blocco totale dei collegamenti. La radio ha detto che la linea sarà riattivata tra poche ore, e però i ferrovieri sul posto scuotono la testa scettici. Basta un nonnulla per far saltare un programma, per ritardare di ore determinate operazioni essenziali. I viaggiatori e gli altri utenti della ferrovia, invece, credono alla notizia ed affollano i treni e si affrettano a spedire. Nelle due stazioni limitrofe, Porto d'Ascoli e Grottammare, sorgono per i ferrovieri altri problemi: si devono trasbordare merci e viaggiatori in numero sempre crescente e le stazioni non sono attrezzate e il personale deve moltiplicarsi o aggiungere ore ad ore di lavoro. Anche di loro non parleranno i giornali.

In circostanze dolorose come questa solo chi è stato per lungo tempo «addetto ai lavori» può scoprire gli aspetti meno noti, più umili, ma indispensabili del lavoro dei colleghi. Sente così il dovere di segnalarli e rendere quel ringraziamento che meritano.

Vittorino Sermarini

A proposito del TGV

«Le idee ci sono ...ma i soldi?»

Si fa presto a dire treno. Un po' di più occorre per dire treno superveloce, tipo il TGV francese, che molta stampa italiana quasi ogni giorno esalta in contrapposizione ai nostri treni, certamente più lenti e meno rappresentativi di "grandeur". Ebbene, posso parlare per esperienza personale perché sul TGV io ho viaggiato, da Parigi a una stazione intermedia della linea per Lione. Abbiamo attraversato un pianura completamente piatta e per ridurre la velocità, che non ha mai superato i 250 km orari, ma che può toccare i 350, i tecnici francesi sono stati costretti a costruire una specie di collina prima della stazione. Come treno, è vero, è molto veloce, ma, se si esclude la motrice che è un miracolo della tecnica non si può dire che le vetture siano di altissima qualità. Questo non vuole minimamente significare un apprezzamento: è evidente che il materiale è stato studiato nei più piccoli particolari per corrispondere alle esigenze di stabilità che sono richieste dalle alte velocità. Anche la linea, del resto, è stata studiata per questo fine: non ha curve né passaggi a livello, si sviluppa, come ho detto, sempre in pianura. Insomma, la tecnologia ha potuto valersi della natura.

In Italia le cose sono molto più difficili, perché l'orografia del nostro Paese offre ben poche possibilità anche se è vero che zone come la Pianura Padana e il Tavoliere delle Puglie potrebbero essere ottimi campi sperimentali. Anche in Italia abbiamo una tecnologia molto avanzata nel settore dei mezzi ferroviari di trazione, tanto è vero che li vendiamo agli stessi Stati Uniti. Non siamo ancora al livello dei giapponesi, ma scientificamente parlando non siamo lontani. Potremmo, quindi, permetterci il lusso di avere anche noi un TGV. Quel che manca, si sa, sono i quattrini.

La linea Parigi-Lione, quando sarà completata costerà qualcosa come 2.400 miliardi, esattamente un quinto di quanto costa l'intero piano di ammodernamento delle ferrovie italiane.

La nostra situazione economica è tale da mettere in discussione gli stessi investimenti previsti da apposite leggi: figuriamoci se troviamo i soldi per fare una linea nuova, ultramoderna, ultraveloce, come quella tra Parigi e Lione. Certo, non si può confinare l'intelligenza perché siamo in cattive acque. Bisogna — anzi — riscoprire la virtù della speranza, perché come tutti i corsi storici anche questo verrà alla fine superato da un ricorso positivo. Per questo, tra l'altro, è stata insediata una commissione, presieduta dal Prof. Adorisio e composta dei più bei nomi del Gotha della scienza del trasporto in Italia, proprio perché prepari sul piano delle idee il futuro. E in questo futuro la commissione ha già collocato i treni superveloci.

Se siamo indietro rispetto ad altri non è quindi per mancanza di idee. È perché — come si dice dalle mie parti — «senza lilleri non si lallera», cioè senza soldi nulla si può fare.

Eriberto Storti

Un treno per Corto Maltese

di Piero Berengo Gardin

Come Marco Polo, anche un altro grande viaggiatore è partito da Venezia. È Corto Maltese, l'avventuroso e romantico eroe creato da Hugo Pratt. Nella sua vita, "Corto" ha avuto a che fare anche con un treno, quello del Generale Semenoff. Malgrado le apparenze è una storia quasi vera. Siamo andati a farcela raccontare da Hugo Pratt, nella sua casa di Malamocco, a Venezia.

«Andiamo a fermare questo treno», esclama Corto Maltese impugnando il revolver. «Guarda Corto, che tu piuttosto che un marinaio mi ricordi un ferroviere», risponde Rasputin attaccando il «Drago nero spezzato» del generale Chang. Di questo e di altri treni anche blindati si parla e si disegna in «Corte sconta detta arcana», il secondo dei romanzi lunghi scritti da Hugo Pratt per Corto Maltese, il celebre personaggio dall'anello al lobo, mezzo zingaro e gran zibaldone di fiaba e di avventura. «Corte sconta», com'è noto, è il luogo magico dell'immaginazione, un «cortile nascosto» dove, a Venezia, ci si apparta per sognare e per andare in «altre storie». In questo luogo di difficile accesso Hugo Pratt si nasconde spesso con Corto Maltese, «corto» maschile di «corte», appunto, che altri non è se non il suo «doppio» vestito alla marinara con il quale dichiarare in privato l'amore per la stessa donna o la simpatia per identici bricconi.

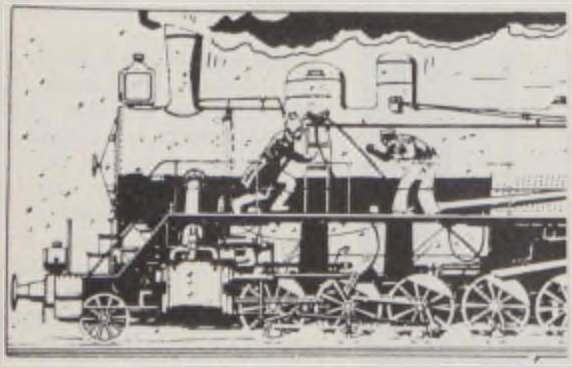
Pratt o Corto, oltre l'Oriente di Venezia, hanno quindi anche un treno in comune. Su uno di questi, in Africa, sale la bellissima Juditta Canaan, vestita di bianco. In Russia viaggia invece la duchessa Marina Semenova, che morirà, fatale, tra le braccia di Corto domandandogli una sigaretta. «Anch'io — ci dice Pratt, nella sua casa di Malamocco — avrei voluto incontrare in treno questa Juditta Canaan che, seduta accanto a me, leggesse magari, con aria assorta, la "Rosa alchemica" di Bacone. Ricordo invece i viaggi penosi del dopoguerra, da Venezia a Roma. Duravano persino venti ore ed erano così lunghi che si faceva in tempo a vivere situazioni romantico-avventurose, innamorandosi per una storia ancor più lunga da raccontare che poteva protrarsi addirittura per mesi o per anni».

Hugo Pratt fotografato sulla terrazza della sua casa veneziana

Parola d'avventura e parola di Pratt, dunque, con il quale, tra mare e laguna, abbiamo finito necessariamente per parlare di treni. Un «amarcord» del famosissimo disegnatore veneziano, nato professionalmente a Rimini per caso, quando, frequentando un collegio militare a Città di Castello, sul finire della guerra, faceva la spola con Arezzo. «Un trenino molto bello — prosegue — giovane e fatto di giovani. Un treno allegro, importante, di taglio avventuroso per via di quei ballatoi nei vagoni che mi ricordavano il West americano e tutte le sue infinite immagini. Andava così piano che un giorno, fermandosi in cima ad una collina, evitò persino le conseguenze di un bombardamento».

— Torniamo all'avventura, Hugo. Come mai sei passato da quel trenino umbro pieno di pudore, tutto casa e famiglia, a quello tanto più esotico de «Gli Scorpioni del deserto...»?

«Perché l'ho vissuto, personalmente, allo stesso modo. Percorreva ogni giorno una piccola strada ferrata sul Mediterraneo, da Alessandria a Marsa Matruk. E come quel treno ne ho vissuti altri, ugualmente avventurosi. Ad esempio il treno che da Addis Abeba andava a Gibuti, lungo il Mar Rosso. Passava per un tratto di campagna dove si vedevano molti cammellieri e pochi pozzi d'acqua. Salivano sul treno razze differenti: Somali, Dànkali, Arùssi, Amára. Gente sempre



Corto Maltese

diversa e bellissima: erano loro a rappresentare l'avventura. Un altro treno avventuroso che ho conosciuto era quello che da Baiablanca in Patagonia, sulla costa atlantica, correva per due giorni di seguito fino a S. Carlo di Bariloche, nelle montagne andine».

— In «Corte sconta» il tuo amico Guido Fuga disegna, con l'insistenza e la meticolosità dell'amatore una certa locomotiva di nome "Mallet"...

«La Mallet? Una bella bestia davvero, una locomotiva a vapore molto potente di fabbricazione americana. In "Corte sconta detta arcana" è la protagonista di un pezzo di storia vera sul cui sfondo si muovono, tra gli altri, Corto Maltese e Rasputin, il generale russo Semenoff, della divisione selvaggia cosacchi del Transbaikal, e il barone Sternberg della divisione di cavalleria asiatica, nonché la bella partigiana Shangai-Lil... Questa "Mallet" mi piace perché è legata al corpo di spedizione americano in Siberia, 1919-1920, inviato tra i cosacchi dal presidente Woodrow Wilson per recuperare un bilione di dollari che il governo Kolciack doveva all'America. Molti componenti di questo corpo di spedizione erano ferrovieri inviati laggiù perché conoscevano molto bene la Transiberiana e moltissimi di loro erano ebrei che avevano abitato in alcuni villaggi lungo la strada ferrata e dove molto spesso venivano massacrati dagli stessi cosacchi. La cosa interessante era quindi che questi ebrei di origine russa, pur appartenendo al corpo di spedizione americano, finivano per essere più vicini ai rivoluzionari bolscevichi che non ai loro stessi alleati cosacchi dai quali venivano ammazzati».

— Una storia davvero affascinante e misteriosa, come questa avventurosa Transiberiana piena di mongoli, cosacchi, inglesi, americani, cecoslovacchi e sullo sfondo, le vicende della guerra civile, l'oro degli zar...

«Senza dubbio. Pensa che, ad un certo punto, da Dàuria, località al confine mongolo-manciuriano, si scendeva fino ad Harbin, città voluta e fatta dai russi per la linea cinese della Manciuria che arrivava fino a Port Arthur. Harbin era una città ferroviaria vera e propria, piena di impiegati della ferrovia che là abitavano con le loro famiglie, autentica etnia russa trapiantata in piena Manciuria e che in seguito, durante la guerra russo-giapponese, era diventata un centro di smistamento per chi arrivava da Vladivostock. Dopo la rivoluzione i russi bianchi si fermarono ad Harbin con i giapponesi per evitare il rientro nei soviet. La cosa durò fino al 1945 quando i russi, occupate Harbin e parte della Manciuria, si misero alla caccia degli ex atamàni cosacchi dell'epoca, tra i quali c'era un certo Sergei Semenoff, capo di una divisione selvaggia cosacca, preso ed in seguito impiccato. Questo famigerato Semenoff era tristemente noto perché aveva un treno blindato personale, trainato appunto da una «Mallet», con il quale massacrava tutte le popolazioni che vivevano tra Harbin e Irput. Si diceva addirittura che i binari che percorreva erano intrisi di sangue per via di un vagone-tortura che faceva parte del treno. Un'ultima curiosità legata alle mie conoscenze ferroviarie è che gran parte della Transiberiana è stata fatta da anarchici italiani e molti dei loro figli, nati in Russia, sono poi finiti in Spagna nel 1936 ad ingrossare le file dei repubblicani. Venivano insomma da ferrovieri, da gente che era andata in quell'epoca in Russia a lavorare nelle ferrovie...». □

"No, Pratt, non è una Mallet..."

Contrariamente a quanto affermato nell'intervista, la magnifica protagonista di "Corte sconta" non è una *Mallet*, bensì è una *Decapot* come è visibile dal rodiggio 1-5-0 o, meglio, 1' E (schema: o-00000).

Le *Mallet* (dal nome dell'Ing. A. Mallet, svizzero, che le brevettò nel 1885) sono il più diffuso tipo di locomotive articolate (aventi, cioè, almeno un insieme di ruote motrici articolate, e non rigide, rispetto al telaio della locomotiva) e hanno una caratteristica peculiare che le differenzia dagli altri tipi simili di locomotive, quali le *Garrat*, le *Meyer*, le *Fairlie*. La *Mallet*, infatti, ha un gruppo di ruote motrici con tutte le relative apparecchiature sistemate posteriormente e fisse rispetto al telaio e un altro gruppo facente parte di un carro, sistemato anteriormente, che s'impernia a sua volta sul telaio principale della locomotiva.

La Russia ha conosciuto le *Mallet* solo verso il 1939, con l'occupazione della Lettonia; nel dopoguerra mise in servizio tre locomotive di questo tipo.

Walter Guadagno

FIRENZE

Una mostra per Stephenson

«Dalla diligenza al treno», questo il significativo titolo dato al complesso delle manifestazioni organizzate a Firenze dal 28 novembre al 12 dicembre, per celebrare il bicentenario della nascita di George Stephenson.
I motivi per cui le celebrazioni si sono tenute nel capoluogo toscano sono stati illustrati, in occasione dell'inaugurazione, dal Direttore del Compartimento, Ing. Salvatori. Due le ragioni principali: innanzitutto perché la prima ferrovia della Toscana, la "Strada Ferrata Leopolda", che percorrendo la Valle dell'Arno congiungeva Firenze con Livorno, aveva avuto il progetto particolareggiato approvato e presentato dal figlio di George, l'Ing. Robert Stephenson; poi perché proprio a Firenze ha ancora la sua sede il Servizio Materiale e Trazione che con i suoi Uffici Studi ha continuato, anche dopo la statalizzazione delle reti ferroviarie del 1905, una ininterrotta tradizione di progettazione di locomotive e materiale rotabile: da una locomotiva a vapore del 1882 fino agli ultimi locomotori elettrici di modernissima concezione.
Un terzo motivo è dato anche dall'attuale interesse dei fiorentini per i problemi ferroviari che direttamente li riguardano alla vigilia della stesura di un programma di intero riassetto del trasporto nel comprensorio.
Le manifestazioni stephensoniane sono state organizzate sotto il patronato del Ministero dei Trasporti ed il patrocinio del Comune di Firenze, dal Compartimento di Firenze, con la collaborazione del Reparto Mostre dell'Ufficio Relazioni Aziendali FS, che in particolare ha curato l'allestimento della sezione storica, dall'Accademia Internazionale Medicea, dal Dopolavoro ferroviario di Firenze e dal Consolato di Gran Bretagna.
La mattina dell'inaugurazione, oltre al saluto del Direttore Compartimentale che ha letto anche un messaggio del Direttore Generale, si sono avuti gli interventi dell'Onorevole Pezzati, Presidente dell'Accademia Medicea, e del console britannico, Mr. Roger Eilbeck, con un messaggio dell'ambasciatore in Italia di S.M. la Regina Elisabetta II.
Poi la premiazione dei partecipanti ai concorsi di "Poesia", "Arte figurativa", "Fotografia" e "Fermodellismo"; infine l'appassionante collegamento radio e tele, curato dal Gruppo radioamatori del DLF, tra la Palazzina Presidenziale di Santa Maria Novella e Wylam, vicino a Newcastle, luogo di nascita di Stephenson.
Per tutti e quindici i giorni in cui la mostra storica celebrativa è stata aperta, il successo di pubblico è stato vivissimo e si è registrato, a tutte le ore di apertura, un afflusso notevolissimo, specialmente di giovani e ragazzi appassionati, che sostavano dinanzi ai tracciati ferroviari con materiali in movimento, ai modellini di locomotive e vetture e carri, ai diorami bellissimi. Grande folla anche per la sezione più propriamente storica, dove oltre ai bei pannelli didascalici illustranti per grandi tappe la storia della strada ferrata, particolare interesse hanno riscosso le riproduzioni in metallo a grandezza di circa un metro della celeberrima Rocket, della Locomotion e della Bayard; e poi grande successo anche per pezzi originali, recentemente ritrovati, di rotaie della prima linea ferroviaria italiana, la Napoli-Portici; riproduzioni di vecchi orari ferroviari e di norme per l'uso della ferrovia; buste e francobolli nel settore dedicato alla filatelia e così via.
Massiccia presenza anche al pomeriggio cinematografico del 7 dicembre, con la proiezione di documentari delle FS, e alla precedente serata del 2 alla Sala Belvedere del Palazzo dei congressi dove ha avuto luogo l'interessante Conferenza-dibattito sul tema «G. Stephenson e la rivoluzione industriale» con le relazioni dei Professori Peter Brown, Direttore del British Council di Milano, Ottaviano Edoardo ed Enrico Chiavacci, docenti, e Paolino Camposano, già Direttore del Servizio Trazione FS.

Antonio D'Andrea

L'Ing. Salvatori durante il suo intervento. Al suo fianco, l'On. Pezzati, Presidente dell'Accademia medicea, e il console britannico Eilbeck

Un angolo della bella esposizione, dedicata a Stephenson, allestita dal Reparto Mostre FS. La Mostra, che ha avuto grande successo, verrà probabilmente ripetuta in altre località

MANERBIO

Elettrificazione per la Brescia-Olmeneta

Sono stati recentemente iniziati i lavori di elettrificazione della tratta di linea Brescia-Olmeneta. Si apre così la grande stagione dei lavori ferroviari previsti dal Piano Integrativo in Lombardia; l'opera, che si inquadra in un contesto più ampio di lavori, farà di Brescia uno dei principali nodi ferroviari della Regione.

La linea in questione è il primo tratto di un itinerario che attraverso Cremona, Fidenza e la Pontremolese garantirà a tutta la Lombardia orientale, ed in particolare alle industrie siderurgiche bresciane e bergamasche un rapido ed efficiente collegamento con i porti del Tirreno e con il centro-sud, evitando il nodo di Milano.

L'asse Brescia-Fidenza (85 km) costituisce un percorso alternativo di rilevante importanza che permetterà una più equilibrata ripartizione del traffico merci nel bacino ferroviario lombardo.

I lavori prevedono ingenti stanziamenti per l'elettrificazione e la posa del cavo telefonico, l'installazione di sistemi automatici e centralizzati di controllo della circolazione, la sostituzione delle travate metalliche del ponte sul Po tra Cremona e Fidenza (aumento del carico per asse a 20 Tonn) ed infine l'automatizzazione dello scalo e della stazione di Brescia che ne aumenterà la potenzialità.

Uno degli aspetti interessanti dell'opera sta nel fatto che, come in altre esperienze recenti, quali l'elettrificazione della linea Fidenza-Cremona e della Sondrio-Tirano, anche questa volta l'installazione delle mensole, la tesatura e la pendinatura della linea di contatto, nonchè lo scavo e la posa del cavo telefonico, sarà fatta direttamente da personale tecnico delle ferrovie. La produttività e la professionalità dei ferrovieri sono un'altra volta direttamente impegnate al raggiungimento di una tappa importante nel potenziamento in tempi brevi della rete FS.

Nel corso della cerimonia che ha festeggiato la posa in opera del primo palo, svoltasi a Manerbio, tra le altre autorità, è intervenuto anche il Direttore Generale, Dr. Semenza, che ha tenuto a sottolineare come i ferrovieri, anche nel caso dell'elettrificazione della Brescia-Olmeneta, hanno accettato la sfida per la realizzazione nei tempi previsti delle opere del Piano Integrativo rispondendo alle aspettative del Paese con il quotidiano impegno.

E proprio dei giovani operai della squadra di posa-cavi hanno tenuto ad esprimerci la loro soddisfazione nel contribuire in prima persona alla realizzazione di questa importante opera. Grazie ad essa, infatti, in un domani che ci si augura vicino, migliorerà il servizio di trasporto dei pendolari del comprensorio che numerosi gravitano sull'area industriale di Brescia, e quello delle merci. Un aiuto e uno sbocco ulteriore per l'operosità di questa gente.

Roberto Zilorri

UDINE

Un tappeto per i P.L.

Ecco una sorpresa davvero gradita per quanti percorrono, in località Catena di Villorba, l'arteria che incrocia la linea ferroviaria per Udine, pochi chilometri a nord della stazione di Treviso. Da qualche settimana su questo attraversamento è stata montata una pavimentazione di materiale gommoso che "lega" il manto d'asfalto alla linea di scorrimento della rotaia, formando una superficie uniforme e compatta.

Questa nuova impostazione del momento d'incontro fra strada e ferrovia è stata ideata in Germania. Il passaggio a livello di gomma per l'Italia è quasi una novità, ma all'estero la formula è stata ampiamente collaudata, giacché circa 500 di queste strutture sono già state installate in vari Paesi d'Europa.

Il complesso è costituito da una serie di piastre incastrate l'una con l'altra e insieme trattenute dalle rotaie, mentre ai lati del piano stradale sono pressate da apposite morse che garantiscono la compattezza della piattaforma. Gli elementi, rettangolari, pesanti fino a 140 kg ciascuno, vengono montati con estrema rapidità direttamente sulle normali traverse senza che sia richiesto alcun intervento preventivo sul piano d'appoggio. Altrettanto facilmente possono essere rimosse in occasione delle periodiche revisioni dell'armamento. Un vantaggio offerto da questo sistema è la riduzione dei tempi e dei costi delle fasi di smontaggio-rimontaggio rispetto ai tradizionali passaggi a livello, che richiedono la distruzione e ricostruzione dello strato d'asfalto. Il risparmio, che col passare degli anni compensa ampiamente i maggiori costi unitari, è particolarmente evidente nel caso di attraversamenti con strade di intenso traffico, nei quali più frequenti sono gli interventi per

La cerimonia inaugurale nella stazione di Manerbio

Una fase della posa in opera delle piastre gommose

l'allineamento dei binari.
La conformazione stessa della struttura d'insieme, comunque, data la continuità che si realizza tra il piano di circolazione stradale e la superficie superiore del fungo della rotaia, oltre a consentire una circolazione stradale più rapida e scorrevole, riduce sensibilmente la spinta laterale impressa dalle ruote degli autoveicoli sulla rotaia stessa, e rende pertanto meno frequenti i lavori sull'armamento.

Il materiale utilizzato è elastico, impermeabile, resistente agli agenti chimici e alle sollecitazioni meccaniche. La possibile durata di un passaggio a livello di questo tipo è stata calcolata nell'ordine dei cinquant'anni.
È noto che la nostra Azienda punta sulla graduale soppressione degli incroci strada-ferrovia, sempre pericolosi, incoraggiando le Amministrazioni locali, anche con cospicui contributi finanziari, a realizzare cavalcavia e sottopassi.

E se un passaggio a livello concepito per durare mezzo secolo dovesse un giorno essere eliminato? In tal caso, nessuno spreco: le piastre potranno essere asportate e collocate altrove.

Laura Facchinelli

Una drammatica immagine dei danni arrecati dalla frana sulla linea Ancona-Falconara

Tutto è iniziato alle 22,35 della notte del 13 dicembre. La frana si è mossa dal quartiere Posatora verso il mare, su un fronte di circa due chilometri con le drammatiche conseguenze ormai ben note.
La linea ferroviaria a doppio binario, che in quel tratto corre parallela alla costa, ha subito anch'essa la spinta dell'imponente smottamento; il corpo stradale si è dissestato avanzando fino a 7 metri verso il mare, le rotaie si sono divelte e contorte per un'estesa di 1.300 metri. Fortunatamente l'allarme è stato subito dato alle stazioni di Falconara ed Ancona, che hanno fermato la circolazione ed avvertito i tecnici degli Uffici Lavori e I.E., prontamente accorsi sul posto. A tempo di record sono stati anche istituiti servizi sostitutivi automobilistici.
I lavori di ripristino sono praticamente iniziati subito, con l'ausilio anche di due imprese private, per realizzare soprattutto un binario di fortuna.
Grazie all'impegno del personale, già alle 9,30 del 16 dicembre, fra la sorpresa di molti che dubitavano sulla fondatezza delle previsioni fatte, è transitato fra Falconara ed Ancona il Diretto 2503 proveniente da Milano. Naturalmente gli interventi stanno continuando per l'eliminazione dell'inevitabile cedimento del binario, con alcune correzioni anche planimetriche. Tra poco sarà ultimata la costruzione del secondo binario da affiancare a quello in esercizio, al fine di ridurre al solo rallentamento (10 km/h) le attuali limitazioni d'esercizio che non consentono la circolazione di più di 60 treni nell'arco delle 24 ore.

S.M.

ROMA

Il presepio della Stazione Termini

Alcuni buoni motivi per recarsi a Termini, anche per chi non deve partire. Sono ormai ultimati i lavori di abbellimento della grande galleria della Stazione Termini, che congiunge Via Giolitti a Via Marsala. Il nuovo Ufficio Informazioni FS, i nuovi sportelli bancari, i nuovi negozi rendono la Stazione di Roma Termini ancora più efficiente, con tutto quanto può servire a chi arriva o a chi parte.
In questo contesto di rinnovamento si è inserito a dicembre il tradizionale Presepio FS, che è stato definito il più visitato d'Italia (nel 1981, oltre due milioni di viaggiatori). Quest'anno è stata ricostruita in scala 1/60 la fastosa fontana di Clemente XII (1733) di Porta Furba sulla Via Tuscolana, con i grandi ruderi dell'acquedotto romano dell'Acqua Claudia, sotto un fornice dei quali è stata sistemata la Capanna della Natività di Gesù, al riparo di una pittoresca casa del '700, tratta dagli acquerelli di Ettore Roesler Franz.
Il progetto e la direzione dei lavori sono di Silvio Bulli; la realizzazione di Alberto Alignani, Franco Bianconi, Luciano Brunelli, Salvatore De Sanctis e Giacomo Tagliacozzo. Gli effetti speciali sono di Fraioli, Curti e Collorà; tutti ferrovieri della Stazione Termini.
L'inaugurazione del Presepio FS ha avuto luogo il 15 dicembre alla presenza del Cardinal Vicario, Ugo Poletti, del Vice Direttore Generale, Ing. Misiti, del Direttore Compartimentale e dei Capi degli Uffici Compartimentali e di numerosi ferrovieri. Il Presepio, allestito al centro della galleria della Stazione, rimarrà esposto fino al 13 gennaio 1983.

O. P.

MILANO

Un'elettrolettiga per la Centrale

È stata recentemente consegnata alla Stazione di Milano Centrale una elettrolettiga per infermi, dello stesso tipo di quella in esercizio ormai da circa un anno presso la Stazione di Roma Termini.
L'iniziativa ha lo scopo di migliorare nell'ambito della Stazione il servizio di trasporto degli infermi da indirizzare all'ambulatorio F.S. in modo che ciò avvenga in condizioni ottimali per quanto riguarda la rapidità e la sicurezza.
Il mezzo ha la struttura di un veicolo gommato simile ad un piccolo autofurgone cabinato mosso da un motore elettrico ad accumulatori. Nella parte anteriore è sistemato il posto guida, in quella posteriore trova alloggiamento la barella portaferiti, una cassetta di medicazione ed un piccolo apparecchio per ossigenoterapia. È prevista la presenza di un accompagnatore.
Un terzo esemplare di elettrolettiga sta per entrare in servizio presso la stazione di Napoli Centrale.

Un ponte in 34 giorni

continuazione da pag. 17

dimenticato perché i ricordi si accavallano e qualcosa è fatale dimenticare.
Ascoltiamoli. Per Lidio Parizzi, Capo del 1° Riparto Lavori d'Esercizio, è stata un'esperienza sofferta. Non si è ancora liberato della tensione di questo mese e ne parla quasi a disagio.
«Non credo che riuscirei a ripetere il lavoro fatto in questi giorni. Non ce la farei più. Il ponte è sempre stato oggetto del nostro lavoro. Le piene del Taro hanno un andamento incostante e ogni volta ci costringevano ad intervenire per riparare qualche danno. Anche quest'anno erano stati fatti i lavori di protezione giudicati necessari e ci sentivamo tranquilli. In ogni caso nessuno di noi pensava che il fiume avrebbe fatto danni da quella parte dove mai era arrivata una goccia d'acqua a toccare le pile. Vedere il ponte crollare in quel modo, dopo tutte la nostre attenzioni, ci ha fatto sentire come colpiti alle spalle. Abbiamo reagito con tutta la nostra energia per riavere il ponte al più presto. Ogni punto del cantiere è stato seguito da uno di noi, giorno e notte, e non c'è stato bisogno di predisporre turni o di chiamare gente in servizio perché l'avvicendamento è avvenuto spontaneamente. Del resto il non veder più passare i treni su una linea come questa non ci poteva lasciare indifferenti».
Gli interventi per ridurre quanto possibile il disagio dell'utenza hanno visto anche il ricorso all'autopullman. Il dott. Franco Gardi, Capo Divisione dell'Ufficio Commerciale, ha diretto il lavoro dei Centri Operativi per i servizi sostitutivi di collegamento fra Parma e Fidenza.
«Nelle prime ventiquattro ore di emergenza i servizi sostitutivi si sono adeguati alle necessità contingenti. Abbiamo quindi provveduto ai trasbordi per tutti i treni che affluivano a Parma e Fidenza, alcuni anche a lungo percorso con grandi quantità di viaggiatori. Dopo che i treni a lungo percorso sono stati instradati sui percorsi alternativi come da programma, il servizio di collegamento con autopullman è stato organizzato per il traffico dei pendolari, molto intenso nella zona. Inizialmente sono stati utilizzati 25 autopullman al giorno, ridotti poi a 16, con i quali siamo riusciti ad assicurare un buon servizio per i pendolari — 90 corse al giorno — per un movimento complessivo giornaliero di 4.500 lavoratori.
Abbiamo operato anche in collaborazione con l'Ufficio Commerciale di Firenze per sostituire alcune relazioni sulle tratte Parma-Fornovo e Fornovo-Fidenza al fine di consentire su quell'itinerario una marcia più regolare ai treni a lungo percorso».
L'interruzione di questa linea fondamentale ha comportato naturalmente radicali provvedimenti per la circolazione. Nella giornata stessa il cav. Rubes Razzini, Capo Divisione dell'Ufficio Movimento, coadiuvato dal Capo Ufficio Dirigenti Centrali, Massimo Costantini, ha elaborato un primo programma.
«Il primo giorno abbiamo dovuto sopprimere tutti i treni merci per non creare ulteriori intralci alla circolazione, decidere treno per treno quale instradamento scegliere e contemporaneamente formulare un primo programma. Sulla linea Bologna-Verona, a semplice binario, sono state abilitate alcune stazioni, normalmente disabilitate, per aumentare le possibilità di incrocio. Il programma provvisorio è stato approvato dalla Direzione Generale che lo ha diramato immediatamente sottoponendolo ad una attenta verifica. Dopo tre giorni di rigoroso esame, sono state apportate le opportune modifiche ed è stato quindi diramato il programma definitivo. Sul tratto Parma-Fidenza transitano normalmente 111 treni viaggiatori e 43 merci, nei due sensi. Dei viaggiatori, 41 sono stati instradati via Fornovo, sul cosiddetto triangolo che nell'occasione è stato provvidenziale, con un perditempo di 40/60 minuti. Sulla linea di Verona sono stati fatti transitare 25 treni. I rimanenti sono passati sulla Pisa-Genova mentre la Bologna-Padova ha sopportato il traffico merci. La cosa che mi preme sottolineare è che tutto si è svolto ordinatamente e, ritengo, col minimo disagio per i viaggiatori. La Direzione Generale, che ha costituito un proprio Centro Operativo, ha seguito la situazione giorno per giorno fornendo tempestivamente le opportune istruzioni».
Il Direttore Compartimentale, Ing. Luigi Marino, non nasconde la propria soddisfazione per la prova che l'Azienda ha dato a tutti i livelli.
«Credo che questa sia stata una dimostrazione che le Ferrovie dello Stato hanno uomini e capacità all'altezza di qualunque situazione, anche le più sfavorevoli, quando dispongono di mezzi e facoltà decisionali. Alla base del successo, ritengo sia stato determinante l'intervento prettamente manageriale del Direttore Generale che, appena avuta da me stesso la notizia del fatto, circa alle 14, ha promosso in sede centrale tutti gli interventi necessari per dare una prima risposta alle esigenze del traffico nazionale e per la sollecita ricostruzione dell'opera. Di rilevante importanza la sintesi che si è potuta ottenere fra tutte le strutture che, avvertita la gravità della situazione, si sono prontamente mobilitate e adeguate all'urgenza. Tutti i ferrovieri hanno risposto prontamente, ma mi sembra giusto che il ringraziamento particolare vada indirizzato a quelli che solitamente rimangono sconosciuti, e che sono, invece, protagonisti determinanti». □

Viene ripristinata la palificazione. Fra qualche ora potranno transitare i primi treni

SEZ. NARRATIVA

1° classificato

«zum Franz»

di Virginia Ferrara

Capo Gestione - Stazione di Bagheria

C'è chi ha scommesso qualche marco di troppo su questa faccenda. Attorno ai tavoli di legno grezzo del bar, si affollano tanti visi di emigrati. Hanno in comune un'aria di rassegnata attesa di tempi migliori; stasera si è aggiunta anche un po' di allegria.

Il fatto nuovo che causa tanto trambusto è in realtà un evento che si ripete da sempre: ogni sera alla stessa ora don Calogero si alza dalla sedia e, senza parlare, paga il conto. Si avvia poi all'uscita e dice: «Ci vediamo più tardi». Esce curvo di malinconia, l'espressione assente. Alle 19,30 è già di ritorno; riprende posto al tavolo senza parlare e il suo sguardo non si alza su niente e su nessuno. Ordina una birra scura e la beve a piccoli sorsi, fissando la tovaglia azzurra. Attorno a lui c'è il vociare esagerato dei compagni, fatto apposta perché non si senta nell'aria il suo pesante silenzio. Stasera il vociare ha toni più alti; poco prima dell'arrivo di don Calogero si è sparsa la voce di una scommessa che lo riguarda.

L'idea nasce quando Carmelo, curioso e pettegolo al pari di una comare ignorante, sospetta maligno probabili impegni libertini di don Calogero, dal momento che questi avrebbe a suo dire proprio un aspetto studiatamente onesto.

Questa insinuazione bassa e gratuita fa saltare come una molla dalla sua sedia Agostino, compagno di stanza di don Calogero, che inveisce contro la cattiveria degli uomini e difende con accanimento il sospettato, dando pugni sul tavolo e lanciando inviti a non impicciarsi dei fatti altrui, col suo linguaggio colorito, ricco di parolacce.

Poi si calma e, brontolando a bassa voce, torna a sedersi per rinnovare il gusto della birra, suo unico piacere di emigrato. Interviene pacato Giovanni, sostenendo che, in realtà, c'è qualcosa di strano nel comportamento di don Calogero; il suo rito serale è inconsueto e inspiegabile.

Intanto, non può trattarsi di un appuntamento telefonico per il semplice fatto che la famiglia di don Calogero non ha telefono e poi, in ogni caso, per telefonare non occorre allontanarsi dal bar, regolarmente fornito di cabina telefonica funzionante; in secondo luogo a quell'ora non c'è nessuna attività di rilievo in città che possa giustificare il puntuale allontanamento di don Calogero.

Agostino rimane anche lui un momentino perplesso a queste giuste considerazioni, ma è solo un attimo; riprende la sua posizione di «paladino» e col vocione contraffatto dalla rabbia tuona un ulteriore vocabolario sconcio contro i curiosi, rovina del genere umano.

A questo punto il clamore delle voci si acuisce; ognuno dice la sua, sostenendo questa o quell'idea, facendo congetture come tanti investigatori davanti a un misfatto.

La proposta improvvisa di Carmelo fa tacere tutti d'un colpo: una scommessa. Non c'è che da fare una scommessa; basta solo che qualcuno stasera segua di nascosto don Calogero e tutto verrà chiarito.

L'idea di Carmelo, dopo un primo attimo di imbarazzo punteggiato da frasi come «però, è un'idea», «ma è infantile!», «eppure, non c'è male», viene definitivamente accolta, tranne da Agostino, che si dissocia e suggella la sua contrarietà con un ulteriore «fiore linguistico».

Nessuno osa proporre che sarebbe più semplice chiedere all'interessato stesso di dipanare quest'aria di mistero che lo circonda; don Calogero è così riservato che curiosare così nella sua vita privata sembrerebbe a tutti come profanare un sepolcro. Già al suo arrivo in Germania don Calogero si è distinto per una sua dignitosa riservatezza che ha impressionato l'intera compagnia.

Non succede mai infatti che dalle sue labbra esca il benché minimo accenno alla propria famiglia, ai fatti che lo riguardano. La sera, dopo il lavoro, attorno ai tavoli del bar, egli ascolta i discorsi degli altri e non partecipa a quel patetico e sempre ripetuto rito collettivo delle rimembranze familiari che comincia puntualmente nel momento in cui il languore del sonno e i fumi dell'alcool sprofondano l'anima nelle tenerezze del sentimento, nel tepore degli affetti troppo a lungo repressi, affinché il cuore non scoppi.

Penna d'oro ferroviaria

I discorsi si animano sempre più e, presto, da un bisbiglio discreto che sale da piccoli gruppetti di due o tre persone, si passa a parlare con toni sempre più alti, dove il ricordo familiare sfuma impercettibilmente e del tutto casualmente in qualcosa di meno intimo, di più universale, ma sempre strettamente connesso al paesello forzatamente lasciato.
Finché qualcuno, come a un pensiero improvviso, interrompe il discorso e, rivolto a don Calogero, chiede: «E tu, che ci racconti di casa tua?». L'interrogato si stringe nelle spalle, abbozza un sorrisetto e risponde invariabilmente: «E che devo raccontare?».
Poi tace, distoglie lo sguardo e riprende a parlare, ma di altre cose, per fugare quella specie di imbarazzo che lo prende e, allo stesso tempo, sente intorno a sé ogni volta a queste domande personali.
Carmelo ha appena avuto il tempo di raccogliere le adesioni di tutti, che don Calogero fa il suo ingresso con l'aspetto consueto che lo rende inconfondibile; testa leggermente inclinata a sinistra, mani incrociate dietro la schiena, sorriso indeciso. «Buona sera a tutti», e rompe lo strano silenzio che si è fatto al suo arrivo.
Lo scoppiare improvviso delle voci dei compagni ha stasera tutto il sapore di un rimedio al subitaneo silenzio precedente, ma don Calogero non se ne rende conto, perso con la mente dietro un impalpabile, inafferrabile lavorio che è solo un illusorio allontanamento da questo freddo paese dove il cielo ha il colore dell'angoscia, dove il pane ha un sapore amaro di rinunce e umiliazioni. Così va con la mente al suo paese pieno di sole, dove la natura ha suoni dolci e il cielo è un mantello azzurro che ricopre uomini e destini.

La serata scorre ora come sempre e vede ripetersi i gesti di sempre. Solo gli sguardi sono cambiati; sono più curiosi, si fermano più spesso sul volto di colui che, senza saperlo, è al centro delle attenzioni.
Sono quasi le diciotto; don Calogero non è il solo a tenere d'occhio l'orologio, ma non lo sa.
Si alza quindi con attesa precisione e il suono del suo commiato provvisorio è appena sfumato nell'atmosfera azzurrina di fumo che già si ritorna a parlare di lui e della scommessa.
Carmelo e Giovanni sono incaricati con approvazione generale di seguirlo. Quando escono, don Calogero è già una piccola figura che lentamente percorre il lungo rettilineo su cui si affaccia il locale; ma la luce giallina dell'insegna «zum Franz» non lo illumina più.
Lo si può scorgere sotto un fascio di migliaia di altre luci colorate a sinistra, le mani incrociate dietro la schiena, chissà forse anche il sorriso indeciso.
L'aria è immobile e pesante e al di là del buio è intuibile un cielo plumbeo, carico di umide promesse.
Carmelo e Giovanni, il bavero del cappotto alzato, mantengono una prudente distanza dal compagno. Riempiono di chiacchiere quel senso di vuoto che sentono, malgrado tutto, aleggiare come una presenza arcana sulle loro meschine curiosità. Ed è con ricchezza di particolari che la cronaca dei loro fatti quotidiani diventa un racconto interminabile dove gli aneddoti con vesti diverse vengono narrati con esasperante ripetizione di termini ed esclamazioni, e camminando parlano parlano e sanno che una sola pausa, un solo attimo di silenzio potrebbe ergersi a giudice delle loro coscienze. Questa consapevolezza li costringe in maniera ineluttabile a ripetere ogni volta più a se stessi che all'altro che «in fondo, c'è qualcosa di strano in tutta la faccenda».
Così è già trascorso un quarto d'ora e le tre figure proseguono, ignara la prima, furtive le altre, verso la meta.
Un paio di volte i due compagni sono costretti a nascondersi con un salto improvviso per evitare che don Calogero, nell'attraversare la strada li possa scorgere.
Ma questi, da parte sua ha già la mente rivolta altrove, a un punto ben determinato della carta geografica d'Italia. Libero di abbandonarsi ai suoi pensieri, senza curiosità sia pure benevole, la sua mente corre alla moglie, ai figli, alla madre vecchia, e come in un film la loro vita quotidiana gli scorre davanti, portata dall'eco delle parole delle lunghe lettere che riceve, dove niente, nemmeno il particolare più insignificante sfugge alla cronaca che gli viene fatta.
Così, quel mondo lontano trascende la notte che incalza e riempie dei suoi contorni sempre più decisi l'aria pungente della sera; chissà se basteranno i marchi che ha mandato l'ultima volta a casa, chissà se Ninetto la finirà, ora che è più grande, di buttarsi nella polvere quando fa a pugni coi ragazzini, per tornare poi a casa sbrindellato e pesto, chissà come si sarà fatta grande Mariella, ora che è diventata signorina...

Il filo dei ricordi è frammentato qua e là da ulteriori pensieri che si accavallano in una ridda di immagini e suoni che, ora tralasciano, ora ritornano su questo o quell'argomento, dando l'impressione di un meditare disordinato e incostante. In realtà sono pensieri lineari le cui trame apparentemente confuse sono tutte riportabili a una stessa matrice, da cui traggono l'idea prima per correre via, come mille rivoletti sfuggiti per uno scherzo del terreno al corso principale di un unico fiume.
L'itinerario si snoda sotto il passo costante di don Calogero e dei due amici attraverso strade larghe e viuzze; in lontananza si intravedono già le acuminate guglie del duomo gotico, a ridosso del quale si trova la stazione centrale delle ferrovie tedesche.
È proprio in direzione di quella che don Calogero avanza raggiungendone presto l'entrata. È trascorsa quasi mezz'ora da quando egli ha lasciato dietro di sé la fumosa cortina del Franz, dove l'allegria serale dei suoi compagni ha lo stesso suono struggente del canto di un usignolo prigioniero.
Si avvia al binario otto, rallentando il passo e, arrestata la sua marcia, siede ora su una panchina di ferro, la mano sinistra chiusa in quella destra fra le gambe divaricate, la testa leggermente inclinata a sinistra. Proprio di fronte a lui la targa sulla vettura del lungo treno in partenza porta scritta la sua destinazione: Palermo.
Il treno, come appena preannunciato, comincia lentamente a muoversi e don Calogero segue con gli occhi la vettura e ogni elemento di essa, dalle maniglie al finestrino, dalle scritte alle ruote viene accarezzato dal suo sguardo quasi in un'ideale sostituzione con questa vettura che così com'è adesso, vedrà venire incontro a sé i dolci contorni della terra sicula e sarà avvolta dall'aspro profumo nel vento della corsa.
Il treno mostra già la sua coda lampeggiante di luci laterali rosse; don Calogero si alza per seguirlo meglio con lo sguardo fin quando esso scomparirà sulla sua strada di ferro. Carmelo e Giovanni, finora nascosti dietro una tabella orario, lo seguono adesso sulla strada di ritorno con intima silenziosa vergogna.

I bozzoli d'oro

di Gervasio Gerini
Capo Deposito Sup. R.L. Foligno

La luna allaga in silenzio il cielo di dicembre e i monti aguzzi, stretti nei bianchi colletti di nebbia, come una processione ferma di seminaristi. Immobili aspettano, con pazienza di gelo il tuo ritorno. Anche io, Giovanni, e mi sento stanotte un povero ladro che non può più portarti tra loro. E vorrei guardarli ancora dalla mia antica finestra di bambino solo e chiamarli piano: San Vicino, San Silvestro. Guidavano la lunga fila di ombre e sulle loro croci si accucciavano le stelle.
I ragazzi del seminario erano già a dormire nel bozzolo di tepore degli scaldini e li guardava tutti il Sacro Cuore di Gesù, con la fiamma accesa tra le mani. Anche tu eri andato con loro e non sapevi più continuare i giochi, il giorno e la sera.
Chiuso tra le foglie del gelso vedevo il sole spezzarsi tra i rami e cercai il mio nido di more, nere come la notte.
L'estate sdraiava gli animali nelle rare tende di ombra, batteva le sue mani calde contro i muri della cantina e mi spiava. Scivolavo allora il mio tempo guardando i bachi da seta ingrassare e stendersi pigri sui rami del "bosco". Erano pronti a chiudersi nei loro bozzoli d'oro e non sapevo come fermare il lento filare, per non essere solo a vedere quello spettacolo nuovo e meraviglioso.
Si addormentarono i bachi e rubai al bosco il suo tesoro. Chiusi in una scatola di cartone, seguitavano il loro sonno e non seppero l'estate e l'autunno e l'inverno dai chiavistelli di gelo.
Ti aspettavo a Natale, con un languore che lievitava la mia solitudine nella campagna avara di amici. La notte cominciava a sciogliersi nella nebbia e mi lasciai cadere sul letto

senza la forza di aspettare il giorno: «Sacro Cuore di Gesù, fa che io t'ami sempre più...» E scivolai dormendo nella vigilia di Natale.
Dimenticai il lungo digiuno che mi aspettava e corsi per il grosso orto fino alla tua casa. Eri arrivato. La mantellina nera e il cappello da prete, ti facevano un altro ed aspettai che ti cambiassi. Ma sei rimasto quieto, nel tuo vestito, a sentire gli odori della cena.
(I bachi erano chiusi nei loro bozzoli d'oro).
Il buio arrivò in fretta, con nuvole gonfie di neve e ci scaldammo tutti nella tua cucina: guardavano te, che da grande avresti fatto il prete e detto Messa da noi.
Tessevi ormai la tua vita fuori della campagna, intento sui tuoi fili di seta.
E volli andare anche io al seminario e piansi tra le mani di mia sorella che mi preparava per la notte. Sentii le sue braccia farsi dure sul mio corpo. No. Anche a costo di togliersi il pane di bocca.
Mi avrebbe tenuto in casa e portato avanti finché non fossi diventato grande. La sua voce, comando e promessa, mi consegnò al sonno.
Sognai mia madre, vinta dalla «spagnola», guardare con infelice rassegnazione ciocche di capelli morti tra le mani. «Non lo potrò vedere grande» diceva di me come fosse colpevole di dovermi abbandonare. Il dolore mi aveva svegliato e pensai alla mia casa con gelosia e sospetto: nessuno mi avrebbe mandato fuori di lì. Mi era stato promesso. Avevo anche io il mio bozzolo di povere pietre e con povere cose. Non avevo più fretta di uscire.

Natale era magnifico col suo immenso mantello di neve. Il freddo cominciava a ghiacciare ogni cosa. Corremmo insieme fino alla villa dei padroni. Le siepi di vetro e gli alberi stendevano i loro merletti come in un mercato e la fontana offriva splendidi ghiaccioli ad invisibili compratori. C'era il silenzio delle cose vuote. «Sembra una cattedrale con tanti candelieri» mi hai detto, contento di quella immagine. E ti eri messo di nuovo lontano dalla mia vita.
«Tua madre ti ha mandato al seminario perché non ce la fa a tenervi tutti» risposi come ad una tua domanda, scegliendo un sasso da tirare. Volevo spezzare il ghiaccio trasparente dell'acqua. Non il tuo cuore.
Le mie non erano parole di cattiveria; cercavo solo di convincermi, ad alta voce, che non mi era stato negato un privilegio, se rimanevo a casa. Ed aspettavo da te una assicurazione che non mi hai dato.
Si spensero i vetri della cattedrale e fu un Natale di silenzio. Prima di partire eri venuto a salutarmi. Ti dovevo qualcosa e il mio affanno scovò la scatola dei bozzoli d'oro. Ed affondò nell'anima il pallore dei gusci divorati da farfalle che non avevano mai volato...
Col nuovo anno sentivo ogni giorno crescere l'ansia di chi è

vicino ad un avvenimento definitivo, e l'ingiustizia di questo, qualunque cosa stesse per accadere. Ripetevo allora, fino a stordirmi, «Sacro Cuore di Gesù, fa che io ti ami sempre più...».
Ed arrivai all'estate. Le croci dei monti sembravano d'oro e vedevamo ogni giorno la fila dei seminaristi camminare lenta verso S. Silvestro. Ci passavate vicino. Le donne si affrettavano dai campi sul ciglio della strada e gli uomini affilavano piano le falci o si fermavano a guardarvi, come se fosse nuovo quello spettacolo di ogni giorno. Eravate una parte della nostra vita di contadini e quella breve processione di pretini ci toccava tutti. Le madri, da sotto il cercine, cercavano con rapide occhiate, i figli come se fosse peccato indugiare troppo a guardare. E se ne andavano torve, se non li avevano visti. Qualcuna ci chiedeva di chiamarvi per nome. Ti ho sempre cercato a gran voce, sicuro di farti piacere.
Poi correvo leggero a cogliere more e foglie di gelso. Altri bachi impigrivano al buio della cantina e presto sarebbero saliti nel bosco.
Un giorno che non ti vidi ti pensai malato. Solo, tornavo verso il gelso con pensieri di malinconia. Eri disteso sotto l'albero, gli occhi chiusi, e la bocca sembrava sporca di sangue. Mi sentii gelare come se fossi morto. Poi, ti vidi le more tra le mani. Eri scappato e piangevi di quella fuga inutile. Coglievo in silenzio more e foglie di gelso pregando che non chiedessi aiuto. Di lontano, la piccola processione si era fermata impaziente, sicura che saresti tornato. E te ne andasti, come ti fossi solo allontanato.

Quando sei diventato una «storia», parlarono di un ragazzo delicato che non poteva fare la vita dei campi. Per questo ti avevano mandato in seminario. Ma quel giorno d'estate tu volevi scappare e avevi paura della tua casa. Non sapevo dove nasconderti. Ero un amico inutile. Continuavi la tua strada con i ragazzi del seminario; io la mia, fino al gelso per bachi sempre più pigri.
Mi disse tua madre che saresti partito in autunno verso un altro seminario a passare i mesi più freddi. Pensai al mio gatto, portato via chiuso in un sacco perché non trovasse la strada di casa.
Quel giorno il sole mi spellava i ginocchi mentre correvo sul monte di S. Silvestro. Dovevo avvertirti per salvarmi da un dolore lacerante. Hai ascoltato il mio fiato in silenzio, senza sorpresa, come se quella sera di Natale ti avesse spento ogni stupore. «Non ci andrò» mi hai risposto. Era una promessa. Non saresti partito.
Passai la notte a pensarti a casa, con la tua mamma... e poi noi, e poi il gelso ed i bozzoli d'oro.
I bachi si stendevano lenti sui rami del bosco e presto si sarebbero addormentati.
Mani nere ficcavano vetri aguzzi sul muro del seminario.
Il sole mi portò leggero al grande gelso. Tra le erbe lucenti il tuo corpo era sgualcito. La bocca sembrava sporca di more.
Eri scappato da un bozzolo non tuo ed il volo era finito.
Cominciai a correre con le ortiche nel sangue, lontano da te, da quel fatto definitivo che non potevo cambiare. «Sacro Cuore di Gesù, fa che io ti ami sempre più...».
Sentii urlare nella campagna. Allora era proprio accaduto. Mi nascosi nella mia povera anima per non doverti guardare.
E i bozzoli d'oro si spensero in un bosco di gelo.

SEZIONE POESIA

1° classificato

Voglio rinascere vagabondo

Come illudi notte dai brividi infantili il lager degli stanchi
[neon
Suggerisci la vita che frusta capelli allungati
in fumosi angoli, alimentati da paradisi,
dove sbucciano menti perdute nell'erba cattiva.
Vibrano gemiti sulle bocche degli amanti
perseguitati dai giuramenti.
Come illudi notte, falce che incidi fatica
nei muscoli del turno 22/6.00 dell'acciaieria.
Il distributore automatico di sigarette ruba soldi ai negri...
Come illudi notte...
I sogni del CLOCHARD abbracciati alla panchina,
dividono dolori e certezze crocifissi ai ricordi.
Agenti armati cercano BRIGATE ROSSE
tra alcoolisti e trombe impazzite nei NIGHT...
Nel vicolo
vende piaceri rovesciati un povero travestito dal seno
[siringato.
Per migliaia di uomini-robot,
un cielo pettinato, versa cenere grigia
sulla lingua dell'alba.
Come illudi notte...
Chiudo il libro sul capitolo più interessante
«L'ONOREVOLE, IN QUESTO MOMENTO, RIPOSA»
Voglio rinascere vagabondo e vestirmi da carnevale,
per rimanere soltanto col paralume del silenzio,
liquido trasparente del mio acquario,
prima della rassegnazione.

Armando Giorgi
Macchinista T.M. - Dep. Loc. - Genova Rivarolo

2° classificato

Ogni valle sia colmata...

Avrebbe sempre bisogno d'essere messo in bolla
questo mare
e il declivio dei prati più addolcito.
(Lo dico all'incessante
farsi e sfarsi dell'onda)
Davvero, qui, dal profilo del monte da restaurare,
(ma esiste un verso
— lo chiedo all'occhio d'uno strabiliato
Picasso —
da cui guardare il sasso
o l'universo?)
all'«alzati e cammina»
da sillabare in novità di cuore,
ce ne sarebbero cose da fare:
un fuso da regolare sull'ora della valle di Giosafat,
un'ala del Carro dell'Orsa da rimettere in sesto...
(Anche se ogni mio gesto è seminato
dalla sua corsa sfrenata verso il duemila).

Renzo Fregoso
Segretario Superiore 1ª cl. - 7° Rep. Lavori - La Spezia

I venti anni più lunghi della nostra storia

di Marcello Buzzoli

Trasmissioni televisive, libri, articoli, inchieste, continua e si estende il revival su Mussolini e su quello che ha significato nella storia italiana. Un'opera rigorosamente documentata è l'ultimo libro di Luigi Preti su «Mussolini giovane»

Al principio del Novecento, l'Italia è ancora l'Italietta. Non ha raggiunto i confini naturali della penisola e non ha realizzato i grandi ideali e le speranze del Risorgimento. Per riempire il vuoto della delusione, una parte dell'élite intellettuale si volge alla lezione del Gioberti e del Mazzini, riproponendone le idee del primato e della «missione d'Italia», mentre l'Oriani interpreta l'eredità mazziniana come avallo per l'avventurismo bellicista e le conquiste coloniali.

Focolai d'insurrezione, sedati nel sangue, si sono accesi in Sicilia e poi in Lunigiana, nel trapasso dall'Ottocento al Novecento. Una sommossa è esplosa a Milano nel 1898 e il generale Bava Beccaris ha fatto sparare sulla folla.

Frattanto va estendendosi sempre più, anche in Italia, l'irradiazione del pensiero di un filosofo tedesco, Carlo Marx. Questi ha esortato i lavoratori ad unirsi in un'associazione internazionale, al di sopra dei confini dei singoli Stati, per creare una società più giusta, sostituendo alla ricchezza di pochi il benessere di tutti.

In Italia, il partito socialista si è costituito fin dal 1895 ed è come un crogiuolo dove sono confluiti diversi orientamenti di pensiero.

Il 19 luglio 1900, Umberto I viene assassinato a Monza. Sebbene opera di anarchici, il regicidio esprime la diffusa esigenza di un cambiamento di rotta. Vittorio Emanuele III, succeduto al padre sul trono, si affida a Giolitti. Un liberale aperto alle idee nuove e convinto della necessità del dialogo con le forze sociali emergenti.

Il 1° febbraio 1901, appare per la prima volta sull'«Avanti!» il nome di Mussolini. Una notiziola di quattro righe, proveniente da Forlimpopoli. «Ieri sera nel teatro comunale il compagno-studente Mussolini commemorava Giuseppe Verdi, pronunciando un applaudito discorso». Il «compagno-studente» è un giovane di diciotto anni, magro, irrequieto, d'indomabile carattere. La fronte aperta, gli occhi lampeggianti. A quindici anni, insofferente della disciplina scolastica ed esaltato dalle eroiche letture, si è dichiarato anarchico. Ora, con lo stesso impeto, si proclama socialista, anche se non sa quale sia il socialismo. A Forlimpopoli frequenta la Scuola Normale e nel luglio del 1901 consegue il diploma di maestro elementare, meritando l'encomio solenne dei professori. Dopo una breve esperienza d'insegnante, la insofferenza della vita mediocre e lo spirito d'avventura lo spingono ad emigrare in Svizzera. Qui vive alla giornata, esercitando i più umili mestieri. Ma non tarda ad emergere nell'ambiente cosmopolita dei fuoriusciti di mezza Europa che hanno trovato rifugio nella Confederazione elvetica. Frequenta saltuariamente corsi universitari e biblioteche, legge le opere di Sorel, di Pareto, di Nietzsche, ampliando la propria cultura, sia pure in maniera disorganica. È il caporione dei lavoratori immigrati, in prevalenza muratori italiani, che lo seguono ciecamente incantati dalla sua eloquenza demagogica. Gli scioperi e le agitazioni dilagano. Espulso dal Cantone di Ginevra e poi da tutta la Confederazione, il maestro di Predappio evita di rientrare in Italia, perché renitente agli obblighi di leva. Una provvidenziale amnistia estingue il reato. Dopo aver assolto il servizio militare a Verona, insegna lingua francese in un collegio di Oneglia. Torna in Romagna in piena agitazione agraria e conduce la lotta dei contadini. Tratto in arresto, ottiene la libertà provvisoria, pagando una cauzione di cinquanta lire. Ma le peregrinazioni dell'irrequieto romagnolo non sono finite. Si trasferisce nel Trentino che in quell'epoca fa parte ancora dell'Impero austro-ungarico. Segretario della Camera del Lavoro di Trento, direttore dell'«Avvenire del Lavoratore» è espulso nel 1910 dall'Austria per la sua attività di agitatore. Intanto è venuto acquistando influenza e notorietà sempre maggiori nel partito socialista. Allo scoppio della guerra di Libia, è arrestato e condannato per antimilitarismo. L'anno successivo, alla testa dell'ala estrema del Partito, trionfa nel Congresso di Reggio Emilia che delibera l'espulsione dei riformisti e l'incompatibilità con la Massoneria. Iniziatasi la prima guerra mondiale, mentre il partito socialista si mantiene su posizioni neutraliste, Mussolini si schiera improvvisamente con gli interventisti. Lascia la direzione dell'«Avanti!», fonda il «Popolo d'Italia», viene espulso dal Partito.

A quella che potremmo definire la prima fase dell'ascesa del dittatore, Luigi Preti ha dedicato un libro: «Mussolini giovane» (editore Rusconi). Nel contesto del quadro storico e delle vicende rievocate di scorcio, Preti ha voluto evidenziare lo stile, il carattere, il pensiero di Mussolini negli anni della tumultuosa giovinezza. Perciò ha utilizzato abbondanti citazioni degli scritti e dei discorsi di lui, inserendoli nel tessuto della narrazione. Tale procedimento ci consente di non fermarci alla constatazione dei fatti, ma di comprenderne le cause e quindi anche i valori (magari distorti) che hanno accompagnato il maestro di Predappio nella sua grande avventura. Mentre si affollano nelle vetrine molti libri sul regime nero e le comunicazioni di massa ne ripropongono le immagini, presupponendo una conoscenza di base ben consolidata che invece manca, specie nei giovani, è consigliabile volgersi ad opere rigorosamente documentate come questa di Preti. Che senza i lenocini fumettistici, pimento di tante biografie, offre, oltre tutto, una lettura avvincente, dalla prima all'ultima pagina. Data per scontata la componente istrionica che in Mussolini fu assai più accentuata che in altri uomini pubblici, vediamo i tratti salienti della sua personalità. Che egli sia stato grande giornalista ed oratore è un dato di fatto acquisito e non occorrerebbe nemmeno ripeterlo. Ogni volta che ebbe in mano un giornale lo trasformò e gli infuse nuova vita. «La Lima», settimanale socialista di Oneglia, fu il primo periodico affidato completamente al leader romagnolo. Seguì la «Lotta di classe» di Forlì (1910-1912). Quando, non ancora trentenne, assurse alla guida dell'«Avanti!», che era grigio e noioso come molti giornali di Partito, ne cambiò la veste

tipografica, i titoli, il tono e ne fece uno dei grandi quotidiani nazionali. La tiratura salì da 20 mila a 100 mila copie. Il «Popolo d'Italia» conobbe del pari un considerevole successo di vendita. Diventato capo del Governo, Mussolini volle essere anche il direttore d'orchestra della stampa nazionale e la costrinse a suonare ogni giorno il concerto di adulazioni che era gradito al suo orecchio.
Molti degli articoli che egli scrisse si attagliano meglio alla tribuna che alla carta stampata, nel senso che potrebbero essere letti e declamati in pubblico. Ciò conferma lo stretto collegamento tra il giornalista e l'oratore. Ma, al contrario di quanto comunemente si crede, il linguaggio di Mussolini è polemico e insieme antieloquente. Egli dichiarava la propria avversione all'eloquenza «verbosa, prolissa, inconcludente, democratica» (sic) e, compatibilmente con i tempi, svolse un'azione moderatrice nei riguardi del preziosismo dannunziano e delle esagerazioni pirotecniche di certo futurismo. Giustamente è stato osservato che il linguaggio mussoliniano «nelle medie quote o altitudini in cui si librava non deludeva i dotti né intimidiva gli umili». E alla suggestione di questo linguaggio si deve in buona parte il successo di un uomo che nella sua proteiforme versatilità dette fin troppe prove di contraddittorietà e d'incoerenza.
Vediamo la più clamorosa delle metamorfosi, quella che lo portò fuori del partito socialista e cambiò il corso della sua carriera politica.

Il rigetto del neutralismo

Il diciannovenne Mussolini afferma che il socialismo ignora la nazionalità. Il giovane professore di francese a Oneglia ribadisce che gli oppressi non hanno patria, ma sono cittadini dell'universo. Il direttore di «Lotta di classe» definisce la bandiera nazionale uno straccio da piantare sul letame, promuove lo sciopero generale a Forlì contro la spedizione in Libia, scontando cinque mesi di reclusione per incitamento a delinquere. Infine, allo scoppio della prima guerra mondiale, mentre la posizione del nostro Paese viene vivacemente dibattuta, il direttore dell'«Avanti!» vituperà il «delirium tremens nazionalista», dichiara col solito tono dogmatico che l'Italia deve restare neutrale e polemizza aspramente con chi la pensa in altro modo. Siamo alla fine del luglio 1914 e l'Austria ha già attaccato la Serbia. Nei mesi successivi, Mussolini si sbraccia ancora a favore della scelta neutralista. Eppure, come in una commedia degli equivoci, ai primi d'ottobre cominciano a circolare strane voci. A quanto si sussurra, il direttore dell'«Avanti!» è entrato in crisi. Non crede più nella neutralità e continua a sbandierarla solo per finta. Le voci si infittiscono. Mussolini, invece di smentirle, tira in campo un distinguo: l'opposizione alla guerra è un principio ideale assoluto che però deve essere valutato caso per caso. È già una mezza ammissione. Finché il 18 ottobre: «Abbiamo avuto il singolarissimo privilegio di vivere nell'ora più tragica della storia del mondo. Vogliamo essere — come uomini e come socialisti — gli spettatori inerti di questo dramma grandioso?».

La sensazione nel Paese è enorme. Il neutralista intransigente, l'oppositore fanatico del militarismo è passato da un giorno all'altro nelle file degli interventisti e adesso suona la tromba di Tirteo, incitando i giovani alla guerra.

Peraltro l'accusa di essersi venduto che comprensibilmente i socialisti gli buttarono in faccia non trova riscontro in una valutazione obbiettiva dei fatti. Lo riconobbe la stessa commissione d'inchiesta costituitasi presso l'Associazione lombarda dei giornalisti, subito dopo il clamoroso evento. A distanza di tanti anni, il giudizio in sede storica resta immutato. D'altronde, tra i difetti dell'uomo politico romagnolo non c'era la brama di ricchezza. Egli non fu spinto all'interventismo da un pacchetto di banconote, ma dal suo spirito d'avventura, dalla smania di primeggiare e da un complesso di motivazioni che qui riassumiamo. Pur militando sotto la bandiera rossa del socialismo, Mussolini era più sensibile alle suggestioni del volontarismo di Max Stirner e dell'irrazionalismo di Schopenauer che ai principi della dialettica marxiana. Anche Nietzsche influenzò decisamente il futuro duce che fin dal 1908 aveva scritto un saggio («La filosofia della forza») nel quale illustrava le idee dell'autore del «Così parlò Zarathustra». Queste frequentazioni, come pure quelle di Sorel, Blanqui, Maurras, Blondel facevano di Mussolini un socialista eterodosso, sulla rampa di lancio di nuove avventure. Per prenderne coscienza, aveva bisogno soltanto di un catalizzatore. La grande guerra mondiale con la sua tragica temperie fece da catalizzatore e dette ali ancora più ampie alla predicazione trascinatrice dell'inesauribile agitatore. Dei temi e dei miti che attraversano la cultura europea del primo Novecento, egli accolse quelli che meglio servivano al suo estro giornalistico, al suo senso della platea, al suo fiuto di abile politico. Non si ritenne mai vincolato ad un sistema filosofico o ad una costrizione teorica, ma tutte le utilizzò in maniera strumentale, anteponendo alla riflessione la prassi. Non soltanto nel periodo dell'esordio, analizzato nel saggio di Luigi Preti, ma anche quando salì alla suprema responsabilità del Governo e vi rimase per oltre un ventennio.
Il movimento fascista non nacque sulla base di una dottrina ben delineata. «Noi ci permettiamo il lusso di essere aristocratici e democratici, conservatori e progressisti, reazionari e rivoluzionari, legalisti e illegalisti, a seconda delle circostanze di tempo, di luogo, d'ambiente nelle quali siamo costretti a vivere e ad agire», proclamava Mussolini nel marzo 1919 dopo l'assemblea di Piazza S. Sepolcro. E a ben guardare questa disponibilità camaleontica si attagliava perfettamente al temperamento di colui che se ne faceva banditore. Col mantello di un neo-hegelismo, confezionato dal filosofo Giovanni Gentile, furono poi coperte l'improvvisazione eclettica e l'approssimazione ideologica e dottrinaria. Però Mussolini preferì sempre puntare su elementi fideistici e irrazionali: «Il fascismo non è soltanto un partito è un regime, non è soltanto un regime, ma una fede, non è soltanto una fede, è una religione».

L'ora delle decisioni

Parimenti mistico e irrazionale, è il rapporto del duce con le masse popolari. Accantonata la «democrazia diretta» (anche nelle forme più illusorie da specchietto per le allodole) resta l'adunata oceanica dove la folla in delirio non può che gridare un servile consenso. Procedendo in maniera prevalentemente empirica, il regime fascista attuò tuttavia alcuni provvedimenti di rilievo economico e sociale, favorì lo sviluppo dell'agricoltura e la bonifica di regioni paludose, impedì la svalutazione della lira, promosse importanti opere edilizie.
Il sistema corporativo non realizzò una vera armonizzazione del rapporto tra capitale e lavoro, ma ne sopì i contrasti in maniera sostanzialmente autoritaria. In politica estera, Mussolini, prima di altri uomini di Governo, comprese quanto di satanico e di minaccioso vi era nel nazismo. Ma poi, una volta di più, la sua natura incoerente gli fece cambiare idea. Per intimorire le democrazie occidentali e nell'erroneo convincimento di poter controllare Hitler, si legò a lui in un'alleanza capestro. Militarmente ed economicamente debole, l'Italia non poteva che subire l'iniziativa e il predominio della Germania. Tuttavia il Patto di Monaco segnò il punto più alto del prestigio e della gloria di Mussolini che fu salutato come il salvatore della pace. Allora sembrò veramente che l'Italia avesse saputo esprimere uno statista di levatura eccezionale, arbitro dell'equilibrio di tutta l'Europa. Mai illusione fu più grande. Pochi mesi dopo, Hitler assoggettava sette milioni di cecoslovacchi, senza nemmeno consultarsi con l'alleato italiano. Come certe stelle spente dalle quali giunge ancora la luce, l'astro di Mussolini, apparentemente al massimo fulgore, cominciava a spegnersi. Nel settembre 1939 i tedeschi irrompevano in Polonia. Aveva inizio la seconda guerra mondiale. Per la sua completa impreparazione, l'Italia diventava la vittima predestinata di una catastrofe irreparabile.
Finivano nel sangue i venti anni più lunghi della nostra storia.

Luigi Preti: "Mussolini giovane", Ed. Rusconi, pp. 255, L. 14.000

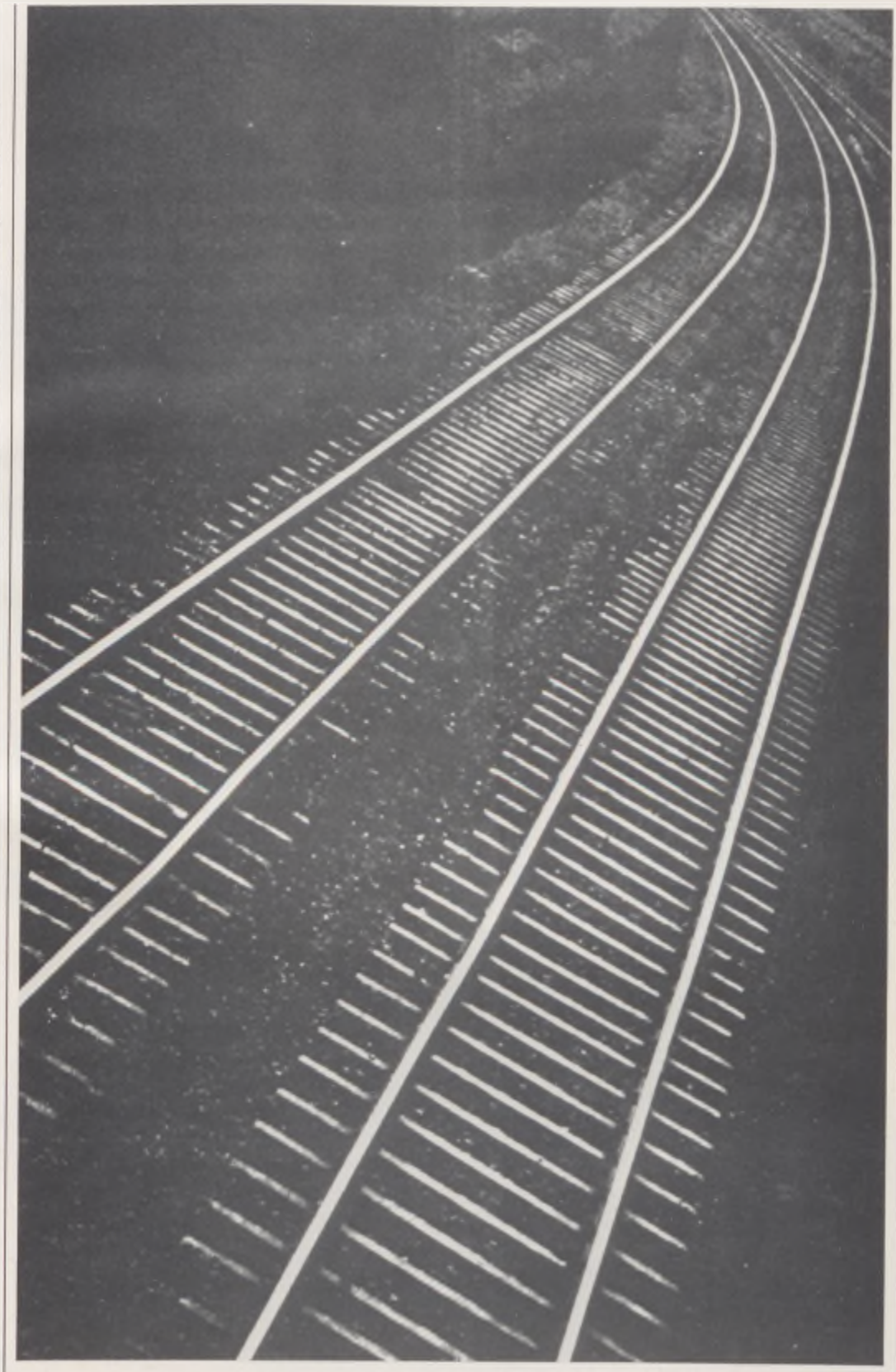
Otto Steinert: *Fuga di rotaie, 1948*

C'è un momento, sul finire degli anni quaranta, in cui la fotografia germanica volta pagina per riprendere quel ruolo di «leader» che aveva perduto durante la dittatura nazista. Protagonisti di questo risveglio di contenuti e di linguaggio sono sei fotografi che si mettono insieme in un gruppo chiamato «Fotoform», all'interno del quale si stacca ben presto la figura emergente che darà volto e fisionomia a gran parte della produzione fotografica europea negli anni della rinascita economica. Il suo nome è Otto Steinert, un medico di Saarbrücken, nato il 12 luglio 1915, che abbandona ben presto la professione per dedicarsi interamente alla fotografia.

Il movimento che Steinert crea viene definito «Subjective fotografie», fotografia soggettiva, e prende spunto dal significato che l'autore dà all'operazione del fotografare: partendo, cioè, da un dato reale non basta arrivare alla sua semplice registrazione, ma si deve procedere invece alla elaborazione dei dati in modo che ogni immagine viva di luce propria in funzione, appunto, dello stile soggettivo e personale che la caratterizza.

La fotografia che pubblichiamo, intitolata "Fuga di rotaie", appartiene comunque al periodo di incubazione della cosiddetta «soggettività» ed è importante perché risente ancora delle correnti d'avanguardia germaniche tra le due guerre (la scuola del «Bauhaus» di Walter Gropius e la «Neue Sachlichkeit», nuova oggettività, di Albert Ranger-Patzsch) specie nella costruzione del fotogramma. La fuga delle rotaie è accentuata, infatti, dall'angolazione obliqua della macchina fotografica, scelta espressionista per antonomasia.

Otto Steinert va dunque considerato come un importante innovatore delle retoriche fotografiche concepite però nello spirito e nella continuità della migliore tradizione culturale germanica. La sua opera, esclusivamente in bianco e nero, è ancora oggi, a quasi cinque anni dalla morte, un esempio prezioso di studio.



a cura di
Piero Berengo Gardin

13 sportelli presso gli uffici e gli impianti FS al vostro esclusivo servizio

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO